



AN ANALYSIS OF LOGISTICS VILLAGES IN TURKEY: HALKALI AND YENICE

DOI: 10.17261/Pressacademia.2016321977

Nuray Terzi¹, Ozlem Bolukbas²

Marmara University. nurayterzi@marmara.edu.tr

Marmara University. ozlembolukbas87@hotmail.com

ABSTRACT

In a world that experiences rapid globalization, logistics is a fundamental necessity for all organizations and an important factor affecting the firm's performance. Logistics has been gradually progressing in Turkey and these developments in logistics directly affect the country's economy. The market potential of logistics has been estimated about 120 billion dollars. Therefore, with this market share, logistics is one of the most popular sectors of Turkey's economy. An important element of logistics is logistic villages. Expected performance in logistics can be improved by strengthening logistics villages which become heartland of sector. Strong-weakness and opportunities and threats about villages can be exhibited by analyzing of current situation of logistics village. In this way, it can be determined as the needs of the village and necessary steps will be taken. With this study, it is aimed to reveal the current situation and their importance on economy by analyzing two logistics villages (Halkalı and Yenice). The research findings show that strengthening the logistics villages and the expansion of them will be important for the sector and the economy.

Keywords: Logistics sector, logistics villages, SWOT analysis.

JEL Classification: M11, O14, O20

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖYLERİN ANALİZİ: HALKALI VE YENİCE

ÖZET

Hızlı bir küreselleşmenin yaşandığı günümüz dünyasında, lojistik tüm kurumlar için temel bir gereklilik ve firma performansını etkileyen önemli bir faktördür. Türkiye'de lojistik sektörü giderek gelişmekte ve bu gelişmeler doğrudan ülke ekonomisi üzerinde etkili olmaktadır. Lojistik sektörünün piyasa potansiyelinin 120 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Bu nedenle bu piyasa payı ile Türkiye'nin en popüler sektörlerinden biridir. Lojistik sektörünün önemli bir unsuru lojistik köylerdir. Lojistik sektörünün beklenen performansı sektörün kalbi olan lojistik köyler ile artırılabilir. Lojistik köylerin mevcut durumunun analizi ile lojistik köylerin güçlü-zayıf yanları ve fırsat-tehditleri ortaya konabilir. Bu suretle köylerin ihtiyaçları tespit edilip, gerekli adımlar atılabilecektir. Bu çalışma ile iki lojistik köyün (Halkalı ve Yenice) analizi yapılarak mevcut durumları ve ekonomi üzerindeki etkileri ortaya konulması amaçlanmıştır. Araştırma bulguları lojistik köylerin güçlendirilmesinin ve genişletilmesinin lojistik sektörü ve ekonomi için önemli olacağını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik sektörü, lojistik köyler, GZFT analizi

JEL Sınıflandırması: M11, O14, O20

1.GİRİŞ

Dünyada ticaretin küreselleşmesi ve serbestleşmesiyle birlikte ticaret hacmi büyümüştür. Büyüyen bu hacim uluslararası ticarete farklı boyutlar kazandırmış ve her ülke bu pastadan payını almak ister hale gelmiştir. Rekabet ise, öne çıkan unsur olmuştur. Ülkeler bu rekabet ortamında bir adım daha ileri gidebilmek için lojistik sektörünün önemini fark etmiş ve lojistik sektörüne yatırımlar yapmaya başlamışlardır. Türkiye’de lojistik sektörü, Avrupa ile kıyaslandığında geridedir. Lojistik, ülkemizde son 50 yıl içinde var olan bir olgudur. Sürekli gelişme kaydeden bu olgu ile ülkemizde lojistik faaliyetler önemsenmiş, devlet tarafından yatırımlar yapılmış, lojistik köyler kurulmuş ve Türkiye’nin dünya çapında bir lojistik üs olması hedeflenmiştir. Türkiye, sahip olduğu coğrafi konumu sayesinde stratejik öneme ve avantaja sahiptir. Bu avantajı kullanarak ülkemizde lojistik sektörünün gelişmesi ve dünyada hatırı sayılır bir yere gelmesi çok yakındır. Hükümet tarafından lojistik, 2023 Hedefleri doğrultusunda öne çıkarılmış sektörlerdendir. Özellikle lojistik köy uygulamaları üzerine yoğunlaşmış, bazıları kurulmuş bazıları henüz yapı ve ihale aşamasındadır.

Lojistik köyler, farklı taşıma türlerinin bir arada kullanıldığı, lojistik operasyonların tek elden yürütüldüğü, ihtiyaç duyulan her sistemin ve hizmetin bulunduğu entegre olmuş kuruluşlardır. Lojistik köyler sayesinde; zaman, masraf, bürokratik süreç, vb. sorunların büyük ölçüde önüne geçilebilmektedir. Türkiye’de bugüne kadar 7 lojistik köy faaliyete geçmiştir. Bu lojistik köylerle TCDD, lojistik alanında sıçrama yapmak istemektedir. Bu köylerin faaliyete geçmesiyle taşınan toplam yükte %50 artış beklenmekte ve ekonomiye önemli bir katkısı olacağı düşünülmektedir. Bu sebeple yapılan bu çalışmanın amacı; Türkiye’deki iki lojistik köyün (Halkalı ve Yenice) analiz edilmesidir. Çalışmada öncelikle lojistik hakkında genel bilgi verilecek ve küresel lojistik performansından bahsedilecektir. Daha sonra Türkiye’deki lojistik sektörü ele alınacak ve lojistik köylerin yapısı verilecektir. Çalışmada kullanılan veri ve yöntem belirtildikten sonra Halka ve Yenice Lojistik Köylerine ilişkin bulgular ortaya konulacaktır. Son olarak, bu lojistik köylere ilişkin tartışma ve değerlendirme yapılacaktır.

2.LİTERATÜR TARAMASI

2.1. Lojistikle İlgili Genel Bilgiler

Kelime olarak lojistik, Yunanca “Logistikos” kelimesinden gelmektedir, “hesap kitap yapma bilimi”, “hesapta beceriklilik” anlamına gelmektedir. Lojistik kelimesi ilk olarak askeri alanda kullanılmıştır (Tanyaş, 2004). Dış ticaret kapsamında lojistik, belirli bir bedel karşılığında müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak nihai bir ürünün ihracatçı ülkedeki üretim yerinden, ithalatçı ülkedeki tüketim noktasına ulaştırılmasını sağlayan tüm faaliyetler ve bunların yönetimi şeklinde ifade edilmektedir(Canitez ve Güçlü, 2005: 153). Lojistiğin 7 Doğrusu (Seven Rights)’na göre; Doğru ürünü, doğru müşterinin, doğru yerine, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru maliyette, teslim etmek önemlidir (Tanyaş ve Hazır, 2011: 7).

Lojistiğin amacı; işletmede meydana gelen tüm lojistik faaliyetleri minimum maliyetle, etkin ve verimliliği maksimize ederek müşteri memnuniyetini sağlamaktır ve bunun başarılı bir biçimde yerine getirilmesidir (Timur, 1988: 9). Lojistiğin temel faaliyetleri; müşteri hizmetleri, taşımacılık, sigorta, envanter yönetimi, talep tahmini sipariş işleme, gümrük hizmetleri, depolama ve dağıtım, satın alma, yer(tesis) seçimi, elleçleme, tersine lojistik (reverse logistics), üçüncü ve dördüncü parti lojistikdir.

2.2. Dünya’da Lojistik Performansı

Dünya’da lojistik sektörünün performansına ilişkin bir ölçüm Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilmektedir. Küresel Lojistik Performans Endeksi’nin (LPI) son versiyonu (Connecting to Complete 2014: Trade Logistics in the Global Economy) 2014’te yayınlanmıştır. 2007 yılından beri, iki yılda bir yayınlanmakta olan Lojistik Performans Endeksi, Dünya Bankası’nın Uluslararası Ticaret Birimi tarafından oluşturulan, dünya çapında 1000’den fazla lojistik profesyonelinin katılımıyla oluşturulan bir rapor niteliği taşımaktadır. LPI’de puanlama beş tam puan üzerinden hesaplanmakta ve böylece ülkelerin lojistik sektöründeki gelişmişlik düzeyi ölçülmektedir. 2014 yılı itibarıyla değerlendirmeye alınan ülke sayısı 160’tır (www.und.org.tr). Küresel lojistik performans endeksi Ek 1’de verilmektedir. Tabloya göre 2007 ve 2010 yıllarında lojistik performans endeksi açısından Singapur ilk sırada yer alırken olurken, 2012 ve 2014 yıllarında ise Almanya başı çekmiştir. İncelenen yıllarda lojistik performansları ile özellikle ilk beşte Singapur, Almanya ve Hollanda yer almıştır. Lojistik yönden

kendini geliştiren, Singapur, Almanya, Hollanda lojistik üs haline gelmişlerdir. Türkiye ise lojistik performansı açısından bazı dönemler ilerleme kaydetmiş olsa da henüz ilk on ülke arasına girebilmesi için önemli adımlar atması gerekmektedir. Bu adımlar arasında lojistik köyler için yapılacak yatırımlar ve çalışmalar önemli yer tutacaktır.

2.3.Türkiye’de Lojistik Sektörü

Türkiye lokasyon olarak Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi ve köprü oluşturmasından kaynaklanan avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından lojistik üssü olma iddiası veya ideali ile tanımlanmaktadır. Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Dünya coğrafyası üzerindeki konumu, sahip olduğu genç ve dinamik nüfusu ve lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik sektöründe dünyada önemli bir lojistik üs konumuna gelebilecek bir potansiyele sahiptir(Acar ve Gürol, 2013: 291).

Türkiye’nin gerek stratejik gerekse politik açıdan bölgesinde sahip olduğu avantajlar; coğrafi ve ekonomik bakımdan Orta Doğu ve Hazar Petrollerine yakınlığı, Kafkasya’yla olan bağlantıları ile ortak tarihsel ve kültürel geçmişi, Türk Cumhuriyetleri ile ilişkileri, yakın Akdeniz Bölgesi deniz ulaştırma yollarının kesişim noktasında bulunması, Karadeniz Bölgesi ve Boğazlar, AB ve Balkan ülkeleri ile olan entegrasyon çalışmaları ve Doğu - Batı ile Kuzey - Güney ekseninin kesişim noktasında bulunması sayılmaktadır(Erdal ve Çancı, 2012).

Ek olarak Türkiye Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında yer almaktadır. Coğrafi konumunun olumlu etkilerinden dolayı ülkemizin lojistik üs olma ihtimali artmaktadır. Lojistik üs olma yolunda bu kadar avantajı olan ülkemizin, lojistik sorunları devam etmektedir. Nitekim, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’nin 25 Aralık 2012 tarihli 6. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası raporunda lojistik köylerin en önemli sorunu gerekli alt yapının oluşturulamamış olması olarak ifade edilmiştir(TOBB, 2012: 361-366). Türkiye’de, 1980’li yıllardaki "nakliye-taşımacılık" anlayışından, 2000’li yıllarda "lojistik" anlayışına geçilmiştir. Lojistik, Türkiye’de beyaz eşya, hızlı tüketim maddeleri ve ilaç sanayileri ile gelişmeye başlamıştır. Otomotiv, tekstil, elektronik ve petrol ürünleri sanayilerinden gelen taleple de bugünkü konumuna gelmiştir(Dikmenli, 2008: 86)

Türkiye GSYİH’si toplam 27 trilyon ABD dolarına ulaşan ve 8 trilyon ABD doları ile dünyadaki toplam ticaretin neredeyse yarısına karşılık gelen bir dış ticaret değerine sahip birden fazla pazara erişim sağlamaktadır. Türkiye’deki ticaret dikkat çekici bir biçimde artmakta olup bölgenin küresel ticaretteki varlığı da giderek güçlenmektedir. 2014 yılında Türkiye’nin küresel ticaret hacmi içerisinde neredeyse % 1,1 olan payının 2025 yılında kadar % 1,5’i geçmesi beklenmektedir (www.invest.gov.tr). Türk lojistik pazarına bakıldığında 2011 yılı sonu itibarıyla 40-45 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaştığı gözlemlenmektedir. Sektörden sektöre değişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının %4 ile %20’sini lojistik giderleri oluşturmaktadır. Lojistik giderleri, Kuzey Amerika’da GSYİH’nin %10’unu, Avrupa’da %11’ini, Türkiye’de ise fiziksel ve kurumsal alt yapı eksiklikleri ve bazı düzenlemelerden kaynaklanan verimsizlikler nedeniyle %14’ünü oluşturmaktadır. Türkiye’nin GSYİH’ndan hareketle potansiyel lojistik pazarının 90-100 milyar dolar olduğu söylenebilir (MÜSİAD, 2014: 92).

Türkiye’nin Doğu Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika’ya kolay erişim imkânı sağlayan avantajlı coğrafi konumu, ülkenin, değeri 2 trilyon ABD dolarını aşan yük taşımacılığının gerçekleştirildiği bölgede bir üs işlevi görmesini sağlamaktadır. Türkiye’nin mevcut lojistik endüstrisi büyüklüğünün 2023 yılına kadar 150-200 milyar ABD dolarına ulaşması beklenmektedir (www.invest.gov.tr). Türkiye’nin artan ekonomik verimliliği ve küreselleşme sonucunda, firmaların uluslararası ortamda rekabet gücü kazanma isteği artmıştır. Bu durumun sonucu olarak da taşımacılık ve lojistik sektörleri büyümeye ve değer kazanmaya başlamıştır. Gerek gümrük vergilerini sıfıra indiren Gümrük Birliği Anlaşması çerçevesinde gerekse de Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından oluşturulan ve yerli üreticinin dış pazardaki gücünü arttırmaya yönelik düzenlemeler ile rekabet gücü artış göstermiştir. Bununla birlikte, uluslararası taşımacıda öne çıkan belge temininde yaşanan güçlükler, liman hizmetlerindeki gecikmeler, depo ve yurt içi taşıma bedelleri gibi doğrudan masraflar ve liman, gümrük hizmetlerindeki zaman kayıpları sebebiyle oluşan dolaylı masraflar sektörü olumsuz etkilemektedir. Türkiye’nin 2023 hedeflerini gerçekleştirebilmesi için, yukarıda bahsi geçen olumsuzlukları işbirliği ile en asgari düzeye indirmesi, mevzuatın altyapısını iyi kurması ve verilen hizmetin müşteriler tarafından kabul edilebilir bir fiyatta ama kaliteli sunuluyor olması gereklidir (TÜSİAD, 2012: 18).

2.4.Lojistik Köy ve Türkiye’de Lojistik Köyler

Lojistik köye ilişkin pek çok tanım geliştirilmiştir. Örneğin bir tanıma göre lojistik köy; kısa ve uzun mesafeli ulaştırma hizmet modlarının (hava, demir, deniz ve içsu) ortaklaşa yapıldığı yeri ifade etmektedir. Lojistik köylerde ulaştırmanın yanı sıra, katma değerli hizmetlerde verilmektedir (Laitio and Perala: 2004, 6). Bir başka tanıma göre de; lojistik köyler, gerekli kamu hizmetlerine ve altyapıya sahip, büyüklükleri ise buldukları bölgenin konumuna, nüfusuna, sanayi ve ticaretinin yapısına göre değişen yerlerdir (Bamyacı, 2008:6). Lojistik köy kavramı, ülkemizde yük köyü, lojistik alan, lojistik merkez, lojistik odak, lojistik park, lojistik üs, dağıtım parkı gibi farklı isimlerle de ifade edilmektedir (Tanyaş, 2010). Lojistik köy kavramı bölgesel, sınırlı alan için kullanılmakta iken, lojistik üs kavramı ülkenin geneli için kullanılmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ilk önce "lojistik köy" kavramını kullanmış sonradan ise "lojistik merkez" kavramını kullanmayı tercih etmiştir. Yapılan bu çalışmada da "lojistik köy" kavramı tercih edilmiştir. Lojistik köy kavramı ilk olarak ABD’de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur. Bu kavramın Japonya’da da trafik sıkışıklığını, çevresel, enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerildiği de bilinmektedir. Daha sonra Batı Avrupa’ya geçmiş olan uygulamanın ilk örnekleri Fransa’da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)’te oluşturulmuştur. 1960’ların sonları ve 70’lerin başında ise lojistik köyler, İtalya ve Almanya’da görülmeye başlanmıştır. Bu sırada lojistik köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu/demiryolu gibi çok türlü taşımacılığını sağlar hale gelmiştir (Görgülü, 2012: 6).

Lojistik köylerde verilen hizmetler; uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayrıştırma ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli olan bankacılık, sigortacılık gibi diğer katma değer oluşturan hizmetler olarak özetlenebilir (Aydın ve Öğüt, 2008:3). Küreselleşmenin ortaya koyduğu güncel yaklaşımlardan biri olan lojistik köyler, lojistiğe dair tüm faaliyetleri bir araya getirerek maliyet, hız, etkinlik, iyileştirme ve sürdürülebilirlik açısından çevresel fayda sağlayan önemli bir rekabet avantajı oluşturmaktadır (Gün, 2012: 384-389). Lojistik köyler, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.), şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Lojistik köylerin ana taşıma koridorlarıyla etkin bağlantıları mevcut olup limanların yakınında kurulan intermodal terminallerdir. Çok geniş imkânlarla sahip bu alanlarda, yüklerin iskele ve depo arasında konteyner işlemleri kara veya demiryoluyla oldukça hızlı yapılarak gerçekleştirilmektedir. Lojistik köylerde bulunan demiryolu ile bağlantılı depolar, dolu boş konteyner depolama alanları ve elleçleme sahaları sayesinde elleçleme süre ve maliyetleri düşmektedir (Demiroğlu ve Eleren, 2014: 190).

Lojistik faaliyetler ülke ekonomileri içerisinde, hem iş dünyası ve toplumsal açıdan yarattıkları katma değerle, hem de sektörel olarak gayri safi milli hasıla içerisindeki payları ile önemli bir konumdadır. Lojistik köylerde faaliyet gösteren işletmelerin etkili lojistik yönetimi sayesinde, müşterilere ürün ve hizmetin zaman ve yer faydası ile etkin bir şekilde sunulabilmesi için çalışan pazarlama çalışmalarının başarısı yükselmektedir(Kayabaşı, 2010: 86).

Türkiye’de lojistik köylerin kurulması, koordine edilmesi ve uygulamaların takip edilmesi 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir. Türkiye’de lojistik sektörü hızla gelişmektedir. Lojistik Merkezler Kurulması Projesi ile etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir kent merkezlerinin dışındaki alanlarda, ihtiyaçlara cevap verebilecek özellikte alanlar oluşturulması, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun olarak, özellikle organize sanayi bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin yeniden yapılandırılmaları amaçlanmıştır. Lojistik merkezlerin, öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu yerlerde kurulması planlanmıştır (www.udhb.gov.tr). Türkiye’de lojistik köy projeleri aşağıda belirtilmektedir:

- TCDD (19 adet lojistik köy projesi)
- Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (1 adet lojistik köy projesi)
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2 adet lojistik köy projesi; Hadımköy Lojistik Köyü ve Tuzla Lojistik Köyü)

- Kamu ve özel sektör ortak girişimi (2 adet lojistik köy projesi; Tekirdağ-Çorlu Lojistik Köyü ve Manisa Lojistik Köyü)

Yukarıdaki projeler, ülkemizde lojistik köy üzerine yapılmış çalışmaların toplamıdır. Fakat çalışmamızda TCDD'nin ve Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM)'nin bağlı olduğu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yapmış olduğu lojistik köy projelerinden Halkalı ve Yenice üzerinde durulmuştur.

2005 yılında ilk lojistik köy projesi başlatılmış ve 2015'e gelindiğinde ise bu projeler toplamda 20'ye ulaşmıştır. 19 proje Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)'na aittir diğer 1 proje ise (İzmir-Kemalpaşa Lojistik Köyü) Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne aittir.

2005 yılında başlatılan lojistik merkezler kurma çalışmaları; AYGM, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), Gümrük ve Turizm İşletmeleri A.Ş. (GTİ), UND Lojistik Yatırım A.Ş., Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİ-KAD) vb. gibi kurum, kuruluş ve derneklerle koordineli olarak yürütülmüştür. Lojistik merkezler hizmete girdiğinde; lojistik sektörüne yıllık 40 milyar dolarlık katkı, 27 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 9 milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası kazandıracak tahmin edilmektedir. Türkiye'nin tüm bölgelerine yayılan lojistik merkezler ayrıca, 10 bin kişilik ek istihdam sağlayacaktır (www.denizticaretgazetesi.org). 2005'ten 2014'e kadar lojistik köyler için oluşturulan plan dahilindeki 550 milyon TL'lik projeye şimdiye kadar 191 milyon TL harcanmıştır. Sadece 2014 yılı için harcama tutarı 70 milyon TL'dir (Uysal, 2014).

Türkiye, 2023 vizyonu kapsamında ihracat hedefini 500 milyar dolara yükseltmeyi ve Asya, Avrupa, Afrika'da lojistik güç haline gelmeyi amaçlamaktadır. Lojistik merkezlerin, öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu; İstanbul (Halkalı): 220.000m², Kocaeli (Köseköy): 694 .000 m², Eskişehir (Hasanbey): 541.000 m², Balıkesir (Gökköy): 211.000 m², Kayseri (Boğazköprü): 620.000 m², Samsun (Gelemen): 258.000 m², Denizli (Kalkık): 125.000 m², Mersin (Yenice): 416.000 m², Erzurum (Palandöken): 350.000 m², Uşak: 140.000 m², Konya (Kayacık): 1.000.000 m², İstanbul (Yeşilbayır): 1.000.000 m², Bilecik (Bozüyük): 654.000 m², Kahramanmaraş (Türkoğlu): 805.000 m², Mardin (GAP): 441.000 m², Sivas: 500.000 m², Kars: 300.000 m², İzmir (Kemalpaşa): 3.000.000 m² (AYGM), Şırnak (Habur): Toprakkale–Kilis–Çobanbey–Nusaybin–Cizre–Silopi–Habur Demiryolu Projesi, Bitlis (Tatvan): 660.000 m² olmak üzere toplam 20 yerde inşa edilmesi planlanmıştır.

Bu 20 köy içerisinde alan olarak en büyük lojistik köy yapım aşamasında olan İzmir (Kemalpaşa) Lojistik Köyü, en küçük lojistik köy ise Denizli (Kalkık) Lojistik Köyü'dür. Samsun(Gelemen), Uşak, İstanbul(Halkalı), Eskişehir(Hasanbey), Denizli(Kalkık), İzmit(Köseköy), Balıkesir(Gökköy) işletmeye açılan lojistik köylerdir. Yapımı devam eden lojistik köyler ise; Bilecik(Bozüyük), Mardin, Erzurum(Palandöken), Mersin(Yenice), Kahramanmaraş(Türkoğlu), İzmir(Kemalpaşa)' dir (Bkz. Ek 2).

3. VERİ VE YÖNTEM

Çalışmada, SWOT(GZFT) analizi yöntemi kullanılmıştır. SWOT(GZFT) analizi; herhangi bir projenin, bir işletmenin, bir ticari girişimin, kişinin, olayın, tekniğin, sürecin, durumun; güçlü (strengths) ve zayıf (weaknesses) yönlerini belirleyen, iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat (opportunities) ve tehditleri (threats) saptayan stratejik bir tekniktir. Bu çalışmada Halkalı ve Yenice Lojistik Köy'lerinin güçlü-zayıf yanları ile tehdit-fırsatları saptanmaya çalışılmıştır. SWOT analizi için TCDD ve Bakanlık çalışanlarıyla yapılan yüz yüze ve telefon görüşmeleri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na ait belgeler ve bilgiler, TCDD'ye ait belgeler, konuyla ilgili internette olan makale ve haberlerden yararlanılmıştır.

Halkalı ve Yenice'nin çalışmada kullanılma sebepleri; coğrafi konumları, yük taşıma ve gelişmişlik potansiyelleridir. Halkalı Lojistik Köyü, Türkiye'deki faaliyete geçen 7 lojistik köy içerisinde en gelişmiş olanıdır. Konum itibarı ile İstanbul'un Avrupa yakasında yer almaktadır. Çevresinde başka bir lojistik köy yoktur. Önemli ulaştırma ağlarından olan 4. Koridor'un bitiş noktasındadır. Ayrıca Avrupa ile Çin arasındaki ticaretin geliştirilmesine olanak sağlamak için yapılan uluslararası planda önemli konumdadır. Avrupa'dan gelen mallar 4. Koridor üzerinden Halkalı-Marmaray-Köseköy-Ankara-Bakü-Tiflis-Çin hattında devam edecektir. Bu şekilde Avrupa'daki mallar denizyoluyla taşımaya göre çok daha kısa sürede Uzakdoğu'ya ulaşacaktır. Böylelikle Halkalı Lojistik Köyü'ne artı ticaret hacmi kazandırılmış olacaktır.

Yenice Lojistik Köyü ise inşaatı devam etmekte olan, Türkiye'nin yüksek ticaret hacim potansiyeline sahip lojistik köylerindedir. Bulunduğu konum ile Mersin Limanı'na ve Adana Havalimanı'na yakındır. Halkalı Lojistik Köyü gibi intermodal taşımacılığa uygundur. Akdeniz'deki konumu ise Yenice Lojistik Köyü'ne ayrıca üstünlük sağlamak ve İtalya'daki lojistik köylerle rekabet imkanı sağlayacaktır.

4. BULGULAR VE TARTIŞMA

4.1. Halkalı Lojistik Köyü ve SWOT Analizi

1970 yılında Halkalı Lojistik Şefliği, İstanbul'da Gümrük Ambar ve Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak kurulmuş, İstanbul ve tüm Trakya bölgesinin gümrük ve demiryolları taşıma işlerini yapan, TCDD Halkalı Lojistik Müdürlüğü haline gelmiş, 2004 yılında da Halkalı Lojistik Köyü, Halkalı Lojistik Şefliği içerisinde konuşlandırılmıştır (Ek 3). Halkalı Lojistik Köyü, toplamda, 181.000 m² alana sahiptir. Lojistik Köyü'n 47.900 m² kapalı alan, 60.000 m² konteyner sahası, 19.000 m² ihracat alanı, 20.000 m² ithalat alanı, gerisi yeşil alan ve yol alanıdır. Verilen sosyal hizmetler; market, kafe, lokanta, berber, akaryakıt istasyonu, duşur. Köy'de toplam araç sayısı; 3 dolu konteyner vinci, 2 boş konteyner vinci, 16 tane forklift (2,5 ton- 5ton), 1 tane mobil vinç (8 ton) vardır. Köy intermodal taşımacılığa uygundur. Demiryolu ve karayolunda hizmet verilmektedir. Toplam idari kadro, 45 kişidir. Köy'de verilen katma değerli hizmetler; elleçleme, antrepo hizmetleri (etiketleme, ayrıştırma), entegre taşımacılık. Köy'de toplam 12 tane antrepo vardır her biri 3600m² büyüklüğündedir; 2 tanesi TCDD kullanmakta diğer 10 tanesi özel firmalara kiraya verilmektedir. Handerhan A.Ş. bu kiracılardan biridir. Köy'de kullanılan teknolojiler; kamera ile plaka okuma sistemi, gümrük barkod hizmeti, elektronik kantar. Ayrıca bir Türk firması olan HABERSAN'a yaptırılan, Türkiye'deki toplam maliyeti 10 milyon TL ve SAP tabanlı olan KKY (Kurumsal Kaynak Yönetimi) Sistemi mevcuttur.

Ek 4a ve Ek 4b Halkalı Lojistik Köyü'ne ilişkin SWOT analizini vermektedir. Yapılan analizi sonucunda Halkalı Lojistik Köyü'nün güçlü yönleri şu şekilde özetlenebilir; işgücü maliyetlerinin düşüklüğü, coğrafi konumu, AB ülkeleri ile bağlantılı olması, köy içinde Gümrük Müdürlüğü'nün olması, çalışan sayısının yüksekliği, daha az bürokratik süreç, sipariş almada yönetim etkinliği, müşterilerle sürekli temas halinde olma, sahip olduğu araç sayısı, etkin yönetim süreçleri ve son teknolojinin kullanılmasıdır. Zayıf yönleri ise; TCDD'nin tekel olması ve özel firmanın bulunmaması, en yakın havalimanı ile bağlantısının olmaması, ISO onayının olmaması, diğer köyler ile entegre olamaması, OSB'lere uzaklığı, web sayfası gibi kurumsal düzenlemelerde eksiklik, köy hizmetlerinde eksiklik, Avrupa'daki köyler gibi sistemli bir kurulum planına sahip olmaması, çalışanların yaş ortalamasının yüksek olması, deniz ve hava taşımacılığına uygun olmaması, hinterlandının genişlemeye müsait olmaması ve altyapı eksikliğidir.

Halkalı Lojistik Köyü'nün fırsatları arasında teknolojik yenilikler, AB ile yapılan düzenlemeler sonucu gümrükten hızlı geçiş, komşu ülkelerdeki savaşın uzağında kalma, özelleştirmeye gidilecek olması ve çevre dostu uygulamaların kullanılacak olmasıdır. Buna karşın İstanbul trafiğinin artması, AB'ye giriş çıkışlardaki zaman kayıpları, küresel kriz, maliyetler, işgücünün eğitim durumu ve yakın bölgelerde kurulacak diğer köyler en önemli tehditler olarak görülmektedir.

4.2. Yenice Lojistik Köyü ve SWOT Analizi

Yenice Lojistik Köyü, yapımı hala devam etmekte olan 6 lojistik köyden biridir. Yenice, Mersin ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır. Mersin'de bulunan serbest bölgeye ek olarak lojistik köyünde kurulmasıyla Mersin Limanı, Akdeniz ve Ortadoğu'da önemli bir lojistik üssü olacaktır. Yenice Lojistik Köyü, TCDD'ne bağlı Yenice Lojistik Şefliği'nin tam karşı arazisi üzerine kurulacaktır. Kurulacak köyle, şeflik ortak bir çalışma içerisinde olacaktır. 2017 tarihinde hizmete geçmesi planlanmaktadır.

Yenice Lojistik Köyü'nün dört-beş dönümlük bir arazi üzerine kurulması planlanmaktadır. Bir adet yükleme/boşaltma rampası oluşturulacaktır. (550m boyunda, 32m eninde, 1.2m yüksekliğinde). 220 tona kadar ölçme potansiyeli olan elektronik kantar burada yer alacaktır. Bir portal vinç, beton sahada konteyner elleçleme için kullanılması planlanmaktadır. Halen Yenice Lojistik Şefliği'nde kullanılmakta olan toplamda 10 araç vardır. Köyün kurulmasıyla bu araç sayısı 35-40 arasına çıkacaktır. Lojistik köyün her tarafı ihata (tel) ile çevrilidir. Vagon bakım atölyesi ve loko-bakım atölyesi olmak üzere iki ayrı bakım atölyesinin kurulması düşünülmektedir.

14 adet demiryolu olacak, 11 ve 13 nolu yollar rampanın yanından yükleme-boşaltma yapmak için kullanılacaktır.

Demiryolu ile Konya bağlantısı lojistik potansiyelini daha da artıracaktır. Projeyle beraber bölgede sinyalizasyon ve demiryollarının kapasite artışı çalışmaları başlamıştır. Yaklaşık 50 milyon liralık yatırımla yükleme boşaltma sahaları, rampa, depo, antrepo ve diğer ünitelerin kurulacağı bilinmektedir. Yöre denizyolu, demiryolu, karayolu noktasında bir geçiş noktası konumunda olacaktır. Lojistik köy tamamlandığında, yol, vagon ve lokomotif bakım atölyelerinin buraya taşınacaktır. Proje kapsamında 27 km ray kullanılarak 13.500 metre yeni demiryolu yapılacaktır. Yenice Lojistik Merkezinde; 8 yola sahip konteyner stok sahaları, 550 metrelik rampa, müşteri stok alanları, 2 otomatik boşaltma alanı, 1 tehlikeli madde boşaltma alanı, gümrüklü eşya ambarı, 13 yola sahip vagon ve lokomotif bakım atölye ve depoları, 1 döner köprü ve 5 yollu, depo, 4 manevra yolu, otopark, yol ve tesisler, bakım şefliği binaları, 1 kantar, iltisak hattı (özel tren yolu hattı) bağlantıları yer alacaktır. Ayrıca mevcut 7 istasyon yolu uzatılarak 11 yola çıkarılacaktır(Elgün, 2011: 55).

Silifke demiryolunun Taşucu/Seka Limanı'na da irtibatlandırılması, otopanın Çeşmeli'den Taşucu'na kadar tesis edilmesi, Konya Karaman Mersin hızlı treni, Mersin Ana Konteyner Limanı ve Çukurova Bölgesel Havaalanı gibi doğrudan ya da dolaylı olarak denizcilikle bağlantılı projelerin, bölge ekonomisine ivme kazandıracak yatırımların bir an önce hayata geçirilmesi/tamamlanmasıyla TCDD Tarsus/Yenice Lojistik Köyü bölgenin parlayan yıldızı olacaktır (<http://www.lojistikhatti.com/>).

E 5a ve Ek 5b Yenice Lojistik Köyü'ne ilişkin SWOT analizi sonuçlarını vermektedir. Buna göre Yenice Lojistik Köyü'nün güçlü yönleri; ISO 9001 onayı, iş güvenliği uzmanlarının bulundurulacak olması, SAP destekli alt yapı sistemi, intermodal taşımacılığa uygun olması, kurulacak arazinin genişlemeye müsait olması, bürokratik işlemlerin azaltılması, araç sayısı, yurt içi ve yurtdışı taşımacılığa uygun olmasıdır. Zayıf yanları ise; denetleyici bir kurumun olmayışı, diğer köyler ile bağlantı azlığı, nakliye işlemlerinde zaman kaybı, sosyal hizmetlerin sınırlı olacak olması, özel firmalara yer verilmeyecek olması reklam faaliyetlerine yeterince yer verilmemesidir.

Yenice Lojistik Köyü'nün fırsatları arasında yurtdışına taşımacılık işlemlerinin gerçekleştirilecek olması, taşıma kapasitesinin artması, ülke ekonomisinin büyüme hedefleri içinde yer alması, köy içinde gümrük ve depoların kurulmasının planlanması, köy etrafında sanayi kuruluşlarının yaygın olması, havaalanı ve limana yakınlığı yer alır. Tehditler ise, taşımacılıkta zaman kaybı problemi, yükleme-boşaltmada zaman kaybı ve bunun rekabet eksikliğine neden olması, altyapı eksikliği, Ortadoğu'da yaşanan savaşların etkilemesi, rakip köyler ve küresel finans krizidir.

5. SONUÇ

Lojistik köyler; karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolunun entegre olarak kullanıldığı intermodal taşımacılığa uygun gelişmiş imkânlarla sahip bölgelerdir. Bu bölgeler sayesinde lojistiğe konu olan tüm faaliyetler düşük maliyet, yüksek fayda ve hız ile yapılmaktadır. Lojistik köylere gerekli yatırımların yapılması uluslararası rekabette ülkeleri öne taşıyacak ve dünyadaki gelişmiş lojistik köylerle rekabet fırsatı verecektir. Türkiye'de lojistik köy uygulamaları ortalama 10-15 yıllık bir geçmişe sahiptir. UDHB'nın öncülüğünde 20 lojistik köy projesi başlatılmış bunlardan 7 tanesi faaliyete geçmiştir. Diğerlerinden 6 tanesi inşaat diğer 7 tanesi ise ihale aşamasındadır. Türkiye'deki lojistik köyler ve lojistik köyler üzerine yapılan çalışmalar daha oturmuş çalışmalar değildir, çünkü yeni bir uygulamadır. Fakat zaman içerisinde Türkiye, lojistik köylerle ilgili uygulama ve çalışmalarda ilerleme kaydedecektir. Çünkü Türkiye sahip olduğu coğrafi konumunun avantajlarından dolayı, Hollanda gibi, küresel lojistik üs haline gelmesi mümkündür ve 2023 planları da bu doğrultudadır. Türkiye'de lojistik anlamındaki en büyük ve önemli sorun lojistik köyler için gerekli altyapının oluşturulmamış olmasıdır. 2023 Hedefleri içerisinde lojistik sektörünün öne çıkarılması, bu altyapı sorununun en kısa sürede giderileceğini göstermektedir. Türkiye dünyanın en büyük 20 ekonomisinin arasına girmeyi başarmıştır. Bu olumlu havada lojistik faaliyetlerde artacaktır. Diğer 13 köy ise en yakın sürede(2023 öncesi) faaliyete geçecek ve Türkiye'nin; lojistik işlem alanı, lojistik taşıma miktarı, ticaret işlem hacmi artacaktır.

Çalışmada incelenen Halkalı Lojistik Köyü'nün işgücü maliyetlerinin düşük olması, coğrafi konumu, AB ülkeleri ile bağlantılı olması, köy içinde Gümrük Müdürlüğü'nün olması, çalışan sayısının yüksekliği, daha az bürokratik süreç, sipariş almada yönetim etkinliği, araç sayısı vb gibi güçlü yönleri bulunmakla birlikte zayıf yanları ve köye yönelik tehditler azaltılmalıdır. Halkalı Lojistik Köyü, Avrupa'daki sistemli bir kurulumla sahip değildir, çünkü bu

lojistik köy için ayrıca bir inşaa faaliyetine girilmemiş, var olan lojistik şefliğinin alanı ortaklaşa kullanılmaya başlanmıştır. Köy'de KKY Sistemi kullanılmakta, ancak bilgi teknolojileri bakımından yeterli değildir. Altyapı sistemleri maliyetli olduğu için daha çok yatırımın yapılması gerekmektedir. Sosyal hizmetler kısıtlı olarak verilmekte, bunun için acilen öncelikle sağlık ocağı ve diğer hizmetlerin verilebilmesi için gerekli yapım çalışmalarının başlatılması gerekmektedir. Ortak bir ihale yapılarak lojistik köylere haklarında bilgi veren, internet üzerinden işlem yapılabilen bir web sayfası oluşturulmasına ihtiyacı vardır. TCDD tekel konumdadır, herhangi bir özel işletme Köy'de yer almamaktadır, TCDD'nin yapacağı özelleştirme ile bu sorun aşılabacaktır. Deniz ve hava taşımacılığına uygun değildir en azından İstanbul'da bulunan bir limanla koordinasyonu sağlanmalıdır. Küçükçekmece Gölü'nden taşımacılık anlamında yararlanabilmek için gerekli fizibilite çalışmalarının yapıp faaliyete geçilmesi önemli olacaktır. Ayrıca, Köy içerisinde gerekli düzenlemeler yapıp eksikler kapatılarak gerekli ISO belgeleri alınmalıdır. Tanıtım eksikliği vardır bunun için UDHB'nca tüm lojistik köyler için tanıtım kampanyası başlatılmasına ihtiyaç vardır. Lojistik Köy'ün hinterlandı genişlemeye müsait değil ve mevcut OSB'lere uzaktır. Diğer lojistik köylerle entegre olabilmesi için ortak bir koordinatör kurum kurulmalı ve bunun çatısı altında yer almalıdır.

Yenice Lojistik Köyü'nün ISO 9001 onayı, iş güvenliği uzmanlarının bulundurulacak olması, SAP destekli alt yapı sistemi, intermodal taşımacılığa uygun olması, kurulacak arazinin genişlemeye müsait olması, bürokratik işlemlerin azaltılması, araç sayısı, yurt içi ve yurtdışı taşımacılığa uygun olması Köy'ün sahip olduğu en önemli avantajdır. Ancak Yenice Lojistik Köyü diğer lojistik köylerle entegre değildir, bu sorunu ortadan kaldırmak ve lojistik köyler arasında sinerji oluşturmak için ortak bir koordinatör kurum kurulmalıdır. TCDD, tekeldir ve Köy içerisinde herhangi bir özel işletme bulunmamaktadır. Lojistik köylerin maliyetli oluşumları olması nedeniyle özel sektörün katkısının artırılması ve bu suretle devletin üzerindeki yükün azaltılması gerekmektedir. Köy'de sosyal hizmet veren alanların azlığı bir eksikliklerdir. Örneğin Almanya'daki lojistik köylerde tercümanlık hizmeti verilirken, Türkiye'deki lojistik köylerde sağlık ocağı bile bulunmamaktadır. İlgili makamlarca istişare edilerek tüm lojistik köylerde olması gereken sosyal alanlar belirlenmeli ve yapılmaya başlanmalıdır. Bakanlıkça lojistik firmalara, lojistik eğitim veren kurumlara ve okullara, lojistik şefliklerine ve lojistikle uğraşan tüzel-gerçek kişilere bilgilendirilme yapılarak köyün tanıtımı sağlanmalıdır.

Türkiye'de lojistik köyler kurulurken özel sektör katılımı artırılmalı, en çok kullanılan ve en etkin organizasyon yapısı olan özel-kamu sektör işbirliği modeli kullanılmalıdır. Bu arada, lojistik köy kurma isinde, gereksiz yatırımlardan kaçınmalı ve yer seçimi iyi yapılmalıdır. Türkiye'de lojistik köyler tek bir otorite ya da kurum tarafından yönetilmeli, yönlendirilmeli ve standartları konulmalıdır. İtalya, Almanya ve İspanya'da olduğu gibi lojistik köylerin bağlı olduğu bir birlik kurulmalıdır. Almanya'daki GVZ yapılanması örnek alınabilir. Böylece diğer lojistik köylerle aralarındaki ilişki ve haberleşme artacaktır. Lojistik köylerin sistem yaklaşımı çerçevesinde, tüm alt sistemlerin birlikte düşünülerek planlanması gerekmektedir. Özellikle, lojistik zincirin en önemli noktasını oluşturan limanlarla lojistik köyler arasındaki işbirliği ve entegrasyon, üzerinde durulması gereken önemli konular arasındadır. TCDD'nin lojistik köy çalışmalarında, limanlarla yeterli işbirliğinin yapılmadığı, lojistik köylere izole bir tarzda yaklaşıldığı ve bütünlük planlamadan yoksun olduğu gözlenmektedir. Ayrıca, lojistik köy inşasına başlamadan önce, söz konusu köyün gelişme potansiyeli konusunda algılamalarını değerlendirmek amacıyla sanayiciler, ihracat ve ithalatçılar arasında bir anket çalışmasının yapılması yararlı olacaktır. Diğer taraftan, TCDD ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi projeleri arasında yeterli entegrasyon ve sinerjinin sağlanamadığı da gözlenmektedir. Öte yandan, lojistik köy kurma işini, bir moda haline getirip gereksiz yatırımlardan kaçınmak, yer seçimini iyi yapmak gereklidir. Çin'de 2001 yılında lojistik park yatırımları moda haline gelmiş ve yaklaşık 1000 adet lojistik park kurulmuştur, ancak bunların % 60'ı tamamlandıktan sonra atıl kalmıştır(Kayrak ve Zeybek, 2007: 53).

Son olarak, lojistik köylerin kurulmasının yanı sıra lojistik köylerin işletilmesi de önemlidir. Kalifiye, ilgili bölümlerden mezun olmuş, eğitilmiş, çalışanlara ve yöneticilere ihtiyaç vardır. Doğru yönetilen bir lojistik köyün ülke ekonomisine ve ülke lojistik sektörüne büyük katkıları olacaktır. Örneğin; planlanan lojistik köyler faaliyete başladığında, Türk Lojistik Sektörü'ne yıllık ortalama bir hesaplama 40-45 milyar \$ katkı, ek olarak 26-30 milyon ton taşıma, 8-9 milyon m² stok-elleçleme alanı kazandırması beklenmektedir. Ülkemizdeki lojistik sektörünün ve lojistik köylerin sahip olduğu yüksek getiri potansiyeli ile lojistik köylerin yaygınlaştırılması hem lojistik sektörünün hem de ekonominin büyümesinde faydalı olacaktır.

KAYNAKLAR

- Acar Z. ve Gürol, P. 2013, " Türkiye’de Lojistik Yazınının Tarihsel Gelişimi", İşletme Araştırmaları Dergisi 5/3 289-312 (Makale) s.291.
- AYDIN, G. ve ÖĞÜT, S. 2008, "Lojistik Köy Nedir?", 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, TCDD, İstanbul, s. 2-3.
- Bamyacı, M. 2008, "Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli" (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. S.80.
- Canitez M. ve Güçlü T. 2005, "İthalat ve ihracatta Lojistik, Uygulamalı İthalat ihracat ve Dokümantasyon",Ankara: Gazi Kitabevi, s.153.
- Demiroğlu Ş. ve Eleren A. 2014, "Küresel Lojistik Köyleri ve Türkiye’de Kurulması Planlanan Lojistik Köy Bölgelerinin ÇKKV Yöntemleriyle Belirlenmesi" Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 42. Sayı Ekim, s.190.
- Dikmenli, O. 2008, "AB Üyelik Sürecinde Türk Lojistik Sektörünü Etkileyen Faktörler ve Bir Araştırma", İstanbul Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, s.86.
- Elgün, M.N. 2011, "Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi" Yayınlanmamış Doktora Tezi, Afyon Üniversitesi SBE, Afyon Karahisar s.55.
- Erdal, M. ve Çancı, M. 2012, "Üç Kıtanın Geçiş Noktası: Türkiye-Lojistik Fırsatlar ve Sorunlar", **UTA LOJİSTİK**, Yıl:8,Sayı:9, Eylül.
- Görgülü, H. 2012, "Lojistik Köyler ve Konya Uygulaması" Bahçeşehir Üniversitesi, FBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, İstanbul, S.6
- GÜN, D. 2012, "Küresel düzeyde Sürdürülebilir Lojistik Yönetimi İçin Lojistik Köylere Paradigmal Bir Yaklaşım ve İskenderun Lojistik Köy Projesi", Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Aybil Yayınları, Konya, s.389.
- KAYABAŞI, A. 2010, "Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme", İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul. S.86.
- Kaynak, M. ve Zeybek, H. 2007, "Intermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye’deki Durum", Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi 9/2, S.53.
- Laitio, K. ve H. Perala. 2004, "NeLoc, Summary of Activities and Results of The Neloc Project", Center For Maritime Studies, University of Turku. S.6.
- MÜSİAD, İstanbul Lojistik Sektör Analiz Raporu 2014, İstanbul, 2014. s.92.
- Tanyaş, M. 2004, "Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi", *Ders Notları*, İ.T.Ü. Endüstri Mühendisliği Bölümü
TCDD, Lojistik Merkezler.
- Tanyaş, M. 2010, "Kentsel Lojistik", Bölüm 4, Lojistik Köyler.
- Tanyaş, M. ve Hazır K.(Editörler) 2011, "Temel Lojistik Kavramlar(Lojistiğe Giriş)", Birinci Baskı, Tarsus, Çaç Üniversitesi. s.7, 242-246.
- TİMUR N. 1988, Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 266 ,İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayın No :58, Eskişehir s.9
- TOBB, 2012, VI. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası, Ankara, s.361-366.
- "Türkiye’nin Lojistik Köyleri", *Deniz Ticaret Gazetesi*, 2015,
http://www.denizticaretgazetesi.org/turkiyenin_lojistik_koyleri_haber8059.html, Erişim Tarihi: 11.04.2016.
- TÜSİAD, 2012, "Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları", Yayın no: TÜSİAD-T/2012-03/526, Sis Matbaacılık, İstanbul, Mart, S.18.
<http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/07/mercin-dogu-akdenizin-lojistik-ussu-olacak>, Erişim Tarihi: 12.04.2016.
<http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf>, Erişim Tarihi: 11.04.2016.
<http://www.invest.gov.tr/tr-tr/sectors/Pages/TransportationAndLogistics.aspx>, Erişim Tarihi; 03.03.2016.
<http://www.und.org.tr>, Erişim Tarihi 26.12.2015.
- Uysal, O. <https://tr.railturkey.org/2014/01/27/2014-butcesinde-yuk-tasimaciligi-proieleri/>, Erişim Tarihi: 11.04.2016.

Ek 1: Lojistik Performans Endeksi

2007			2010			2012			2014		
Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Singapur	4,19	1	Singapur	4,13	1	Almanya	4,11	1	Almanya	4,12
2	Hollanda	4,18	2	Hong K.	4,12	2	Singapur	4,09	2	Hollanda	4,05
3	Almanya	4,10	3	Finlandiya	4,05	3	İsveç	4,08	3	Belçika	4,04
4	İsveç	4,08	4	Almanya	4,03	4	Hollanda	4,07	4	İngiltere	4,01
5	Avusturya	4,06	5	Hollanda	4,02	5	Lüksemburg	3,98	5	Singapur	4,00
6	Japonya	4,02	6	Danimarka	4,02	6	İsviçre	3,97	6	İsveç	3,96
7	İsviçre	4,02	7	Belçika	3,98	7	Japonya	3,97	7	Norveç	3,96
8	Hong K.	4,00	8	Japonya	3,93	8	İngiltere	3,95	8	Lüksemburg	3,95
9	İngiltere	3,99	9	A.B.D	3,93	9	Belçika	3,94	9	A.B.D.	3,92
10	Kanada	3,92	10	İngiltere	3,90	10	Norveç	3,93	10	Japonya	3,91
34	Türkiye	3,15	39	Türkiye	3,22	27	Türkiye	3,51	30	Türkiye	3,50
150	Afganistan	1,21	155	Burundi	1,61	155	Somali	1,34	160	Somali	1,77

Kaynak: <http://ipi.worldbank.org/report> (Erişim tarihi: 26.12.2015).

Ek 2: Türkiye'deki Lojistik Köyler



Kaynak: Lojistik Merkezler, <http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129> (Erişim Tarihi: 08.04.2016).

Ek 3: Halkalı Lojistik Köyü Girişi



Ek 4a: Halkalı Lojistik Köyü SWOT Analizi: Güçlü ve Zayıf Yönleri

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> ✓ İşgücüne bağlı maliyetin düşüklüğü. Diğer lojistik köyler arasında en kaliteli ve en etkin hizmet Halkalı Lojistik Köyü'nde verilmektedir. Türkiye içinde daha kaliteli ve uygun hizmet verilmektedir. Örneğin; Anadolu'daki herhangi bir lojistik köyde 100 ton bir malı 1.500 TL'den aşağı vagona taşıtamazken, Halkalı'da bu işlem 25 Euro'ya yapılmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ TCDD'nin tekel olması ve Köy'de herhangi bir özel firmanın bulunmaması. Köy içinde tedarikçi bir firma yok, "Biz bize yetiyoruz." düşüncesi hakim. Sadece özel taşımalarda taşımayı yaptıran tedarikçiyi buluyor. Özel şirketler Köy'e sokulmak istenmiyor. Köy'ün herhangi bir aşamasında kredi kullanılmamış, tamamıyla devlete ait bir yatırımdır.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Coğrafi konumu. (4.koridor, İstanbul, Avrupa kıtası) İstanbul'un coğrafi konumu, taşımaların ucuza gelmesi (Şehir merkezine ne kadar yakın olursa fiyat o kadar düşük olmaktadır.) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Köy'e en yakın havalimanı; Atatürk Havalimanı (ilişki yok)'dır. Köy'e en yakın liman; Ambarlı Limanı (konteyner taşımacılığı)'dır. Ambarlı Limanı ile Halkalı Lojistik Köy arasında yıllardır fikir aşamasında kalan birleştirme planı vardır. Fakat bu plan liman ile köy arasındaki kot farkından dolayı gerçekleştirilememektedir. Küçükçekmece Gölü'nün yanında kurulmuş olmasına rağmen bundan faydalanılmaması.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Demiryolunun AB ülkelerinde yaygın kullanılması. Halkalı'nın parkuru AB bağlantılı olduğundan dolayı sürekli kar etmekte olan ender lojistik köylerdendir. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ISO onaylarının olmaması. Köy'ün ISO 9001, ISO 14001, ISO4001 onayları yoktur fakat kiraya verilen antrepoların özel firmalar tarafından sadece o depoya ait alınan ISO 9001 onayları vardır.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sadece Köy için kurulmuş olan gümrüğün varlığı. Köy içinde Halkalı Gar Gümrük Müdürlüğü vardır. Sadece TCDD'nin işlemleri yapılmaktadır. 25 personeli bulunmaktadır. Gümrüğün olumlu etkisi çok büyüktür; iş akışını hızlandırır, zaman kaybını önler. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Diğer lojistik köylerle entegre halinde olunmaması. Lojistik köy kavramının gelişmiş olduğu İtalya, Almanya ve İspanya'daki gibi lojistik köyleri denetleyen, düzenleyen, ilgili kararları veren, ayrıca bir kurum yoktur. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı'nca TCDD'ye ait bir alt daire başkanlığınca ilgilenilmektedir. Diğer lojistik köylerde olduğu gibi TCDD'nin kontrolörleri tarafından teftişler yapılır.

✓ Çalışan sayısının, ülkemizdeki diğer lojistik köydekilere oranla yüksek olması. Kurum içi çalışanlara sürekli eğitim ve seminerler verilmektedir.	✓ OSB'lerine uzak olması. Köy'e en yakın OSB İkitelli'dedir. Köy'ün etrafında sanayi kuruluşları mevcut değil ama yeni kurulan lojistik köylerde OSB çevrelerine yakınlık dikkat edilen hususlardandır. Örneğin; Manisa Lojistik Köyü.
✓ Bürokratik süreç, caydırıcı değil teşvik edicidir. Köy'de bürokratik süreç müşteri lehine azaltılmıştır. Yapılan her işlem bir an önce sonlandırılmakta, amaç iş akışını en hızlı şekilde yerine getirmektir.	✓ Köy'e ait web sayfası yoktur fakat Kurumsal mail ve telefonları vardır. Örneğin; adsoyad@tcdd.gov.tr
✓ Ülke ekonomisine katkıları. Köy'de; günlük 400TEU mal elleçlemesi yapılmaktadır. Ayrıca Köy, 2000 TEU stok kapasitesine sahiptir. Köy'de 2011 yılında; ithalat 8.108 vagon (533.000 ton), ihracat 7.322 vagon (347.000 ton) yük taşınmıştır.	✓ Köy'de bilgi teknolojilerinin yeterli düzeyde kullanılamaması.
✓ Sipariş alma işlemleri etkin olarak yapılmaktadır. Sürekli kâr etmesi. Köy'ün yıllık cirosu 3 milyon Euro'dur.	✓ Köy içerisinde eczane, hastane, sağlık ocağı vb. kuruluşların olmaması.
✓ Şikâyet yerine, memnuniyet geri bildirimleri. Halkalı Lojistik Köyü diğer kurulan ve kurulması planlanan lojistik köylerle kıyasladığımız zaman her anlamda ileridedir.	✓ Avrupa'daki köy örneklerine göre her anlamda geride olması.
✓ Sahip olduğu araç sayısı ve araçların özellikleri, Köy'deki araçlar sürekli yenilenmesidir. (Geçen sene Köy'e alınan 1 vincin fiyatı 500.000 Euro'dur.)	✓ TCDD'ndaki çalışanların yaş ortalaması yüksektir.
✓ Köy'de iş güvenliği uygulamaları çok katıdır, altyapı-elektrik sistemlerinin bakım- kontrolleri, çalışanların sağlık ve psikoteknik muayeneleri belirli periyotlarla düzenli olarak yapılmaktadır.	✓ Avrupa'daki gibi sistemli bir kurulum planına sahip olunmamasıdır.
✓ Verilen katma değerli hizmetler. Köy'de atıl durumda bulunan herhangi bir bina, ekipman yoktur.	✓ Deniz ve hava taşımacılığına uygun olmaması.
✓ KYY Sistemi gibi SAP destekli son teknolojinin kullanılması.	✓ Hinterlandının genişlemeye müsait olmaması.
✓ Sahip olduğu alanın büyüklüğü.	✓ Köy'ün şehir içinde kalması.
✓ İntermodal taşımacılığa uygun olması.	✓ Tanıtım eksikliği.
✓ Rekabet yoktur, TCDD tekeldir.	✓ Mevcut altyapı eksikliği.

Ek 4b: Halkalı Lojistik Köyü SWOT Analizi: Fırsat ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lojistik teknolojilerindeki sürekli ve olumlu gelişmeler. Köy için yapılması planlanan çalışmalar; altyapı iyileştirilmesi, portal vinç kurulması, pis su ve yağmur suyunun toplanıp arıtılması, internet fiber kollarının kullanılması, yangın sistemleri vb gibi projelerdir. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Artan İstanbul trafiği. Köy'e günde ortalama 800 adet tırın giriş yapması zaten yoğun olan İstanbul tarifini iyice yoğunlaştırması, egzoz gazının salınımı nedeniyle çevreye verilen zarar.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ AB'ye uyum sürecinde 1 Mayıs'tan itibaren basitleştirilmeye geçilecek, trenlere yeşil etiket yapıştırılacak bu yeşil etiket ile malın menşesi, taşınan yükün özellikleri vb. özellikleri bilinecek, sınır kapılarında vagonlar beklemeyecek, CIM belgeleri konşimento değeri kazanacaktır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ AB'ye giriş-çıkışlarda araçlarımızın sınırlarda bekletilip, zaman kaybı yaşanması ve sonuçta ortaya çıkabilecek müşteri memnuniyetsizlikleri.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Komşu ülkelerdeki savaş, Köy'deki lojistik faaliyetleri etkilememiştir. Çünkü Halkalı Lojistik Köyü'nde Avrupa'da ve Türk Cumhuriyetleri'ne sevkiyat vardır. Genellikle Asya ve Ortadoğu'ya Köseköy'den sevkiyat olmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Küresel krizlerden etkilenmesi. Ekonomik dalgalanmalar ve istikrarsızlıklar toplam taşınan yüke etkisi; anında hissedilir. Dolar kuru yükselirse, ithalat durur.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ülke ekonomisinin büyümesi ve TCDD'nin özelleşmeye gitmesi. Devletin lojistik sektörünü önemsemesi ve 2023 Hedefleri kapsamında lojistiğin öne çıkarılmasının amaçlanmasıdır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ İşgücü maliyetleri, iç piyasa şartlarına göre oluşturulmaktadır. TCDD, her yıl için yılda bir kere tarife ücretlerini belirler, özel firmaların fiyatlarını dikkate almaz.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Demiryolunun yükselen değer olması. Kapıkule-Gürcistan-Çin demiryolu hattının Halkalı üstünden geçecek olmasıdır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ İstanbul'da ve İstanbul yakınında kurulması planlanan diğer lojistik köyler.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Çevre dostu uygulamaların kullanılmaya başlanması ve deniz taşımaya uygun hale getirilebilir olması. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ İşçi kadrosu çoğunlukla sanat okulu mezunu, yönetim kadrosu ise üniversite mezunudur.

Ek 5a: Yenice Lojistik Köyü SWOT Analizi: Güçlü ve Zayıf Yönleri

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
✓ Köy'de iş güvenliği uzmanlarının sürekli çalışacak olmasıdır. Yenice Lojistik Şefliği'nde çalışan iş güvenliği uzmanları mevcuttur. Çalışanlara iş güvenliği seminerleri verilmekte ayrıca çalışanlar sınavlara tabi tutulmaktadır. Verilen eğitimlerin bir kısmı internetten bir kısmı ise yüz yüze verilmektedir.	✓ Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de lojistik köyleri düzenleyen ve denetleyen ayrıca bir kurum yoktur. TCDD'nin kendi kontrolörleri vardır, lojistik köyleri dolaşır daha çok teftiş amaçlıdır.
✓ Coğrafi konumu: Yenice Lojistik Köyü'nün doğusunda Adana Havalimanı, batısında ise Mersin Limanı bulunmaktadır. Ayrıca İç Anadolu'ya giden mallar buradan aktarılmaktadır.	✓ Halkalı Lojistik Köyü'ndeki gibi lojistik köyler arasında irtibat pek olmayacaktır.
✓ ISO 9001 onayının olmasıdır. Yenice Lojistik Şefliği, ISO 9001 onayına sahiptir. Çevre düzenlemesi ile ilgili ISO onaylarına da sahiptir. Çevreci politikalar izlenmekte; buharlı trenlerden, dizele geçilmiştir. Şimdi ise bütün yük taşımada kullanılan trenleri peyderpey elektrikliye geçirmek amaçlanmaktadır.	✓ Köy'ün ortaklaşa çalışma yapacağı Yenice Lojistik Şefliği'nin aldığı en önemli şikâyet malın zamanında yerine ulaşmamasıdır. Bu problemlerin, Köy kurulduktan sonra azalması temenni edilmektedir.
✓ KKY Sistemi gibi SAP destekli altyapının kullanılmasıdır. Bu bir çeşit TCDD'ye ait ticari işlemleri yaptıkları ortak bir portaldır. Yenice'de yapılan bir ticari işlemi Halkalı'daki memurda görebilmektedir.	✓ Çalışanların eğitim profilleri. Şeflik'te çoğunlukla 2 yıllık Lojistik Programı mezunları çalışmakta, 4 yıllık Lojistik mezunları ise tercih edilmektedir.
✓ İntermodal taşımacılığa uygun olmasıdır. Denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayoluyla bağlantılıdır. Köy'ün içinden geçecek 14 adet demiryolu ray hattının planlanmasıdır.	✓ Köy'de sosyal hizmet olanakları sınırlı olacaktır. Avrupa'daki lojistik köyler gibi otel, restaurant, hastane vb. gibi sosyal hizmetler verilmeyecektir.
✓ Yenice Lojistik Şefliği'nin tam karşısında kurulacak olması; bu sayede bazı sorunlara direk çözüm bulunacak ve bürokratik süreç kısalmaktadır.	✓ Yenice Lojistik Şefliği'nde ki toplam idari kadro 10 kişidir. Fakat Köy'ün kurulmasıyla beraber bu sayıda artış beklenmektedir
✓ Şeflik'e ait kurumsal telefon hattı ve kurumsal mailleri vardır. yenice@tcdd.gov.tr dir.	✓ Diğer lojistik köylerde olduğu gibi Köy'e ait web sayfa olmayacaktır.
✓ Köy'ün kurulacağı arazinin genişliği ve hinterlandının genişlemeye müsait olmasıdır.	✓ Köy'de herhangi bir özel firma olmayacaktır. <ul style="list-style-type: none"> ○ TCDD'nin tekelinde yapılan bir projedir.
✓ Yurt içi ve yurt dışı taşıma yapılacak olmasıdır.	✓ Katma değerli işlemlerden sadece elleçleme hizmeti verilmektedir.
✓ Sahip olduğu araç sayısı, araçların özellikleri ve alımı planlanan araç sayısı ayrıca son teknoloji ürünlerin kullanılacak olmasıdır.	✓ Tanıtım eksiliği vardır.

Ek 5b: Yenice Lojistik Köyü SWOT Analizi: Fırsat ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Şuan Şeflik'te sadece yurt içine taşıma yapılmakta iken, lojistik köyün kurulmasıyla birlikte yurtdışına da taşıma yapılması planlanmaktadır. Yenice'deki lojistik faaliyetlerin ülke ekonomisine kazancı şuan 1,5 milyon yıllık ciro sağlamaktadır. Lojistik köyün kurulmasıyla bu rakamın %50 oranında artacağı düşünülmektedir. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Yenice'de verilen lojistik hizmetlerindeki müşteri memnuniyetsizliğine sebep olan en önemli neden; hamulenin(malın) zamanında müşterinin eline varmamasıdır.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Şeflik'ten günlük 80-100 vagon arası taşıma yapılmaktadır. Lojistik köyün kurulmasıyla birlikte bu taşıma oranı da %50 civarında artacaktır. Şeflik'ten günlük 1500 ton civarı mal taşınmaktadır, yine lojistik köyün kurulmasıyla bu rakamında %50 artması planlanmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mersin Limanı'nda yaşanan yükleme-boşaltma faaliyetlerinin beklenenden uzun sürmesi ve firmaların başka limanları tercih edebilme olasılığıdır.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ülke ekonomisinin büyümesidir. Devletin 2023 Hedefleri doğrultusunda lojistik sektörünü öne çıkarmış olması ve lojistik altyapıları destekler olmasıdır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mersin Limanı'nı ile gelişmiş ülkelerdeki limanları karşılaştırdığımız zaman altyapı eksikliklerinin bulunmasıdır.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Köy'ün içinde planlanan gümrüğün ve antrepoların-depoların kurulacak olmasıdır. Lojistik teknolojilerinde yaşanan olumlu gelişmelerdir. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Avrupa taşımalarına rakip olabilecek köylerin varlığı: İtalya'daki lojistik köyler.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Demiryolunun yükselen değeri olmasıdır. Vagon ve lokomotif üretimi TCDD'nin tekelindedir. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ortadoğu'da yaşanan savaşlar.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ortadoğu'ya, Adana Havaalanı ve Mersin Limanı'na yakın olması ve Köy'ün etrafındaki sanayi kuruluşlarının varlığıdır. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Küresel ekonomik krizlerdir.