

**T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME BİLİM DALI**

**LOJİSTİK ÜSLERİN KÜRESEL TİCARET İÇERİSİNDEKİ
YERİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME**

AHMET PINAR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**DANIŞMAN
Prof. Dr. Ahmet DİKEN**

KONYA – 2019



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



YÜKSEK LİSANS TEZİ KABUL FORMU

Öğrencinin	Adı Soyadı	Ahmet Pınar
	Numarası	158111011002
	Ana Bilim / Bilim Dalı	İşletme /İşletme
	Programı	Yüksek Lisans
	Tez Danışmanı	Prof.Dr. Ahmet DİKEN
	Tezin Adı	LOJİSTİK ÜSLERİN KÜRESEL TİCARET İÇERİSİNDEKİ YERİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Yukarıda adı geçen öğrenci tarafından hazırlanan “Lojistik Üslerin Küresel Ticaret İçerisindeki Yeri Ve Türkiye Ekonomisine Etkisi Üzerine Bir İnceleme” başlıklı bu çalışma 31.05/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Sıra No	Danışman ve Üyeler		
	Unvanı	Adı ve Soyadı	İmza
1	Prof.Dr.	Ahmet DİKEN	
2	Prof.Dr.	Selda BAŞARAN ALAGÖZ	
3	Dr. Öğr. Üyesi	Hasan Fehmi ATASAGUN	



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Bilimsel Etik Sayfası

Öğrencinin	Adı Soyadı	Ahmet PINAR		
	Numarası	158111011002		
	Ana Bilim / Bilim Dalı	İşletme / İşletme		
	Programı	Tezli Yüksek Lisans	X	
		Doktora		
Tezin Adı	LOJİSTİK ÜSLERİN KÜRESEL TİCARET İÇERİSİNDEKİ YERİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ ÜZERİNE BİR İNCELEME			

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

Öğrencinin Adı Soyadı
İmzası

Ahmet PINAR

ÖNSÖZ

Lojistik sektörü, muhteşem bir coğrafyaya sahip olan ülkemizin kalkınmasında hayati bir öneme sahiptir. Özellikle dış ödemeler dengesinde sorunlar yaşayan Türkiye, kaliteli ve modern lojistik ağlarıyla birlikte ekonomik olarak dünya liderleri arasına girme çabası göstermektedir. Bu bakımdan lojistik üslerin / köylerin Türk lojistik sektörüne kazandırılması büyük önem arz etmektedir.

Yukarıda bahsedilen amaç doğrultusunda hazırlamış olduğum “Lojistik Üslerin Küresel Ticaret İçerisindeki Yeri ve Türkiye Ekonomisine Katkısı Üzerine Bir Araştırma” adlı tez çalışmamın araştırmacılara faydalı olmasını dilerim.

Söz konusu tez çalışmamın her anında yanımda olan, yardımlarını asla esirgemeyen ve her zaman saygı ile anacağım değerli danışman hocam Prof. Dr. Ahmet DİKEN’e sonsuz teşekkürlerimi borç bilirim. Aynı zamanda bu zorlu süreçte her türlü fedakârlığa katlanan, manevi destek ve motivasyonlarını hiçbir zaman esirgemeyen aileme teşekkür ederim.



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



ÖZET

Öğrencinin	Adı Soyadı	Ahmet PINAR		
	Numarası	158111011002		
	Ana Bilim / Bilim Dalı	İşletme / İşletme		
	Programı	Tezli Yüksek Lisans	X	
		Doktora		
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Ahmet DİKEN		
Tezin Adı	LOJİSTİK ÜSLERİN KÜRESEL TİCARET İÇERİSİNDEKİ YERİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ ÜZERİNE BİR İNCELEME			

Lojistik sektörü, küreselleşme kavramı ile birlikte bünyesine yeni organizasyonlar katarak günden güne gelişimini sürdürmektedir. Nitekim artık küresel ticari faaliyetler içerisinde şirketler ve ülkeler lojistik sağlayıcıların hızlı, ekonomik, kaliteli ve güvenilir bir şekilde hizmet vermelerini beklemektedirler. Bu yüzden söz konusu organizasyonlardan bir tanesi ve belki de en önemlisi olan “Lojistik Üs/Köy” kavramı ortaya çıkmıştır. Dünya’da ithalat ve ihracat rakamları bakımından en zengin ve en gelişmiş ülkelerde etkili lojistik köylere rastlamak mümkün olmaktadır.

Lojistik sektörü bakımından gelişmiş olan ülkeler incelendiğinde, lojistik faaliyetler bazında geçiş veya transit ülke sıfatı taşımaktan daha çok tüm lojistik faaliyetleri bünyesinde barındıran lojistik temelli ülkeler sıfatı taşıdıklarını görmekteyiz. Bu nedenle, 2023 yılı hedefleri arasına 500 milyar dolar ihracat hedefi ile yola koyulan Türkiye, söz konusu organizasyon yapılarına ivedilikle kavuşmalıdır. Ülkemizde özellikle TCDD tarafından bu yönde atılan adımlara ve somut verilere çalışma içerisinde ayrıntısıyla yer verilmiştir. Ayrıca Küresel Lojistik Performans Endeksi sonucu doğrultusunda, Türk lojistik köylerinin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri araştırılmıştır.



ABSTRACT

Author's	Name and Surname	Ahmet PINAR		
	Student Number	158111011002		
	Department	İşletme / İşletme		
	Study Programme	Master's Degree (M.A.)	X	
		Doctoral Degree (Ph.D.)		
	Supervisor	Prof. Dr. Ahmet DİKEN		
Title of the Thesis/Dissertation	THE PLACE OF LOGISTICS BASES IN GLOBAL TRADE AND A RESEARCH ABOUT IT'S THE EFFECTS ON TURKISH ECONOMY			

The logistics sector continues its development day by day by adding new organizations to its structure together with the concept of globalization. As a matter of fact, companies and countries expect the logistics providers to provide fast, economic, quality and reliable services in global commercial activities. For this reason, the concept of logistics base, which is the most important one of these organizations emerged. In terms of import and export figures in the world, it is possible to find high-level logistic villages in the richest and most developed countries.

When the countries developed in terms of logistics sector are examined, we see that they carry the role of logistic based countries which have all logistical activities rather than carrying the title of transit country on the basis of logistics activities. Therefore, located between the year of 2023 export target of \$500 billion, Turkey should immediately become the logistic base structure. In our country, especially the steps taken in this directions by the state railways and concrete data are given in detail in the study. In addition, the effects of the logistics villages on the Turkish economy have been investigated in accordance with the result of the Global Logistics Performance Index.

İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİK SAYFASI.....	i
YÜKSEK LİSANS TEZİ KABUL FORMU	ii
ÖNSÖZ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR	xi
Giriş.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM LOJİSTİK İLE İLGİLİ KAVRAMLAR VE LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Lojistik Kavramı	3
1.2. Lojistik Sektörünün Gelişimi.....	4
1.2.1. Dünya’da Lojistik Sektörünün Gelişimi	4
1.2.2. Avrupa Birliği’nde Lojistik Sektörünün Gelişimi	4
1.2.3. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi	5
1.3. Lojistik Sektörünün Gelişimini Etkileyen Yaklaşımlar.....	7
1.3.1. Dış Kaynak Kullanımı	7
1.3.2. E-Lojistik	10
1.3.3. Çevik Lojistik.....	10
1.3.4. Yeşil Lojistik.....	11
1.3.5. Tedarik Zinciri Yönetimi	12
1.4. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi İlişkisi.....	13
1.5. İşletme Lojistiğinin Bölümleri.....	13
1.5.1. Tedarik Lojistiği.....	13
1.5.2. Üretim Lojistiği.....	14
1.5.3. Dağıtım Lojistiği	14
1.5.4. Tersine Lojistik	14
1.6. Lojistik Faaliyetler ve Amaçları	15

İKİNCİ BÖLÜM LOJİSTİK KÖYLER

2.1. Lojistik Köy Kavramı	18
2.2. Lojistik Köylerin Sınıflandırılması.....	20
2.2.1. Yerel Lojistik Köyler	20
2.2.2. Uluslararası Lojistik Köyler.....	20
2.2.3. Bölgesel Lojistik Köyler	21
2.2.4. Küresel Lojistik Köyler.....	21
2.3. Lojistik Köylerin Temel Özellikleri	21

2.4. Lojistik Köyler İçin Gerekli Ölçütler.....	22
2.5. Türk Ulaştırma Politikalarında Lojistik Köylerin Yeri.....	26

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE FAALİYET HALİNDEKİ VE FAALİYETE GEÇİRİLMESİ

PLANLANAN LOJİSTİK KÖYLER

3.1. Türkiye’de ki Lojistik Köy Çalışmaları.....	29
3.1.1. Faaliyete Geçirilen Lojistik Köyler.....	30
3.1.1.1. İstanbul Halkalı Lojistik Köyü.....	31
3.1.1.2. Kocaeli Köseköy Lojistik Köyü.....	32
3.1.1.3. Eskişehir Hasanbey Lojistik Köyü.....	33
3.1.1.4. Samsun Gelemen Lojistik Köyü	34
3.1.1.5. Balıkesir Gökköy Lojistik Köyü	35
3.1.1.6. Uşak Lojistik Köyü	36
3.1.1.7. Denizli Kaklık Lojistik Köyü.....	37
3.1.1.8. Erzurum Palandöken Lojistik Köyü.....	37
3.1.1.9. Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik Köyü	38
3.1.2. Yapımına Devam Edilen Lojistik Köyler	39
3.1.2.1. Bilecik Bozüyük Lojistik Köyü	39
3.1.2.2. Mersin Yenice Lojistik Köyü.....	40
3.1.2.3. Kars Lojistik Köyü	41
3.1.2.4. İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü	42
3.1.2.5. Konya Kayacık Lojistik Köyü	43
3.1.3. İhale, Proje ve Kamulaştırma Çalışmalarına Devam Edilen Lojistik Köyler.....	44
3.1.3.1. Mardin Lojistik Köyü.....	44
3.1.3.2. Kayseri Boğazköprü Lojistik Köyü	45
3.1.3.3. Sivas Lojistik Köyü.....	45
3.1.3.4. İstanbul Yeşilbayır Lojistik Köyü	46
3.1.3.5. Bitlis Tatvan ve Şırnak Habur Lojistik Köyleri	47
3.1.3.6. Karaman Lojistik Köyü.....	47
3.2. Türk Lojistik Köylerinde Hedeflenen Rakamlar	48
3.3. Küresel Lojistik Köy Örnekleri	49
3.3.1. Avrupa Kıtasında Yer Alan Önemli Lojistik Köyler	49
3.3.1.1. Hollanda Rotterdam Lojistik Köyü.....	50
3.3.1.2. Almanya Hamburg Lojistik Köyü.....	51
3.3.1.3. Belçika Antwerp Lojistik Köyü	52
3.3.2. Asya Kıtasında Yer Alan Önemli Lojistik Köyler.....	53
3.3.2.1. Hong Kong Lojistik Köyü.....	53
3.3.2.2. Shanghai Lojistik Köyü.....	54
3.3.2.3. Singapur Lojistik Köyü	55
3.3.3. Amerika’da Yer Alan Önemli Lojistik Köyler	57
3.3.3.1. Güney Louisiana Lojistik Köyü	57
3.4. Türk Lojistik Köyleri ve Küresel Lojistik Köylerin Karşılaştırması.....	58

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
KÜRESEL TİCARET İÇERİSİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN YERİ VE
TÜRKİYE EKONOMİSİNE KATKILARININ LOJİSTİK PERFORMANS
ENDEKSİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ

4.1. Küresel Ticaret İçerisinde Dünya'nın ve Türkiye'nin Mevcut Durum Analizi.....	64
4.1.1. Küreselleşme ve Dünya Ekonomisi	64
4.1.2. Küreselleşme ve Türkiye Ekonomisi	67
4.2. Küresel Lojistik Performans Endeksi	68
4.2.1. Araştırmanın Metodolojisi	68
4.2.2. Lojistik Performans Endeksine Göre Dünya'nın Durumu.....	70
4.2.3. Lojistik Performans Endeksinin Uluslararası Boyutu ve Türkiye	73
4.2.3.1. Gümrükler	74
4.2.3.2. Altyapılar.....	76
4.2.3.3. Lojistik Kalite ve Yeteneği	77
4.2.3.4. Zamanlama	78
4.2.3.5. Uluslararası Sevkiyatlar	80
4.2.3.6. Takip ve İzleme.....	81
4.2.4. Lojistik Performans Endeksinin Ulusal Boyutu ve Türkiye	83
4.3. Lojistik Performans Endeksi Açısından Türk Lojistik Köylerinin Ülke Ekonomisi Üzerindeki Etkileri	97
Sonuç ve Öneriler	102
Kaynakça	105

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1. TCDD Lojistik Köylerin Alanları ve Mevcut Yük Potansiyelleri.....	31
Tablo 2. Türkiye Lojistik Köyler	60
Tablo 3. Küresel Lojistik Köyler	61
Tablo 4. Dünya İhracatı ve İhracatın Bölgesel Dağılımı	65
Tablo 5. Dünya İthalatı ve İthalatın Bölgesel Dağılımı.....	66
Tablo 6. Türkiye Dış Ticaret Bilgileri	67
Tablo 7. Lojistik Performans Endeksi 2016-2018	71
Tablo 8. Türkiye'nin 2016 ve 2018 Yıllarına Göre LPI Sıralama ve Puanları.....	74
Tablo 9. Gümrükler Bazında LPI Sıralama ve Puanları	75
Tablo 10. Altyapılar Bazında LPI Sıralama ve Puanları	76
Tablo 11. Lojistik Kalite ve Yeteneği Bazında LPI Sıralama ve Puanları	77
Tablo 12. Zamanlama Bazında LPI Sıralama ve Puanları.....	79
Tablo 13. Uluslararası Sevkiyatlar Bazında LPI Sıralama ve Puanları	80
Tablo 14. İzleme ve Takip Edilebilirlik Bazında LPI Sıralama ve Puanları	82
Tablo 15. Ücret ve Harçların Seviyesi.....	83
Tablo 16. Altyapı Kaliteleri	85
Tablo 17. Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi	86
Tablo 18. İşlemlerin Verimliliği	87
Tablo 19. Ciddi Gecikmelerin Kaynağı.....	89
Tablo 20. 2015 Yılından Bu Yana Lojistik Çevredeki Değişiklikler	90
Tablo 21. Kalifiye Personel	91
Tablo 22. Gümrükte Geçen Süre	92
Tablo 23. İthalatta Fiziki Kontrol Oranı	93
Tablo 24. İthalatta Çoklu Kontrol Oranı.....	93
Tablo 25. İhracat ve İthalatta Teslim Süreleri	94
Tablo 26. İhracat ve İthalatta Teslim Süreleri	95
Tablo 27. Dış Ticaret İşlemlerinde Karşılaşılan Devlet Dairesi ve Evrak Sayıları	95
Tablo 28. Gümrüklerde Sağlanan Kolaylıklar	96

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Türkiye’de ki Lojistik Köyler.....	30
Şekil 2. İstanbul Halkalı Lojistik Köyü	32
Şekil 3. Kocaeli Köseköy Lojistik Köyü	33
Şekil 4. Eskişehir Hasanbey Lojistik Köyü	34
Şekil 5. Samsun Gelemen Lojistik Köyü.....	35
Şekil 6. Balıkesir Gökköy Lojistik Köyü.....	36
Şekil 7. Uşak Lojistik Köyü.....	36
Şekil 8. Denizli Kaklık Lojistik Köyü	37
Şekil 9. Erzurum Palandöken Lojistik Köyü	38
Şekil 10. Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik Köyü.....	39
Şekil 11. Bilecik Bozüyük Lojistik Köyü	40
Şekil 12. Mersin Yenice Lojistik Köyü	41
Şekil 13. Kars Lojistik Köyü	41
Şekil 14. İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü	42
Şekil 15. Konya Kayacık Lojistik Köyü	43
Şekil 16. Mardin Lojistik Köyü	44
Şekil 17. Kayseri Boğazköprü Lojistik Köyü.....	45
Şekil 18. Sivas Lojistik Köyü	46
Şekil 19. İstanbul Yeşilbayır Lojistik Köyü	47
Şekil 20. Karaman Lojistik Köyü	48
Şekil 21. Rotterdam Lojistik Köyü	51
Şekil 22. Hamburg Lojistik Köyü.....	52
Şekil 23. Antwerp Lojistik Köyü.....	53
Şekil 24. Hong Kong Lojistik Köyü	55
Şekil 25. Shanghai Lojistik Köyü	55
Şekil 26. Singapur Lojistik Köyü	56
Şekil 27. Güney Louisiana Lojistik Köyü	58
Şekil 28. Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları.....	73

KISALTMALAR LİSTESİ

1PL	Birinci Parti Lojistik
2PL	İkinci Parti Lojistik
3PL	Üçüncü Parti Lojistik
4PL	Dördüncü Parti Lojistik
5PL	Beşinci Parti Lojistik
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BORSAB	Bozüyük Organize Sanayi Bölgesi
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanları Konseyi
EUROMED	Avrupa - Akdeniz Ortaklığı
GSMH	Gayri Safi Milli Hâsıla
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
IMF	Uluslararası Para Fonu
İKV	İktisadi Kalkınma Fonu
İŞKUR	Türkiye İş Kurumu
KOSGEB	Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme Örgütü
LPI	Lojistik Performans Endeksi
MÜSİAD	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
RO-LA	Karayolu ve Demiryolu Bağlantılı Kombine Taşımacılık
RO-RO	Karayolu ve Denizyolu Bağlantılı Kombine Taşımacılık
TASAM	Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi
TEN-T	Trans – Avrupa Ulaştırma Ağları
TC	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TZY	Tedarik Zinciri Yönetimi
TRACECA	Avrupa - Kafkasya - Asya Ulaştırma Koridoru
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi

UDHB Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
WTO Dünya Ticaret Örgütü



GİRİŞ

Küreselleşmenin sonucu olarak hızlı bir şekilde değişen dünyada şirketlerin rekabet edebilme gücüne sahip olmaları, söz konusu değişime olabildiğince hızlı ayak uydurmalarına ve bu değişimi o denli yönlendirebilmelerine bağlı olmaktadır. Yaşanan bu yoğun rekabet ortamında kurallar şirketlerin ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve buna bağlı olarak da müşteriye en kısa zamanda ulaştırmaya itmektedir. Ayrıca rakiplerle yarışabilme yeteneği ve potansiyeli bakımından ulaşım hizmetlerinin önemi de gün geçtikçe artmaktadır.

Küresel lojistik kavramı, dünya ticaret hacminin ve ekonomik küreselleşmenin de etkisi ile sürekli bir değişim içerisinde. Küresel boyutta ticaret rakamları artış gösterdiği için doğal olarak ulaşım ve taşıma sektörleri de gelişmekte ve sektör içerisinde istihdam edilen bireylerin potansiyelleri, eğitimleri ve uzmanlaşma düzeyleri yükselmektedir. Çağdaş lojistik uygulamalar ile beraber adeta bir ithalat ve ihracat merkezi haline gelen lojistik köylerin ve ayrıca bu lojistik köylere bağlı lojistik mükemmeliyet merkezlerinin günümüzdeki rollerinin son derece önemli bir hale geldiği ve gelecek yıllarda da ülkeler için hayati önemlerini artıracakları bilinmektedir.

Dünya'nın önde gelen lojistik organizasyonlarından birisi olan "Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanları Konseyi" bakış açısı ile lojistik; "müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda ürünlerin, hizmetlerin ve bilgi akışlarının ilk noktadan son noktaya kadar etkili ve verimli bir şekilde taşınması ve depolanması işlemleridir. Ayrıca tüm bu işlemler için gerekli olan prosedürleri planlama, uygulama ve kontrol sürecidir" şeklinde tanımlanmıştır (www.cscmp.org, 2016).

Lojistik köy olarak isimlendirilen alanların tanımına göz attığımızda ise taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, ayrıştırma, gümrükleme, ithalat, ihracat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesi olarak ifade edilmiştir (Erdal, 2009: 14).

Lojistik sektörü hem dünyada hem de ülkemizde çok hızlı bir şekilde gelişim kaydeden genç ve dinamik bir sektördür. Ülkemiz, yer olarak Avrupa ve Orta Asya bölgeleri arasında bir köprü vazifesi üstlenmesinden dolayı birçok otorite tarafından avantajlı bir konumda olduğu belirtilmektedir. Bu yüzden Türkiye'nin lojistik köyleri de içerisinde barındıran bir küresel lojistik merkez olma potansiyeli oldukça fazladır (Babacan, 2003: 8). Özellikle 2023 yılı hedefleri kapsamında dünyanın ilk on ekonomisine girme yolunda Türkiye'de, bu hedefe ulaşmanın en yakın yolun ekonomiden ve dolayısı ile dış ticaretten geçtiği varsayılırsa, lojistik işlemlerine ve lojistik köy yapılanmalarına gereken önemin verilmesi kamu özel sektör kuruluşlarının yegâne görevidir.

Bu kapsamda çalışmada ilk olarak, lojistik kavramı üzerinde durulmuş, bu kavramla ilgili geliştirilen bir takım tanımlara yer verilmiştir. İkinci bölümde ise, lojistik köy tanımı ve temelini oluşturan unsurlar, lojistik köylerin konumu ve faaliyetleri, lojistik köylerde olması gereken kriterler ve bu kriterlerin Türkiye üzerindeki etkilerinden bahsedilmiştir. Ayrıca Türkiye'de ki mevcut durumu analiz edebilmek için geçmişten günümüze kadar uygulamaya konulmuş olan ulaştırma politikalarından bahsedilmiştir. Üçüncü bölümde; Türkiye'de faaliyete geçirilmiş, yapım çalışmalarına devam edilen ve yapılması planlanan lojistik köyler hakkında detaylı bilgiler verilerek, küresel alanda etkin rol oynayan lojistik köylerle ilgili karşılaştırmalar yapılmıştır. Dördüncü bölümde ise; küresel ticaret alanında Dünya'nın ve Türkiye'nin durumu incelenmiş, uluslararası kurumlar tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksi sonucuna göre bir Türkiye durum analizi yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK İLE İLGİLİ KAVRAMLAR VE LOJİSTİĞİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Lojistik Kavramı

Lojistik kavramının genel bir tanımına çalışmanın giriş kısmında yer verilmişti fakat kavramın tarihçesine baktığımızda ise daha farklı alanlarda da kullanıldığı karşımıza çıkmaktadır. Özellikle askeri bir kavram olarak ilk defa literatürde yerini alan lojistik, askerler için savaşlarda sağlanan malzeme ve yemek gibi maddelerin tedariki esnasında taşıma bazlı lojistik faaliyetleri kullanılmıştır. Kavram daha sonra 20. yüzyılda yönetim alanında adından bahsettirmiştir. Özellikle Avrupa ve Amerika'da Fordist üretim sistemlerinin kullanılmasıyla birlikte hammaddenin işlenip son alıcıya veya tüketiciye teslim edilmesi sürecinde lojistik faaliyetler önem kazanmaya başlamıştır (Tutar ve diğerleri, 2009: 192-193).

Küreselleşmenin etkisi ile uluslararası boyutta yaşanan ticari ve teknolojik değişimlerin getirdiği farklılıklardan bir tanesi de geleneksel nakliyecilik anlayışının artık günümüzde lojistik kavramı içinde incelenmesidir. Bu bakımdan kısaca lojistik, "bir malın veya hizmetin doğru yerde, zamanda, miktarda, olabildiğince en yüksek kalitede, en güvenli bir şekilde ve uygun maliyetlerle bulundurulması" şeklinde tanımlanmıştır (Kaynak, 2003, akt. Tutar ve diğerleri, 2009: 192).

Lojistik kavramı, "Tedarik Zinciri Yönetimi" kavramı ile zaman zaman aynı anlamda kullanılabilmekte ve karıştırılabilmektedir. Fakat iki kavram arasında hem uygulama kısmında hem de teori kısmında önemli farklar bulunmaktadır. Lojistik kavramı; ürünlerin bir tedarik zinciri boyunca hareket etmesi için gerekli tüm işlemleri kapsarken, Tedarik Zinciri Yönetimi kavramı ise; hammaddenin tedarik edildiği aşamadan başlayarak nihai tüketiciye ulaştırılmasını ve ek olarak satış sonrası hizmetlerini de kapsayan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (Gülen, 2011: 26-27).

1.2. Lojistik Sektörünün Gelişimi

1.2.1. Dünyada Lojistik Sektörünün Gelişimi

Ülkelerin küresel boyutlarda kendilerini geliştirmelerini ve ticaret hacimlerini artırmaları konusunda lojistik sektörünün önemi her alanda vurgulanmaktadır. Lojistik sektörü bu konuda adeta bir lokomotif görevi üstlenmektedir. Öyle ki, Georgetown Üniversitesinden Profesör Ricardo Ernst tarafından yapılan bir araştırmada lojistik faaliyetlerin önemi dünyada üretilen her bir doların dörtte birinin lojistik faaliyetler alanında harcanıldığı şeklinde ortaya koyulmuştur (www.capital.com.tr).

Küresel ölçekte lojistik sektörü her yıl ortalama %7 oranında büyüyerek gelişimini ve hacmini artırmaktadır. 2016 yılında dünyada sadece lojistik faaliyetlerden elde edilen gelirin yaklaşık 4 trilyon dolar olduğu belirtilmiştir (www.ceraxis.com). Ayrıca bu rakamın Uluslararası Para Fonuna (IMF) göre, dünya GSMH miktarının %29'unu kapsadığı belirtilmiştir (Şen, 2014: 87).

Dünyada lojistik sektörüne yön veren ülkelerin başında Amerika Birleşik Devletleri gelmektedir. Almanya, İngiltere ve Fransa gibi ülkeler ise Avrupa kıtasında yer alan önemli lojistik ülkeleri olarak gösterilmektedir. Asya kıtasında ise Çin'in ardından Japonya son dönemlerde yakaladığı ivme ile bu alanda adından söz ettirmektedir. Ayrıca Asya, Doğu Avrupa, Rusya ve Ortadoğu gelecek yıllarda lojistik faaliyetler konusunda önemi artacak olan bölgeler olarak gösterilmektedirler (www.capital.com.tr).

1.2.2. Avrupa Birliğinde Lojistik Sektörünün Gelişimi

Küreselleşme ile beraber Avrupa ülkeleri arasında özellikle iletişim ve ulaşım teknolojileri alanında yaşanan gelişmeler, mal ve hizmet taşımanın kolaylaşmasını sağlayarak ülkelerin ticaret hacimlerinin artmasına neden olmuştur. Günümüzde yaklaşık 600-650 milyon Euro'luk bir pazar hacmine sahip olan AB lojistik sektörü, yıllık %7 - %9'luk bir büyüme oranıyla da bu alanda dünya ticaretinde söz sahibidir (Kır, 2016: 18-19). Fakat son 20-30 yıl aralığında lojistik faaliyetlerin beraberinde

getirdiği bazı çevresel problemler Avrupa Birliği kurumlarını ve ülkelerini bazı çalışmalarını yapmaya mecbur kılmıştır.

Lojistik sektörünün gelişimi amacı ile yürürlüğe konulan Avrupa Birliği ulaştırma politikaları, lojistik sektörünün ve beraberinde artan trafiğın düzenli işlemleri ve gelişmesine katkıda bulunmasının yanı sıra, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Lojistik faaliyetlerle beraber zaman içinde giderek artan trafik sıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zararlar ve güvenlik sorunları ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır (www.ikv.org.tr).

Avrupa Birliğinde konuyla ilgilenen bazı kuruluşlar geçtiğimiz 20 yılı ve gelecekteki 50 yılı kapsayacak şekilde Beyaz Kitap, Yeşil Kitap, Mavi Kitap, TEN-T (Transit Avrupa Ağları), Marco Polo ve EUROMED gibi çalışmalarını yapmışlardır. Bu çalışmalarla birlikte genel olarak Avrupa Birliği içerisinde denizleri ve okyanusları tam kapasite kullanmak, trafik sıklıklarını gidermek, kara, deniz ve havayolları taşımacılığı arasındaki taşımacılık faaliyetlerini dengeli bir hale getirmek, ekosistemi düzenlemek ve kıtalar arası mesafeleri daha aza indirmek amaçlanmıştır.

1.2.3. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi

İçerisinde bulunduğumuz yüzyılda kurulan çeşitli ekonomik ve siyasi birliklerle beraber lojistik alanında entegre olan ülkelerin sayıları gün geçtikçe artmaktadır. Bu durumun Türkiye'ye yansması da 1985'li yıllarda kara, demir, deniz, hava ve kombine taşımacılığın altyapılarını oluşturmalarıyla başlamıştır. 1990'lı yıllarda ise altyapı çalışmalarını tamamlayarak atılıma geçilmiştir. 2000'li yıllarla beraber küresel ekonomilere oranla hızlı bir ivme kazanan Türk lojistik sektörü emekleme evresini geride bırakıp, yerli firmaları destekleyerek küresel alanda rol almalarını sağlamıştır. Ayrıca uluslararası firmalarla da bu dönemde iş birliktelikleri kurularak ticaret hacimleri artırılmıştır. Kısaca, Türk lojistik sektörü kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline gelmiştir (www.utikad.org.tr).

Lojistik, 2010 ile 2016 yılları arasında Türkiye'de kalkınma ajansları tarafından hazırlanan tüm ulusal ve bölgesel kalkınma planlarında, bölgesel gelişmeye katkı verecek en önemli iş kolundan birisi olarak tanımlanmaktadır. Lojistik, alt sektörü olan üretime doğrudan ve dolaylı olarak da hizmet sektörlerine destek vermektedir. Yayılma etkisi ile bölgesel anlamda ulusal sanayiye ve ticareti destekleyen, rakiplerinden öne çıkaran ve bölgede kalan katma değeri arttırmaya yarayan bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşme ile beraber yeni dünya düzeninde yeryüzünde ülkeler arası ticaret işlemlerini kısıtlayan faktörler ortadan kalkmakta ve ticaretin tamamen serbestleşmesi fikri savunulmaktadır. Böylelikle ülkelerin artan ticaret hacimleri doğrultusunda kişi başı milli geliri artırmakta ve tüketim fazlalaşmaktadır. Sonuç olarak küresel ve bölgesel markalar arasında sonsuz bir rekabet yaşanmaktadır. Yaşanan bu rekabet ortamında ileride bahsedeceğimiz "e-ticaret" ve "e-lojistik" gibi yeni kavramlar ortaya çıkmaktadır. Söz konusu gelişmelere paralel olarak Türkiye'de küresel lojistik alanında gelişimini devam ettirmektedir (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2015: 42).

2023 yılı hedefleri doğrultusunda bazı devlet kurumları sektör hakkında önemli çalışmalar yapmışlardır. Ortak hedefleri benimseyen bu çalışmalar hakkında aşağıda temel bilgiler verilmiştir.

- TÜBİTAK "Vizyon 2023 Planı";

Projenin ana hedefinde; Cumhuriyetin 100. yılında muasır medeniyetler seviyesine ulaşmak amacıyla; teknoloji ve bilim alanlarına hâkim, yeni teknolojiler üretebilen ve üretilen yeni teknolojileri bilinçli bir şekilde kullanabilen, üretilen yeni teknolojileri toplumun refahı doğrultusunda kullanabilen ve bunları ekonomik faydaya dönüştürebilen bir refah toplumu yaratabilmek amaçlanmıştır (www.tubitak.gov.tr).

- TASAM (Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi) "Türkiye'nin 2023 Vizyonu Çalışması";

Projenin ana hedefi; 2023 yılında küresel ölçekte politik, iç ve dış güvenlik, ekonomik ve ayrıca teknolojik gelişmelere paralel olarak Türkiye'nin bu alanlarda nasıl bir vizyona sahip olması gerektiğini ortaya koymaktır. Ayrıca söz konusu

hedefler doğrultusunda hangi adımların atılması gerektiği ve uygulanacak politikalar hakkında sağlıklı bir tartışma ortamı yaratmak istenmektedir. Türkiye'nin 2023 yılı hedefleri doğrultusunda hem dünyada hem de bölgesinde saygın ve güçlü bir ülke olarak sahne alması amaçlanmıştır (www.tasam.org).

- 10. Ulaştırma Şurası "Hedef 2023" Raporu;

Projenin amacı, yenilenebilir enerji kaynakları ile desteklenen çevreye duyarlı, bütünleşmiş ulaşım sistemlerinin her an herkes tarafından konforlu ve güvenli bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Bu doğrultuda ulaşım sistemleri arasındaki dengesizliklerin yok edilmeleri ve birbirleri ile bütünleştirilmeleri, verimli ve etkili altyapı sistemlerinin oluşturulması, güvenlik ve konfor gibi ilkeleri de ön planda tutarak insan faktörünü öne çıkaran politikaların düzenlenmesi ve uygulanması hedeflenmiştir (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası, 2013).

- TCDD "2023 Vizyonu" Gelişim Planı;

2023 yılı hedefleri doğrultusunda ulaşım sektöründe gelişmiş teknolojik altyapısıyla beraber TCDD markasını; ekonomik, güvenli, konforlu ve çevreye duyarlı şekilde ulaşımaya uygun hale getirerek, diğer taşıma modları ile arasındaki dengesizlikleri ortadan kaldırmak ve kombine taşımacılığı geliştirmek hedefi benimsenmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, 2015).

1.3. Lojistik Sektörünün Gelişimini Etkileyen Yaklaşımlar

Lojistik kavramının ortaya çıkması ile beraber, günümüze kadar lojistikle ilişkili birçok kavram daha literatürde ve sektörde yerini almıştır ve almaya devam etmektedir. Lojistik faaliyetlerinin firmalar tarafından daha az maliyetle ve daha çok verimlilik düzeyinde yürütülmesi açısından doğru yaklaşımın uygulanması son derece önem arz etmektedir. Bu yaklaşımlardan bazıları aşağıda verilmiştir.

1.3.1. Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)

Dış kaynak kullanımı, firmaların gerek maliyetlerini düşürmek gerekse de verimliliklerini artırmak amacıyla lojistik faaliyetlerini bu konuda uzmanlaşmış olan

firmalar aracılığı ile gerçekleştirmesidir. Maliyet ve verimlilik unsurlarının yanı sıra firmalar lojistik faaliyetlerini başka firmalara devrettiklerinde, kendileri lojistik faaliyetlerle uğraştıkları zamanlarını esas işleri üzerine yoğunlaşarak harcayacaklardır. Böylece işletme içi verimliliklerini de artırmış olacaklardır (Lojistik Sektör Raporu, 2013: 16-17).

Küreselleşme olgusunu üzerinde fazlasıyla hisseden günümüzün birçok sektöründe firmaların her alanda rakiplerine üstünlük sağlamaları olanaksızdır. Bu yüzden firmalar üstün oldukları işe odaklanarak diğer işlerini başka firmalara yaptırabilmektedirler. Bu sayede firmalar, rakipleriyle kendi alanlarında bir rekabet yarışına daha hazır ve kendilerine güvenir bir şekilde girebilmektedirler.

Amerika ve Avrupa'da yaygın bir şekilde yararlanılan dış kaynak kullanımı yaklaşımı, Türkiye'de %25'lik bir kullanım oranıyla tam anlamıyla uygulandığını söyleyemeyiz. Dünya'da lojistik alanında dış kaynak kullanımında ilk sırayı %60'luk oranla nakliye hizmetleri almaktadır. İkinci sırada ise %35'lik oranla depolama hizmetleri ve %5'lik kısımda diğer lojistik faaliyetler gelmektedir. Sektörün gelişimiyle beraber ülkemizde de dış kaynak kullanımlarının artması ihtimali hem literatürde hem de sektörde egemen olan bir görüştür (Kaynak, 2003, akt. Görgün, 2012: 8-10).

Dış kaynak kullanımının firmalara sağladığı faydaların yanında bazı risklerde mevcuttur. Bu faydalar ve riskler aşağıda verilmiştir (Al-Mashari ve Zairi, 2000: 301).

Dış Kaynak Kullanımının Firmalara Sağladığı Faydalar;

- Firmanın ana işlerine odaklanabilmesi
- Sabit maliyetlerin değişken maliyetlere dönüştürülerek maliyetlerin azaltılması ve maliyetlerin önceden tahmin edilebilirliği
- Hizmet düzeyinin belirlenebilir olması
- Yasal süreç ve prosedürleri ortadan kaldırarak zaman tasarrufu sağlanması
- Geniş ve esnek kaynak yaratılabilmesi

- Sürekli gelişen lojistik bilgi sistemlerine ayak uydurma zorunluluğunu ortadan kaldırmak

Dış Kaynak Kullanımının Firmalara Sağladığı Riskler;

- Sürekli dış kaynağa bağlı olma durumu
- Lojistik faaliyetler bazında kontrol mekanizmasını kaybetme durumu
- Rekabet gizliliklerinin azalma ihtimali ve buna bağlı olarak rekabet önceliğini yitirme durumu
- Hizmet sunan firmanın değişime ayak uyduramaması

Dış kaynak kullanımı konusunda işletmelere hizmet sağlayan tedarik işletmeleri ve çeşitleri aşağıda verilmiştir (Çancı ve Erdal, 2003: 43).

- Birinci Parti Lojistik; Üreticinin kendi imkânları ile yaptığı lojistik faaliyetlerdir. Örneğin; kendi kamyon veya tır filosu ile kendi dağıtımını yapan veya kendi deposunda kendi personelini istihdam eden firmalardır.
- İkinci Parti Lojistik; Tır filosu, depo yerleri ve antrepoları kendi varlığı olan ve bunlarla geleneksel taşımacılık ve depoculuk hizmeti veren firmalardır.
- Üçüncü Parti Lojistik; Taşıma, depolama ve dağıtım gibi yüksek yatırım maliyeti gerektirecek olan lojistik fonksiyonlarına yoğunlaşan ve firmalara bu hizmetleri sağlayan dış tedarikçilerdir.
- Dördüncü Parti Lojistik; Araçlar tarafından gerçekleştirilen, üçüncü parti lojistik hizmetler için kullanılan altyapı ve kaynakları da kapsayan lojistik faaliyetleridir. Lojistik sürecini baştan tasarlama, lojistik süreci dönüştürme, lojistik süreci yürürlüğe koyma gibi süreçleri kapsamaktadır.
- Beşinci Parti Lojistik; Müşteri ve tedarikçilere stratejik lojistik hizmet uygulamaları sağlamak üzere genelde çok ajanlı yazılım programları kullanarak etkileşimli ve gerçek zamanlı iletişim ortamı sunmak için özel olarak tasarlanmış yazılım platformu oluşturan firmalardır (www.loder.org.tr, 2018).

1.3.2. E-Lojistik

E-Lojistik kavramı, lojistik faaliyetlerin planlanmasında ve yürütülmesinde internet ve benzeri iletişim araçlarının kullanılmasıyla, müşterilere daha fazla bilgi ve hizmet sunabilmek amacıyla ortaya çıkmıştır. Sıkça bahsedilen küreselleşme kavramı gereksinimler doğrultusunda iletişim araçlarındaki gelişimle birlikte e-ticaret kavramını ortaya çıkarmıştır. E-ticaret kavramı ise, kullanılan geleneksel lojistik anlayışını daha hızlı ve çevik bir lojistik sistemi ile değiştirerek e-lojistik kavramını ortaya çıkarmıştır. Artık günümüzde müşteriler evlerinde, iş yerlerinde veya metrolarda bilgisayarlarının veya akıllı telefonlarının "satın al" tuşuna basarak malları ve hizmetleri talep etmekte ve satın alabilmektedirler. Bununla beraber günümüzde birçok firmada sadece e-lojistik kanallarını kullanarak var olmakta ve depoları, kamyonları olan geleneksel lojistik firmalarına göre daha fazla para kazanabilmektedirler (Taşer, 2013: 134-137).

Lojistikte standart ve geleneksel altyapı sistemleri kullanılırken, e-lojistikte teknolojik açıdan bütünleşmiş alt yapı sistemleri kullanılmaktadır. Böylece müşterilerin internet aracılığı ile tüm bilgilere ulaşması mümkün olmaktadır (Bamyacı, 2008: 50).

1.3.3. Çevik Lojistik

Artan rekabet koşulları altında işletmelerin müşterilerin taleplerine en hızlı şekilde cevap vermeleri zorunlu bir hal almıştır. Bu yüzden gereksiz stoklama ve depolama işlemleri, fazla bekleme ve gecikme süreleri, artan fire oranları gibi değer oluşturmayan işlemlerin ortadan kaldırılarak değer zinciri oluşturma çalışmalarına çevik lojistik denmektedir (Tanyaş, 2015: 30).

Çevik lojistik kavramını işletmelerin lojistik birimlerindeki tek bir sistem olarak görmek yerine tedarik zincirinin tüm aşamalarında olması gereken bir sistem olarak görmek gerekmektedir. Öyle ki tedarik zinciri yaklaşımının özünde çeviklik yatmaktadır. Çeviklik stratejisi, işletmeler için arz ve talep ağındaki tüm organizasyonların birbirleriyle nasıl ilişkili oldukları ve paylaşılan bilgilere dayalı olarak en iyi nasıl birlikte çalışabileceklerine ilişkin önemli etkilere sahiptir. Çevik

tedarik zinciri oluşturulabilmesi için bulunması gereken birkaç temel başlangıç ilkesi mevcuttur (Christopher, 2011: 112-116). Bunlar;

- Faaliyetlerle birlikte paylaşılan bilgileri senkronize etmek
- Teslimat sürelerini azaltmak için tedarikçilerle sürekli iletişim halinde olmak
- Uygun performans metriklerini kullanmak

1.3.4. Yeşil Lojistik

Yeşil lojistik kavramı, hava ve su gibi doğal kaynakların etkili ve verimli kullanılması konusunda son yıllarda işletmelerin birçok faaliyet alanında hayatlarına girmiştir. Bu faaliyetlerden bir tanesi de lojistik faaliyetlerdir (Müsiad Araştırma Raporları, 2015: 41). İşletmelerin yürüttükleri lojistik faaliyetlerin çevreye olan zararlı etkilerini en aza indirmeyi amaçlayan yeşil lojistik anlayışı, aynı zamanda müşteriler açısından da üretim seçenekleri arasından doğaya en az zararı veren hizmet sağlayıcısını seçme konusunda fayda sağlamaktadır (Kaus, 2012).

Yeşil lojistik anlayışında, lojistik işlemlerde ki taşıma faaliyetleri esnasında araçlardan kaynaklanan yakıt tüketimi ve karbon salınım oranlarının azaltılması amaçlanmaktadır. Depolama faaliyetleri esnasında ise ısıtma, soğutma ve aydınlatma işlemlerini iyi dizayn ederek enerji tasarrufu yapılması amaçlanmaktadır (Çamlıca ve Akar, 2014: 106-107).

Gelecek yıllarda lojistik sektörünün yeşil odaklı bir sektör olarak yoluna devam edeceği düşünülürse, çevreye daha az zarar veren taşıma ve depolama gibi fonksiyonlar kullanılarak temel lojistik faaliyetler sürdürülecektir. Örneğin depolama faaliyetlerinde akıllı depoların kendi enerjilerini kendileri üreterek kullanmaya başlayacakları öngörülmektedir. Taşımacılık faaliyetlerinde ise, güneş enerjisi panellerinden elde edilen enerjinin taşıma işlemlerini sürdüren araçlara aktarılması öngörülmektedir (Müsiad, 2017: 110).

1.3.5. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik zinciri yönetiminin tanımı; "Hammaddelerin tedarik kaynakları, üretim ve montaj, depolama, sipariş işlemleri, dağıtım, müşteri teslimi ve müşteri hizmetlerini kapsayan ve aynı zamanda tüm bu süreçleri yürütmek için kullanılan bilgi sistemlerinin de yer aldığı aktivitelerin tümü" şeklinde yapılmıştır. Ayrıca tedarik zinciri yönetiminin işletme içerisinde değer yaratan bölümleri, tedarikçileri, nakliyecileri ve tüm bilgi sistemlerini içeren zincirdeki tüm ortakları birleştirdiği belirtilmiştir (Orhan, 2003: 143).

Tedarik zinciri yönetiminin ana amacı gereksiz stok miktarlarının azaltılması ve yok edilmesidir. Bu doğrultuda, kısa vadede gereksiz stoklar yok edilerek müşterilere verilen hizmet hızının artırılması amaçlanmakta ve uzun vadede ise müşteri taleplerini doğru yerde ve zamanda doğru ürünle buluşturmak. Böylece işletmenin sahip olduğu pazar payının ve kazancının maksimum düzeye çıkması öngörülmektedir (Özdener, 2010: 24).

Etkili ve verimli bir şekilde kullanılan tedarik zinciri yönetiminin işletme açısından birçok getirisi bulunmaktadır. Bunlardan bazıları aşağıda verilmiştir (Larson ve Halldorsson, 2002: 36-44).

- Toplam maliyetlerde meydana gelen azalmalar
- Yeniliklerden faydalanılarak teknoloji kullanım oranında meydana gelen artışlar
- Pazardaki ani değişimlere hızlı cevap verebilme yeteneğinin tedarik sürelerinde meydana gelen azalışlarla sağlanabilmesi
- Doğru miktarda girdi temin edilmesi ve devamında üretimdeki devamlılığın sağlanması
- Toplam kalitenin artırılması ve müşteri taleplerinin en iyi şekilde karşılanması

1.4. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi İlişkisi

Lojistik, tedarik zinciri sistemine dâhil olmuş olan bir işletmenin içerisindeki herhangi bir taşıma veya depolama faaliyetini kapsarken, tedarik zinciri yönetimi ise zincirdeki tüm işletmeleri ve bu işletmelerde yürütülen lojistik faaliyetleri kapsamaktadır (Baki, 2004: 39-40).

Lojistik yönetimi temelde ürün ve bilgi akışı sağlamak amacıyla yaratılan ve planlaması yapılan bir faaliyet olarak görülebilir. Tedarik zinciri yönetimi ise bahsi geçen lojistik faaliyetleri de kapsayarak lojistik hattında yer alan diğer işletmeler ve müşteriler arasındaki koordinasyonu sağlamakla da ilgilenmektedir (Müsiad, 2014: 22). Lojistik yönetimi işletmenin bir parçası olurken, tedarik zinciri yönetimi işletmenin bütün parçalarından daha büyük olabilmektedir. Tedarik zinciri yönetimi daha az maliyetle daha üstün bir değer sunabilmek için tedarikçi ve müşterilerle sürekli iletişim halinde bulunmaktadır.

Sonuç olarak, tedarik zinciri yönetimi zincirdeki tüm taraflar için daha karlı bir sonuç elde etmek için ilişkilerin yönetimi üzerine kuruluyken, lojistik yönetimi daha yalın ve sade bir yaklaşımla ürünlerin ve hizmetlerin taşınması ve depolanması süreçlerinde devreye girmektedir. Başka bir deyişle tedarik zinciri yönetimi, lojistik yönetiminin daha modern bir hali yani karmaşık ilişkileri de içerisinde barındıran bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır (Christopher, 2011: 2-3).

1.5. İşletme Lojistiğinin Bölümleri

Lojistik faaliyetler, ham maddenin tedarik edilmesi sürecinden başlayarak, nihai müşterilere sunulmasına ve teslim edilmesi, daha sonra ise gerektiği takdirde geri toplanması sürecini de kapsayan faaliyetler bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistiğin gelişmesi ile birlikte, lojistik faaliyetlerin ayrı ayrı incelenmesi ve önem verilmesi gerekliliği ön plana çıkmıştır (Elgün, 2011: 17).

1.5.1. Tedarik Lojistiği

Tedarik lojistiği, işletmenin ihtiyaç duyduğu veya duyacağı hammadde ve diğer malzemelerin üretim öncesinde işletmeye tedarik edilmesi sürecidir. Bu

aşamada hammadde ve yarı mamullerin en az maliyetle üretim öncesinde işletmeye yarayacak şekilde hazır hale getirilmesi amaçlanır. Tedarik lojistiği süreci ise; rota seçimi, kargo takibi, sipariş, teslim alma, stoklama gibi işletmeye değer katan faaliyetleri kapsamaktadır (Eker, 2006: 7).

1.5.2. Üretim Lojistiği

Üretim lojistiği, sadece üretim yapan endüstriyel işletmelerde kullanılan bir lojistik faaliyet alanıdır. Üreticilerden ilk maddelerin toplanması ve bu ilk maddelere ait mal akışlarıyla birlikte bilgi akışlarının planlanması, yönetilmesi ve kontrol edilmesi sürecidir. Özellikle imalat alanında etkili olan bir işletme, işlemi tamamlanan girdilerin üretim sonrası gerekli toptan ve perakende tezgâhlara taşınmasına kadar uzanan zincirin önemli bir parçasıdır (Koban ve Keser, 2007: 65).

1.5.3. Dağıtım Lojistiği

Dağıtım lojistiği, ürünün üreticiden teslim alındığı anda başlayan ve tüketiciye ulaşıncaya kadar süren önemli bir süreçtir. Bu sürecin amacı, ürünü doğru satış noktalarına doğru zamanda ve doğru miktarda ulaştırmaktır. Modern pazarlama ve yönetim yaklaşımları çerçevesinde, ürünlerin en verimli şekilde nihai tüketiciye ulaştırılmasının amaçlandığı bu süreçte taşıma, depolama, ambalajlama ve iletişim kanalları aktif bir şekilde kullanılmaktadır (Oluç, 1989: 3 akt. Durusu, 2011: 51).

1.5.4. Tersine Lojistik

Tersine lojistik; kurumsal ve sosyal sorumluluk, doğal kaynakların korunması ve sürdürülebilir gelişme gibi nedenlerden dolayı günümüz dünyasında tedarik zincirini oluşturan anahtar süreçlerden birisidir. Özellikle ekonomik ve ekolojik dengelerin korunması açısından tersine lojistik faaliyetlerinin sistematik bir şekilde ele alınması zorunluluk haline gelmiştir (Uludemir, webnak.com.tr).

Tanım olarak tersine lojistik kavramına göz attığımızda ise ilk tanımın 1981 yılında Lambert ve Stock tarafından yapıldığı görülmektedir. Bu tanıma göre tersine lojistik; ürünlerin geri dönüşümleri, kaynak azaltılması, geri kazanım, materyallerin ikamesi ve yeniden kullanılması, atıkların yok edilmesi ve yakılması, tamir ve

yeniden üretim faaliyetlerini kapsayan bir süreçtir (Rogers ve Tibben-Lembke, 2001 akt. Karaçay, 2005: 318).

İyi bir tersine lojistik uygulaması tüketici gözünde işletmeyi daha farklı pozisyonlara taşıyabilir. Örneğin, sosyal sorumluluk sahibi ve çevreci bir işletme görünümü tersine lojistik faaliyetlerinin işletmeye sağlayacağı faydalardandır. Mamullerin maliyetlerini azaltan ve mamullere katma değer katan bu sistem aynı zamanda işletmeye rekabet avantajı da sağlayabilmektedir (Karaçay, 2005: 320).

1.6. Lojistik Faaliyetler ve Amaçları

Lojistik Faaliyetler; nakliye, stok yönetimi, müşteri ilişkileri, dağıtım kanalları ile olan ilişkiler ve karşılıklı bilgilendirme servisleri, depolama, yükleme ve boşaltma, koruyucu ambalajlama, sipariş işleme ve talep yönetimi bileşenlerini içermektedir.

- Müşteri İlişkileri: Toplam kalite yaklaşımının benimsendiği ve artan rekabet koşullarında benimsenmesinin zorunluluk haline geldiği günümüzde, işletmeler lojistik performanslarını artırabilmek için müşteri ile olan ilişkilerine daha fazla yoğunlaşmaktadır. Bu yüzden gelen talepleri en kısa sürede karşılamak işletmeler için hayati bir öneme sahip olmuştur.
- Nakliye: Tarih boyunca nakliyecilik her zaman lojistiğin temelini oluşturmuştur. Nakliye işlemleri ürünlerin ve hizmetlerin en kısa sürede istenilen yere taşınmasını sağlamakta ve depolama işlemlerine yardımcı olmaktadır.
- Stok Yönetimi: Tamamen fiziksel bir süreç olan stok yönetimi üretimi doğrudan etkilemektedir. Satışların ve üretim faaliyetlerinin aksamaması amacıyla ürünlerin bir bölümünün veya tamamının depolarda bulundurma işlemidir.
- Depolama ve Dağıtım Merkezi İlişkileri: Lojistiğin bir diğer temel faaliyeti olan depolama ve dağıtım, sağlıklı ve güçlü bir şekilde kullanıldığı takdirde ürünlere ve firmaya zaman faydası sağlamaktadır. Ekonomik ve güvenilir bir şekilde

ürünlerin depolanması ve taşınması aynı zamanda faturalama ve sipariş alma gibi diğer faaliyetlerinde gerçekleştirildiği birçok işlevi kapsamaktadır.

- Yükleme ve Boşaltma: Yükleme ve boşaltma işlevinin etkin bir şekilde kullanılması ile hem zaman hem de parasal maliyetlerin minimum kılınması, teknoloji kullanım oranının artırılması ve buna bağlı olarak kullanılan insan gücünün azaltılması aynı zamanda da lojistik hizmet kalitesini artırılması amaçlanmaktadır.
- Koruyucu Ambalajlama: Ürünün korunması amacıyla yapılan bir işlemdir. Ayrıca müşteri bilgilendirme ve taşımada kolaylık sağlama faydası da vardır.
- Sipariş İşleme ve Talep Yönetimi: Lojistik faaliyetlerde önemli bir yeri olan sipariş işleme süreci, etkin tedarik zincirinin sağlanmasının yanı sıra zaman, yer ve mekân faydasının işletmenin çıkarları doğrultusunda hazırlanması sürecidir. Sipariş işleme faaliyeti ile iç içe olan talep yönetimi ise, siparişlere bağlı kalarak en kısa zamanda talepleri maksimum düzeyde karşılamaya yöneliktir.

Lojistik faaliyetlerin genel olarak amaçları; mamulleri ve hizmetleri doğru müşteriye, doğru yollardan, doğru miktarlarda ve doğru zamanda ulaştırma sorumluluğu olarak tanımlanabilir. Ayrıca lojistik faaliyetler ürünlere ve hizmetlere değer katan üç farklı işlemleri içermektedir (Tutar ve diğerleri, 2009: 193-194). Bunlar;

- Konum; ürünlerin, müşterilerin daha az ihtiyaç duyduğu yerlerden daha fazla ihtiyaç duyduğu ya da duyacağı yerlere taşınması ve dolayısıyla ürünün konum değerinin artırılmasıdır. Bu işlemle orantılı olarak taşıma maliyetleri de değişebilmektedir.
- Zaman; nihai müşterilerin ürünlere ihtiyaç duydukları ve duyacakları zamana kadar ürünlerin depolanması işlemini kapsamaktadır. Bu süreç stok bulundurma maliyetlerini de değiştirmektedir.

- Yapı: ürünlerin talep edilen özelliklerde ve miktarlarda, niteliksel ve niceliksel yönden tatmin edici olarak düzenlenmesidir. Başka bir deyişle düzenlenen ürünlere sipariş değerleri kazandırılmasıdır.



İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖYLER

2.1. Lojistik Köy Kavramı

Lojistik köyler; hem kamu hem de özel sektör kuruluşlarının içinde yer aldığı, her türlü ulaşım ağlarına etkin bağlantıları ve geçiş noktaları bulunan, aynı zamanda da mevcut yükleri farklı taşımacılık yolları arasında minimum maliyetli, hızlı ve güvenli aktarma donanımlarına sahip organize lojistik bölgelerdir. Lojistik köylerin bir diğer özelliği de kentlerin makro ve mikro düzeyde sorunlarına kalıcı çözümler getiren ticaret merkezleri olmalarıdır. Bu sorunlar trafik akışında yaşanan problemler, hava kirliliği veya gürültü gibi sorunlardır. Profesyonel çalışanların bulunduğu lojistik köyler; hem bölgesel hem de küresel taşımacılık işlemleri, dağıtım ve lojistikle ilgili her türlü faaliyetin ticari bir altyapıya dayandırılarak işletmeler tarafından yerine getirildiği merkezlerdir. Lojistik merkezlerde, planlama ve yönetim konusunda iyi idare edilen, hem taşıma hem de depolama fonksiyonları ile ilgili faaliyetleri yürütebilen ve bu amaçla inşa edilmiş bir alan içerisinde kurumların ve işletmelerin kümelenmesi söz konusudur. Çevre planı ile geliştirilmiş, farklı taşıma yolu ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte özellikleri mevcuttur. Günümüzde kentsel alanlarda lojistik ihtiyacının daha etkin ve verimli olarak karşılanabilmesi için lojistik merkezler kurulmaktadır (Tanyaş, 2015: 36-37).

Lojistik köyler ilk olarak, endüstriyel hayatın gelişmesiyle beraber Amerika Birleşik Devletlerinde ortaya çıkmıştır. Artan yük taşımacılık faaliyetlerinin şehir içi trafiği olumsuz etkilemesi üzerine lojistik alanında daha toplu bir yapılanmaya gidilmiştir. Bu yapılanmayla birlikte büyüme oranı düşük olan sanayi alanlarının iyileştirilmesi de hedeflenmiştir (Galloni, 2006, akt. Aydın ve Ögüt, 2008: 3). Avrupa'da ise özellikle çevre kirliliği göz önünde bulundurularak kamyonların şehir içinden çıkarılması amacıyla lojistik köylerin kurulmaları kararlaştırılmıştır. Estetik açıdan önem verilen Avrupa lojistik köyleri, lojistik faaliyetlerin dağınıklığını gidermek ve eski sanayi alanlarının tekrar kullanılması amacını da gütmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği, akt. Aydın ve Ögüt, 2008: 3).

Zamanla lojistik merkez fikrinin yaygınlaşmaya başlamasıyla birlikte kavram şekillenmeye başlamış, aynı zamanda kara ve demiryollarını bütünleşmiş halde sunan çok modlu taşımacılığı sağlayacak şekilde merkezler tasarlamak hedeflenmiştir. 1980'li ve 1990'lı yıllarda lojistik köyler dünya genelinde hızla artma eğilimi göstererek Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, İngiltere ve Belçika'da bu hususta ilk adımlar atılmıştır (Taniguchi ve diğerleri, 1999: 208).

Bazı lojistik ağını geliştirmiş Avrupa ülkelerinde lojistik köyler birbirlerinden farklı kavramlarla isimlendirilmişlerdir (Kondratowicz, 2003 akt. Tanyaş, 2015: 38).
Örneğin;

- İngiltere: "Freight villages" (Yük Köyleri),
- Fransa: "Plateforme logistique" (Lojistik Platformu),
- Almanya: "Güterverkehrszentrum" (Yük Köyü),
- İtalya: "Interporto" (Yol-Demiryolu Dağıtım Merkezi),
- Hollanda: "Rail service centre" ve "tradeports" (Demiryolu Servis Alanları ve Ticaret Limanları),
- Danimarka: "Transport centre" (Nakliye Merkezleri)

Avrupa'da yer alan lojistik merkezler kuruluş aşamalarında farklı amaçları benimsemişlerdir. Alman lojistik merkezleri kentsel lojistik faaliyetleri geliştirmek amacıyla kurulmuşlardır. Fransız ve İngiliz lojistik merkezlerine baktığımızda ise daha çok son teknoloji kullanımıyla beraber bu alanda rekabeti artırma amacıyla kurulduklarını görmekteyiz. İtalya'da ise lojistik merkez çalışmaları daha çok limanlara odaklanarak ihracat rakamlarındaki artışlara ve limanlar arası rekabete odaklanmıştır (Tanyaş, 2015: 38-39).

Günümüzde firmalar ürünlerini bir şekilde üretebilirlerken, ne yazık ki üretilen bu ürünlerin tam zamanında talep edilen noktalara ulaşmadıkları sürece üretim kısmının pek önemi kalmamaktadır. Bu yüzden lojistik merkezler tüm faaliyetlerin sağlam ve zamanında gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan tüm bilgi ve imkânlarla donatılmalıdırlar. Ayrıca bu merkezler karayolu, denizyolu ve havayolu gibi birçok taşıma türü için uygun olarak tasarlanmalıdırlar.

2.2. Lojistik Köylerin Sınıflandırılması

Lojistik köyleri birbirlerinden ayıran bazı fiziksel özellikler bulunmaktadır. Bu özellikler; ölçek, büyüklük, kapasite, coğrafi ve kurumsal altyapı, hizmet verdikleri alanlar gibi farklılıklardan meydana gelmektedir. Lojistik merkezler arasında en belirgin farkı yaratan ölçek kavramının etkisiyle sınıflandırılan merkez türlerine aşağıda yer verilmiştir.

2.2.1. Yerel Lojistik Köyler

Özellikle komşu birkaç ilin birleşerek kurdukları, bölgesel ya da ulusal bazda faaliyet gösteren lojistik köylerdir. Yine aynı şekilde buldukları bölgenin üretimi, tüketimi ve ithalat ihracatı arasında işlev görürler. Bünyelerinde 1PL, 2PL ve sınırlı 3PL firmaları yer alır (Pamir, 2011; 94-95).

Ulusal ve bölgesel bazda faaliyet gösterdikleri için çeşitli yasal engellerle veya gümrük işlemleri gibi zaman alıcı bürokratik süreçlerle uğraşmazlar. Temel amaçlarından bir tanesi buldukları bölgenin ekonomisine katkı sağlamaktır. Yerel lojistik köylerin uzun mesafeli sevkiyat deneyimi az olduğundan yurt dışına açılma ve küresel entegrasyonlar açısından sorun yaşayabilmektedirler (Erdal, 2005).

2.2.2. Uluslararası Lojistik Köyler

Uluslararası lojistik köyler adından da anlaşılacağı üzere iki veya daha fazla ülke arasındaki ithalat ve ihracat işlemleri için gerekli tüm lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği köylerdir. Hem kara hem de deniz merkezli tasarlanan bu merkezler uluslararası lojistik işlemleri açısından da oldukça büyük öneme sahiptirler. Yapılan uluslararası anlaşmalar gereğince ticari birlikler tarafından getirilen kurallara tabidirler (Doğançelik, 2010: 18-19).

Uluslararası lojistik köylerin denizyolu, havayolu, karayolu ve demiryolu bağlantılarına ulaşma potansiyelleri oldukça fazladır. Daha çok denizyolu taşıma türü kullanılsa da diğer ulaşım türlerine olan bağlantıları da oldukça güçlüdür (Pamir, 2011: 96).

2.2.3. Bölgesel Lojistik Köyler

Bölgesel lojistik köyler, uluslararası ticaret alanlarına ve stratejik öneme sahip olan limanlara oldukça yakındırlar. Bünyelerinde birçok lojistik faaliyet işlemlerini barındırarak uluslararası taşıyıcılara ve göndericilere oldukça fayda sağlarlar (Erdal, 2005). Hem deniz hem de kara merkezli tasarlandıkları için bölgedeki tüm komşu ülkeler için lojistik görevlerini yerine getirirler. Uluslararası anlaşmalar gereğince uluslararası lojistik köyler gibi bölgesel lojistik köylerde yaptırımlara tabidirler (Pamir, 2011: 96-97).

2.2.4. Küresel Lojistik Köyler

Tüm kıtaların lojistik işlemlerini karşılayabilecek kapasitede kıtaların en cazip ve uygun yerlerinde yer alan küresel lojistik köyler yönetimleriyle beraber deniz limanlı olarak konuşlanmışlardır. Bütün ulaşım türlerinin birleştiği yerlerde faaliyetlerini sürdürürler. Hem geniş bir deniz manevra alanı hem de geniş bir kara manevra alanına sahip olan bu köyler kombine hizmet sağlamakla beraber mükemmel derecede performans ve yeterliliğe sahiptirler. Tüm bunların yanında zaman zaman üretim ve montaj faaliyetleri de gerçekleştirirler. Bünyelerinde 2PL, 3PL, 4PL firmaları ve küresel lojistik firmaları yer almaktadır (Erdal, 2005).

2.3. Lojistik Köylerin Temel Özellikleri

Lojistik köylerin temel özellikleri şu şekilde sıralanmaktadır (Erdal, 2005: 13);

- Küresel ulaşırma koridorları sayesinde bölge ülkeleri arasında taşımacılık faaliyetleri için elverişli bir coğrafi konuma sahiptirler.
- Gümrük işlemlerinde kolaylık avantajları bulunmaktadır.
- İthalat ve İhracat odaklı bir sistem anlayışı benimserler.
- Demiryollarında, denizyollarında, karayollarında ve boru hatlarında yurtiçi ve yurtdışı taşıma imkânlarına sahiptirler.
- Birbirleri ile bütünleşmiş taşıma türleri ve güçlü kombine taşımacılık altyapısına sahiptirler.

- Uzmanlaşmış işgücü ve standartlaştırılmış iş süreçlerini bünyelerinde barındırırlar.
- Yasal düzenlemelerde şeffaflık ve basitlik ilkeleri benimsenmiştir.
- Gelişmiş, güçlü bilgi ve iletişim teknolojileri ve altyapıları mevcuttur.
- Açık ve kapalı alan genişliklerine sahiptirler.
- Havayolu taşımacılığı için yeterli pist sayıları ve uzunlukları mevcuttur.
- Deniz taşımacılığı için yeterli liman derinlikleri, manevra alanları ve rıhtım uzunlukları mevcuttur.
- Ro-Ro gemileri ve yolcular için yeterli kapasiteli terminaller mevcuttur.
- Lojistik firmaları için gerekli altyapıları hazırlanmış çalışma ofisleri 24 saat kullanıma açıktır.
- Depolama ve dağıtım merkezleri mevcuttur (açık havalı, soğutmalı ve tehlikeli madde depoları).
- Bakım ve onarım hizmetleri 24 saat yapılabilmektedir.
- Sigorta ve bankacılık gibi finansal kuruluşlar hizmet vermektedirler.
- Paketleme ve ambalajlama gibi çeşitli elleçleme hizmetleri verilmektedir.
- Uluslararası standartlarda sertifikalara sahip kuruluşların öncülüğünde eğitim hizmetleri verilmektedir.

Lojistik faaliyetler tıpkı bir dişli makinenin çarkları gibi birçok işlevin aynı anda uyum içinde çalışması sayesinde başarılı olurlar. Bu durum lojistik köyler açısından incelendiğinde, hem kamu hem de özel sektör kuruluşlarının birbirleriyle uyum içerisinde çalışmalarıyla açıklanabilir (Erdal, 2004: 2).

2.4. Lojistik Köyler İçin Gerekli Ölçütler

Lojistik köy ölçütlerini belirleme konusunda literatürde birçok çalışma yapılmış olup bu ölçütler çeşitli yazarlar tarafından makro ve mikro ölçekte ortaya konulmaya çalışılmıştır. Özellikle 2003 yılında Bookbinder ve Tan tarafından hazırlanan çalışmada 6 adet temel ölçüt ve bunlara bağlı olarak 20 adet alt ölçüt belirlenmiştir. Temel kriterlerin; altyapı, performans, bilgi sistemleri, insan kaynakları, ticari ortam ve politik ortam başlıklarından meydana geldiği

belirtilmiştir. Alt ölçütleri ise; dağıtım altyapısı, gümrük yönetimi, e-ticaret, iş hayatı düzenlemeleri, ihracat kredileri ve sigorta, politik istikrarsızlık riskleri gibi kavramlar oluşturmaktadır (Bookbinder ve Tan, 2003: 36-58).

Tongzon'a göre coğrafi konum, bölgesinde ve dünyada lojistik merkez olmayı arzulayan ülkeler için olmazsa olmaz ölçütler arasında ilk sırada bulunmaktadır. Lojistik köyler açısından bölgenin deniz, hava ve kara ulaştırma koridorlarında yer alması sayesinde dünya ile güçlü ve hızlı bağlantı kurma avantajı elde etmesi çok önemlidir. Nitelikli ve yetişmiş işgücü lojistik köylerin başarılı olmalarını etkileyen bir diğer faktördür. Ticaret yapılan ülkelerle aynı dilde iletişim kurulması, sosyal ve teknik açıdan yeterli eğitime sahip işgücü istihdamı lojistik köylerin başarısını etkileyen bir diğer önemli kriterdir. Hükümetlerin ekonomik ve politik istikrar ile beraber tüm işlemlerini şeffaflık ilkesine dayandırarak yürütmesi tüm sektörleri olduğu gibi lojistik sektörünü de yakından ilgilendirmektedir. Bu doğrultuda hem hükümet yetkilileri hem de işçi ve işverenler birbirlerine karşı daha fazla güvenerek lojistik köylerde uyumlu bir iş ortamı kendiliğinden yaratılmış olacaktır. Bu bilgiler ışığında Tongzon'a göre pazar potansiyeli, ekonomik ve siyasi ortam, altyapı gelişimleri, hükümet politikaları, eğitilmiş işgücü ve yabancı yatırımcılar için gerekli teşviklerin sağlanması gibi kriterler başarılı bir lojistik köy uygulaması için gerekli olan kriterlerdir (Tongzon, 2007: 73-74).

Lojistik köy olabilmek için gerekli olan kriterleri sağlayarak küresel anlamda lojistik sektöründe söz sahibi olan firmaları ülkeye çekme stratejisi Oum ve Park tarafından 2004 yılında ortaya konulmuştur. Stratejiye göre gerekli kriterleri sağlayarak ya da küresel anlamda söz sahibi firmaların çeşitli teşviklerle ülkeye girmelerini sağlayarak ülkenin küresel anlamda lojistik faaliyetlerde söz sahibi olması amaçlanmaktadır. Çalışmaya göre pazar hacmi, politik ve ekonomik istikrar, ulaşım altyapıları, esnek göçmenlik prosedürleri gibi kriterler uluslararası şirketleri ülkeye ve lojistik köylere çekmek için gerekli olan kriterlerdir (Oum ve Park, 2004: 101-121).

Kutsal tarafından "Küresel Rekabet Gücü Raporları"ndan yararlanılarak yapılan akademik bir çalışmada, lojistik köyler için gerekli olan kriterlere

değinilmiştir (Kutsal, 2008: 52). Bu kriterler daha önce bahsedilen çalışmalarda yer alan kriterlerle büyük benzerlikler göstermektedir. Bu nedenle bahsedilen yazarlar tarafından ortaya konulan lojistik köy kriterleri maddeler halinde aşağıda açıklanmaya çalışılmıştır.

- Coğrafi Konum: Lojistik köylerin taşıma ve depolama gibi temel lojistik faaliyetlerin merkezinde kurulması hem köye stratejik bir önem kazandıracak hem de lojistik köyü cazibe merkezi haline getirecektir (Elgün, 2011: 34).
- Limanların Gelişmişliği: Lojistik köyde bulunan liman veya limanlar, bölgede bulunan diğer limanlarla etkin bir bağlantı noktasında bulunmalı ve gelişmiş altyapı sistemlerine sahip olmalıdır (Tongzon, 2007: 73-74).
- Nitelikli ve Yetişmiş İşgücü: Lojistik köylerde istihdam edilen işgücünün küreselleşmenin getirmiş olduğu değişimlere açık olması, gerekli uluslararası dili konuşabiliyor olması ve gereken mesleki eğitimleri tamamlamış olmalıdır (Tongzon, 2007: 74).
- Pazar Potansiyeli: Pazar potansiyeli, özellikle sektöre yatırım yapacak olan yerli ve yabancı uluslararası şirketler tarafından analiz edilen önemli bir kriterdir. Dolayısı ile lojistik köyler açısından bölgenin ve ülkenin pazar potansiyelinin yüksek olması oldukça önem arz etmektedir (Yıldıztekin ve Çelik, 2011: 33).
- Politik ve Ekonomik İstikrar: Lojistik köylerin başarılı olabilmesi için hükümetlerin uyguladığı politikaların şeffaf ve istikrarlı olması çok önemlidir. İthalat ve ihracat alanındaki basit ve sade vergi düzenlemeleri ile bürokratik işlemler kolaylaştırılarak makroekonomik istikrar sağlanmasında fayda vardır (Tongzon, 2007: 74).
- Ticari ve Gümrük Engelleri: Lojistik köylerin başarılı olabilmeleri için önemli olan kriterlerden bir tanesi de gümrük işlemlerinin lojistik maliyetleri azaltıcı şekilde sürekli olarak iyileştirilmesidir. Bu doğrultuda, gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi, sınır kapılarının modernizasyonu ve kaçakçılıkla ilgili ekonomik

cezaî ilkelerin yaygınlaştırılması gibi maddeler uygulanmalıdır (Durusu, 2011: 99-100).

- Bilişim Teknolojileri Altyapısı: Lojistik maliyetlerinin azaltılması yönündeki çalışmaların büyük kısmı teknoloji ve enerji altyapılarını oluşturmaktan geçmektedir. İnternet altyapılarının sürekli güncellenmesi, e-devlet, e-vergi, e-imza gibi uygulamaların yaygınlaştırılması, akıllı ulaşım sistemleri kullanımı ve lojistik köyler arasında haberleşme portalı kurulması gibi standartlar uygulamaya geçirilmelidir (Durusu, 2011: 103). Özellikle günümüzde yoğun rekabet ortamında bulunan lojistik köyler bilişim teknolojilerini sürekli güncelleyerek kendilerine rekabet avantajı da yaratmış olmaktadır (Çağlar, 2014: 42-43).
- Ulaştırma Altyapısının Gelişmişliği: Taşıma modları arasındaki dengesizlikler giderilerek taşımacılık dengesinin sağlanması lojistik köylerin temel amaçlarından birisidir. Liman hinterlandları ve karayolu asfalt durumları gibi ulaşımı direkt olarak etkileyebilecek faktörler sürekli olarak iyileştirilmelidir (Durusu, 2011: 100).
- Güvenlik ve Asayiş Durumu: Lojistik köyün bulunduğu bölgenin güvenliği ve asayiş durumu son derece önemlidir. Özellikle mamullerin taşınması ve depolanması konusunda güvenlik unsuru göz ardı edilemeyecektir.
- Hukukî İstikrar: Hukukî istikrar, özellikle yabancı yatırımcılar açısından önemli bir karar verme kriteridir. İstikrarlı bir hukuksal ve ekonomik yapı yatırımcıya güven verecektir.
- Doğrudan Yabancı Yatırımın Önündeki Teşvikler: Yatırımcıya sunulan devlet teşvikleri ülke ekonomisinin gelişmesi ve istihdam oranının artması açısından oldukça önemlidir. Özellikle uluslararası alanda taşımacılık faaliyetlerini sürdüren şirketleri teşvikler yoluyla ülkeye ve lojistik köylere çekmek avantaj sağlayacaktır (Oum ve Park, 2004: 101-121).
- İşçi ve İşveren İlişkilerinde İşbirliği ve Barış Ortamı: Şeffaflık ilkesinin beraberinde getirdiği işbirliği ve barış ortamı özellikle çok sayıda insanın çalıştığı

lojistik köyler için önemli bir olgudur. Bu durum Tongzon tarafından şöyle açıklanmıştır; Amerika Birleşik Devletlerinde 2002 yılında 29 limanda yaşanan işçi grevleri sonucunda Amerikan ekonomisi 2 milyar dolar maliyetle karşı karşıya kalmıştır. Bu ve bunun gibi örneklerin yaşanmaması açısından işbirliği ve barış ortamının sürdürülebilirliği önemlidir (Tongzon, 2007: 82).

2.5. Türk Ulaştırma Politikalarında Lojistik Köylerin Yeri

Türkiye'nin lojistik köy olması konusundaki tartışmalar özellikle son 10 yıl içerisinde hem sektör içerisinde hem akademik alanlarda hem de siyasi zeminde devam etmektedir. Bu tartışmalara açıklık getirmek için siyasi faktörlerin konuya bakış açılarını bilmek gerekir. Bu nedenle kamu yönetimi alanında yeni adıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Gümrük Müsteşarlığı gibi yasal düzenlemeleri yerine getirmekle sorumlu kuruluşların çalışmaları son derece önemli ve bu kuruluşların ortak bir payda da buluşmaları kaçınılmazdır (Erdal, 2004: 12). Lojistik köylerin günümüzdeki ve aynı zamanda gelecekteki konumlarını ve potansiyellerini belirlemek açısından geçmişten günümüze kadar yapılan ulaştırma politikalarının ne yönde seyrettiği ve amaçları hakkında bilgi sahibi olmakta fayda vardır.

1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; artan yük, yolcu ve haber trafiğini karşılama, tüm ulaşım sistemlerini maksimum kapasite de çalıştırma, hizmetleri iyileştirirken maliyetleri minimuma indirme ve aynı zamanda ulusal ekonomiye en uygun şekilde ulaştırma politikalarını düzenleme hedefleri yer almıştır (Devlet Planlama Teşkilatı, 1963: 384).

1968-1972 yıllarını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; ulaşım sistemlerinin birbirleri ile rekabet edebilmelerini sağlayarak dengeli bir şekilde gelişmeyi sürdürme, ulaşım sistemlerini kullananların da masraflara belirtilen ölçülerde katılmaları sağlamaları öngörülmüştür (Devlet Planlama Teşkilatı, 1968: 561).

1973-1977 yıllarını kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; ulaştırma sistemlerinin modernleştirilmesi için teknoloji kullanımı, organizasyon ve koordinasyonun sağlanması, ulaştırma sistem maliyetlerinin azaltılması, karayolu taşımalarının yapıldığı ortamı düzenleme ve Türkiye üzerinden yapılan transit taşımaların kontrol edilerek yurtiçi ve yurtdışı ulaşımında güven ortamının sağlanması hedefleri yer almıştır (Devlet Planlama Teşkilatı, 1973: 602).

1979-1983 yıllarını kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; ulaşım sistemlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmalarının sağlanması, yakıt tüketimi en az olan ve ülke koşullarına en uygun ulaşım ve taşıma hizmetinin sağlanarak ülke genelinde kaynak kaybına yol açmamak hedefi yer almaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 1979: 416-418).

1985-1989 yıllarını kapsayan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; taşıma sistemlerinde can ve mal güvenliğinin artırılmasıyla birlikte taşıma maliyetlerinin azaltılması, taleplerin maksimum düzeyde karşılanması ve enerji kullanımının bağımlılığın azaltılması hedefleri belirtilmiştir. Aynı zamanda boru hattı, denizyolu ve demiryolu taşımacılığına ağırlık verilerek taşıma türlerinin daha verimli kullanılmasını sağlamak ve Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda döviz kazancının artırılarak yolların bakım, onarım ve iyileştirilmesini sağlama hedefleri yer almaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 1984: 116-117).

1990-1994 yıllarını kapsayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; taşımacılık sistemlerinin dengeli hale getirilmesi ve ulaşım altyapılarının eksikliklerinin giderilmesi, ulaştırma politikalarının daha etkin ve sağlıklı bir şekilde belirlenebilmesi amacıyla alt sektörler arasında etkili bir koordinasyon sağlanması hedefleri gündeme getirilmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 1989: 270).

1996-2000 yıllarını kapsayan Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaştırma politikasında; ülkenin ekonomik ve sosyal dinamikleri ile uyumlu “Ulaştırma Ana Planı” yapılması ve uygulama alanında sürekliliğin sağlanarak

yatırım kararlarında çevresel etkilere önem verilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca ulaşım sistemlerinin çevreye vermiş olduğu olumsuz etkilerin en aza indirilmesi hedefleri de benimsenmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 1995: 146-147).

2001-2005 yıllarını kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planının yer alan ulaşım politikasında; Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan Ulaştırma Ana Planı hazırlanması ve çevreye uygun taşıma sistemlerinin geliştirilmesi hedefleri tekrar gündeme gelmiştir. Ayrıca, artan çevre bilinci doğrultusunda önem kazanan sosyal maliyet kavramının, sektörde planlama ve projelendirme aşamasında dikkate alınması hedefler arasında belirtilmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2000: 154).

2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaşım politikasında; ulaşım sistemlerinin bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak ulaşım türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en verimli olacağı yerlerde kullanılması, tüm ulaşım türlerinde trafik güvenliğinin artırılması, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem verilmesi, uluslararası projeler ile bütünleşme sağlayacak olan yerli projelerin hayata geçirilmesi gibi hedefler belirtilmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2006: 70).

2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan ulaşım politikasında; lojistik köylere gereken önemin verilerek Lojistik Master Planının hazırlanarak ivedilikle hayata geçirilmesi, kombine taşımacılık bağlantılarının sağlanarak ve bölgesel ihtiyaçlar belirlenerek lojistik köylerin ülke genelinde planlanmalarının gerçekleştirilerek hayata geçirilmesi üzerinde durulmuştur. Ayrıca kamu ve özel sektörün birlikte işleteceği bir modelin kullanımının sağlanması da hedefler arasında yer almıştır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2013: 110).

Özellikle 2. Dünya Savaşı yıllarından beri süregelen geleneksel taşımacılık anlayışı etrafında ve yabancı devletlerin çıkarları doğrultusunda şekillenen Türk ulaşım politikaları, artık lojistik köyleri de kapsayarak daha modern taşıma sistemlerinin ve stratejik üstünlüğü bulunan konumların etrafında şekillenmektedir (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017: 85).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE FAALİYET HALİNDEKİ VE FAALİYETE GEÇİRİLMESİ PLANLANAN LOJİSTİK KÖYLER

3.1. Türkiye'de ki Lojistik Köy Çalışmaları

Gelişmiş ülkelerdeki lojistik köy örneklerinden her ne kadar geride kaldıysa da Türkiye'de lojistik köy çalışmaları ilk defa 2000'li yılların başında gündeme gelmiştir. Bu süreyi takip eden 5 yıl sonra TCDD tarafından yapılan çalışmalar ve analizler sonucu uygulamaya dönük faaliyetler başlatılmıştır. Hem siyasi güçlerin hem de özel sektör kuruluşlarının devreye girmesiyle beraber lojistik köy çalışmaları yerini fiziki yapım aşamasına bırakmıştır (Kurt ve diğerleri, 2008: 1485). Proje olarak sunulan ve yapımına başlanan yerlerde aranan özellikler TCDD tarafından belirtilmiştir. Buna göre şehirlerin yoğun yaşam alanlarında kalan ve şehir içi trafik akışına olumsuz katkıda bulunan garların, daha çok şehir dışında ve taşıma türlerinin birleştiği alanlarda kurulmaları konusunda fikir birliğine varılmıştır (Ercan ve diğerleri, 2006: 1006).

TCDD'nin lojistik merkez çalışmalarında köylerin yer seçimi konusunda dikkat ettiği bazı temel faktörler şöyledir;

- Teknik açıdan arazi ve altyapı olanaklarının genişlemeye uygun olması
- Coğrafi konumun elverişliliği
- Arazi kullanım durumunun elverişliliği
- Karayolu, demiryolu, havayolu ve mümkünse denizyolu taşıma türlerine olan yakınlığı ve bağlantı yollarının kurulabilme durumu
- Modern taşımacılık olanaklarından yararlanabilme durumu
- Bölgede bulunan endüstriyel faaliyetlerin çeşitliliği
- Bölgenin kentleşme planları ile lojistik faaliyetlerin uyumu

TCDD verilerinden yararlanılarak, Türkiye'de yapımı tamamlanıp faaliyete açılmış, yapımına devam edilen ve ayrıca halen ihale, proje ve kamulaştırma çalışmalarına devam edilen lojistik köylere aşağıda şekil 1'de yer verilmiştir.

Şekil 1: Türkiye’de ki Lojistik Köyler



Kaynak: www.trenhaber.com, 2018

Şekil 1’de görüldüğü üzere 21 lojistik köyden 7 tanesi faaliyete açılmıştır. Bunlar; Samsun Gelemen, Uşak, Denizli Kaklık, Eskişehir Hasanbey, Kocaeli Köseköy, İstanbul Halkalı ve Balıkesir Gökçöy lojistik köyleridir. Fakat 2018 yılının ikinci çeyreğinde bu 7 lojistik köyün yanı sıra Erzurum Palandöken ve Kahramanmaraş Türkoğlu lojistik köyleri de faaliyete açılmışlardır. 5 adet lojistik köyün ise yapımına devam edilmektedir. Bunlar; Bilecik Bozüyük, İzmir Kemalpaşa, Mersin Yenice, Konya Kayacık ve Kars lojistik köyleridir. İhale, proje ve kamulaştırma çalışmaları devam edilen lojistik köyler ise; İstanbul Yeşilbayır, Mardin, Karaman, Kayseri Boğazköprü, Sivas, Bitlis Tatvan ve Habur lojistik köyleridir (www.tcdd.gov.tr, 2018).

Tasarlanan lojistik köylerde özellikle demiryolu ile ilgili yükleme ve boşaltma alanlarının TCDD tarafından, depolar ve diğer lojistik faaliyet alanlarının ise özel sektör kuruluşları tarafından yaptırılmaları ve yine aynı özel sektör kuruluşları tarafından kullanılmalari kararlaştırılmıştır.

3.1.1. Faaliyete Geçirilen Lojistik Köyler

Türkiye’de ilk defa 2005 yılında hakkında söz edilen lojistik köylerden ilki 2007 yılında Samsun’un Gelemen ilçesinde faaliyete açılmıştır (Elgün, 2011: 50).

Aşağıda tablo 1'de görüleceği üzere, lojistik köylerin kuruldukları alanlara göre yük taşıma kapasitelerinde eskiye oranla oldukça fazla katkı yaptığı görülmektedir. Bu katkı sadece yük taşıma bazında değil, ayrıca bölgenin sosyal ve ekonomik yapısına da olumlu yansımıştır. Yaratmış olduğu istihdam olanakları ve şehir içi trafiğin rahatlatılması gibi birçok olumlu etkisinden bahsedilebilmektedir.

Tablo 1: TCDD Lojistik Köylerin Alanları ve Mevcut Yük Potansiyelleri

Lojistik Köy	Toplam Alan (m2)	Yük Potansiyelleri (ton/yıl)	
		Eski	Yeni
İstanbul Halkalı	220.000	944.000 - 2.000.000	
Kocaeli Köseköy	693.000	600.000 - 2.000.000	
Eskişehir Hasanbey	540.000	215.000 - 566.000	
Samsun Gelemen	257.000	500.000 - 1.156.000	
Balıkesir Gökköy	200.000	390.000 - 1.000.000	
Uşak	140.000	113.000 - 246.000	
Denizli Kaklık	120.000	150.000 - 500.000	
K. Maraş Türkoğlu	804.000	-	1.852.000
Erzurum Palandöken	350.000	200.000 - 437.000	
9 Lojistik Köy	3.324.000	3.112.000 - 9.757.000	

Faaliyete açılan lojistik köylerin, hem beşeri hem de fiziki özellikleri ve köylerde taşınan yük miktarları hakkında daha fazla bilgi sahibi olabilmek açısından ayrıntılı bilgilere aşağıda yerilmiştir.

3.1.1.1. İstanbul Halkalı Lojistik Köyü

İstanbul, Türkiye açısından iç ve dış ticaret alanlarında daima ilk sırayı almakta ve ekonomi, sosyal yaşam, kültür ve coğrafi konum gibi parametreler temel alındığında ise her zaman ülkenin merkez konumunda yer almaktadır. Bu bakımdan TCDD tesislerinin bir tanesinin de İstanbul'un Halkalı semtinde kurulması uygun

görülmüştür. Bölgede çok miktarda gümrük işletmesi bulunması nedeniyle semt trafiği olumsuz etkilemekte ve ayrıca kentsel gelişim sürecinin istenilen hızda olmayışı lojistik köyün kurulmasında etkili olan bir başka nedendir. Tüm bu nedenler çerçevesinde bölgeyi daha modern bir lojistik yapıya kavuşturmak ve bahsedilen sorunların giderilmesi için lojistik köy yapılması sektör yöneticileri ve konuyla ilgilenen kamu kurumlarının tarafından olumlu karşılanmıştır. Ayrıca, Türkiye'nin uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin %70'lik gibi büyük bir kısmı Trakya bölgesinden yapıldığı için bölgede bir lojistik köy kurulumu ihtiyaç halini almış hatta zorunluluk haline gelmiştir (Doğaner, 2010).

Lojistik merkezin kurulmasıyla birlikte bölge içerisinde yılda taşınan yük miktarı 1.000.000 ton'dan fazla artış göstermiştir (944.000 ton'dan-2.000.000 tona). Merkezde; boru, kâğıt, gıda maddeleri, tır, temizlik ürünleri, otomobil yedek parçaları, kum, ev aletleri, işlenmiş deri, tekstil ürünleri, ihraç ve ithal eşyalar gibi kalabalık bir yük taşınması yapılmaktadır. Ayrıca merkezde 55.000 metrekare açık, 67.000 metrekarede kapalı stok alanları mevcuttur (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 59).

Şekil 2: İstanbul Halkalı Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

3.1.1.2. Kocaeli Köseköy Lojistik Köyü

Kocaeli'de bulunan Köseköy lojistik köyünün faaliyete geçmesiyle birlikte yıllık 1.400.000 tonluk taşıma artışı meydana gelmiştir (600.000-2.000.000). Toplam

da 693.000 metrekarelik bir alana kurulan lojistik köyde otomotiv ve otomotiv yedek parçası, petrol ürünleri, sunta, demir, çelik, selüloz, konteyner ve birkaç ürün grubunun daha taşınması yapılmaktadır (Görgülü, 2012: 45).

Şekil 3: Kocaeli Köseköy Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

Şehir körfez etrafında bulunan ağır sanayi siteleri, liman işletmeleri ve yoğun ulaşım ağıyla ülke ekonomisinin büyük bir ticaret bölgesini oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak şehirde sürekli artış gösteren nüfus, artan trafik yoğunluğu, çevre kirliliği ve altyapı yetersizlikleri gibi sorunlar nedeniyle lojistik köyün kurulması ve faaliyete geçirilmesi konusunda ivedilikle çalışmalar yapılmıştır. Şehrin yüzölçümünün küçük olması ve üzerindeki dinamik yoğunluğun büyük olması alanların daha verimli kullanılması problemini beraberinde getirmiştir. Tüm bu nedenlerden ötürü, Kocaeli ve çevresinin sahip olduğu yüksek lojistik potansiyeli bakımından bölgede lojistik köye yoğun bir şekilde ihtiyaç duyulmuştur (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 58).

3.1.1.3 Eskişehir Hasanbey Lojistik Köyü

Eskişehir'de hem hızlı kentsel gelişimin hem de Ankara-Eskişehir arasındaki hızlı tren taşımacılığının etkisiyle yük garının şehir dışına çıkarılması bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu koşulda lojistik köy için kuruluş yeri olarak organize sanayi bölgesi ile bağlantılı Hasanbey mevki tercih edilmiştir. Yaklaşık olarak 630.000

metrekare alana kurulu olan Hasanbey lojistik köyünün faaliyete geçmesiyle beraber 215.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 566.000 ton/yıla çıkmıştır.

Lojistik merkezden ağırlıklı olarak fayans, feldspat, demir, seramik, inşaat malzemeleri, beyaz eşya, konteynır, manyezit, gıda maddesi, su ve kömür nakliyesi yapılmaktadır (Utikad, 2015: 14-15).

Lojistik merkezin kurulmasında Eskişehir'in İstanbul ve Ankara'ya yakın oluşu, çeşitli ulaşım türlerinin bölgede var olması ve büyük sanayi sitelerinin varlığı etkili olmuştur. Ayrıca kentsel gelişime ve trafik yoğunluğunu azaltması bakımından yerinde bir tercih olmuştur (Özdoğan, 2016: 94).

Şekil 4: Eskişehir Hasanbey Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

3.1.1.4. Samsun Gelemen Lojistik Köyü

Türkiye'nin ilk lojistik köyü unvanına sahip olan Samsun Gelemen lojistik köyü 06.07.2007 tarihinde işletmeye açılmıştır. 257.000 metrekare kadar bir alanda kurulu olan lojistik köy sayesinde 500.000 ton/yıl olan mevcut taşıma kapasitesi 1.100.000 ton/yıla çıkmıştır. Lojistik köy üzerinden ağırlıklı olarak demir, hurda, kereste, buğday, gıda maddesi, un ve gübre gibi ürünlerin taşınması dağıtımı gerçekleştirilmektedir. Samsun ili hem Karadeniz ile iç kesimleri birbirine bağlayan bir kent olarak hem de önemli bir liman kenti olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca

büyük bir sanayi üretimine sahip olmasıyla beraber, gerek il merkezinde gerek Çarşamba ilçesinde gerekse de Bafra ilçesinde büyük sanayi tesisleri bulunmaktadır. Tüm bunlar Samsun ilini ulusal ve uluslararası alanda adından söz ettiren bir ticaret merkezi haline getirmiştir. Dolayısı ile burada yüksek kapasiteli bir lojistik köyün kurulması doğru ve yerinde bir tercih olarak karşılanmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 56).

Şekil 5: Samsun Gelemen Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

3.1.1.5. Balıkesir Gökköy Lojistik Köyü

15 Mart 2015 tarihinde hizmete giren Gökköy lojistik köyü, mevcut ulaşım seçeneklerinin yanında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri Projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olarak tasarlanmıştır. Böylece bu bölgeden yüklenen ürünler hem Avrupa'ya hem de Orta Asya ülkelerine kolaylıkla ulaştırılmaktadır (Kır, 2016: 48).

Merkezin hizmete girmesiyle, yük taşınması 390.000 ton/yıl kapasitesinden 1.000.000 ton/yıl kapasitesine ulaşmıştır. 211.000 metrekarelik bir alan üzerine kurulan lojistik köyden; otomobil, konteynır, sunta, MDF, mermer ürünleri, gıda maddesi, kaolin, elyaf, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler ve demir cevheri gibi ürünlerin taşınmaları yapılmaktadır (Görgülü, 2012: 49).

Şekil 6: Balıkesir Gökköy Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

3.1.1.6. Uşak Lojistik Köyü

Uşak lojistik merkezi 140.000 metrekarelik bir alan üzerinde bulunmaktadır. Ayrıca merkezin faaliyete geçmesiyle beraber mevcut durumda 113.000 ton/yıl olan taşıma kapasitesi 246.000 ton/yıl kapasitesine ulaşmıştır. Lojistik köyden; seramik, konteynır, battaniye, iplik, mermer, plastik hammaddesi, makine ekipmanları ve gıda maddeleri taşınması yapılmaktadır (Demiroğlu, 2013: 74-75).

Şekil 7: Uşak Lojistik Köyü



Kaynak: www.insaatnuktasi.com, 2018

3.1.1.7. Denizli Kaklık Lojistik Köyü

Ankara-Denizli karayolu üzerinde yer alan Kaklık ilçesi, organize sanayi bölgesini içerisinde barındıran ve sanayi konusunda ön planda olan bir ilçedir (Görgülü, 2012: 58). Bölge içerisindeki yüklerin Aliğa ve Alsancak konumunda yer alan limanlar vasıtasıyla iç bölgelere taşınması, yük taşımaları esnasında yaşanan darboğazların yok edilmesi ve mevcut kapasitenin artırılması amacıyla lojistik köy kurulumu uygun bulunmuştur (Bayhan ve Diğerleri, 2017: 564).

125.000 metrekarelik alan üzerine kurulan Kaklık lojistik merkezinin faaliyete geçirilmesi ile beraber 150.000 ton/yıl olan mevcut taşıma kapasitesi 500.000 ton/yıl kapasitesine ulaşmıştır. Lojistik köyden; mermer ve işlenmiş mermer, kömür, konteynır, tekstil ürünleri ve bakır hammaddesi taşınması yapılmaktadır (Ceran, 2010: 85).

Şekil 8: Denizli Kaklık Lojistik Köyü



Kaynak: tr.railturkey.org, 2018

3.1.1.8. Erzurum Palandöken Lojistik Köyü

Doğu Anadolu bölgesinde önemli bir coğrafi konuma sahip olan Erzurum, Haydarpaşa ve Kars demiryolu hattı üzerinde olmasından dolayı lojistik köy yapılması planlanmış olup, ayrıca demiryolları üzerindeki rayların yenilenerek hızlı tren projesi hayata geçirilmesi hedeflenmektedir (Özdoğan, 2016: 101).

Yapımı tamamlanan ve 13 Haziran 2018'de dönemin Başbakan Yardımcısı Prof. Dr. Recep Akdağ ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan tarafından açılışı gerçekleştirilen lojistik merkez, Erzurum'un Aziziye ilçesinde 350.000 metrekarelik bir arazi üzerinde hizmet verecektir (www.trenhaber.com, 2018).

Palandöken lojistik köyünün faaliyete geçmesi ile birlikte yaklaşık 200.000 ton/yıl olan mevcut taşıma kapasitesi 437.000 ton/yıl kapasitesine ulaşması planlanmaktadır. Lojistik köyden; otomobil, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteynır, seramik, gıda maddesi, su, içecek ve yem nakliyesi yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 60).

Şekil 9: Erzurum Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

3.1.1.9. Kahramanmaraş Türkoğlu Lojistik Köyü

Kahramanmaraş'ın 24 km güneyine yapılan Türkoğlu lojistik köyünden yıllık 1.852.000 ton taşıma yapması beklenmektedir. Bölgede bulunan 50'den fazla sanayi kuruluşu ile koordineli bir şekilde çalışması planlanan lojistik köy ayrıca TCDD'nin yapımını yürüttüğü lojistik köylerden demiryolu hattının en yoğun olduğu projelerden biridir. 2014 yılı sonunda ihale süreci tamamlanan köyün 2018 yılının ikinci çeyreğinde açılışı gerçekleştirilmiştir. 800.000 metrekarelik bir alana kurulan

köy de 45.000 metrekare konteynır sahası ve 30.000 metrekare dökme yük sahası bulunmaktadır (tr.railturkey.org).

Şekil 10: Kahramanmaraş Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

3.1.2. Yapımına Devam Edilen Lojistik Köyler

3.1.2.1. Bilecik Bozüyük Lojistik Köyü

İstanbul, Bursa ve Eskişehir illeri arasında transit taşımacılığa elverişli bir konumda bulunması ve Marmara ile İç Anadolu arasında karayolu ve demiryolu bağlantılarının olması nedeniyle Bilecik Bozüyük ilçesine TCDD tarafından lojistik köy kurulmasına karar verilmiştir (Elgün ve Elitaş, 2011: 637).

132.000 metrekare alan üzerine kurulması planlanan merkezde yıllık ortalama 1.900.000 tonluk bir taşıma yapılması öngörülmektedir. Bozüyük'te, Bozüyük Organize Sanayi Bölge Müdürlüğü (BORSAB) bağlantılı olarak planlanan ve bütçesi ayrılan lojistik köy projesi, Gemlik limanına olan demiryolu bağlantısı, planlanan hızlı tren projesi ile yine ilçede faaliyet gösteren fabrikaların varlığıyla hayata geçtiğinde bölge ekonomisine büyük oranda katkı yapacağı gündeme getirilmiştir (Görgülü, 2012: 59).

Şekil 11: Bilecik Bozüyük Lojistik Köyü



Kaynak: www.haberler.com, 2018

3.1.2.2. Mersin Yenice Lojistik Köyü

Yaklaşık 640.000 metrekare üzerine inşa edilecek olan Yenice Lojistik Köyü'nün proje süreci tamamlanmış olup, kuruluş yeri itibari ile Mersin limanına 13km, D-400 karayoluna 1,5 km, demiryoluna ise 2,2 km mesafededir. Faaliyete geçtiğinde 418.000 ton/yıl olan mevcut yük taşıma miktarı 896.000 ton/yıl kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. Lojistik köyden; konteynır, araç, makine, yedek parça, tarım aletleri, demir, çelik, ambalaj ürünleri gibi maddelerin taşımaları yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 59-60).

Lojistik köyün doğrudan ve dolaylı olarak bölgede birçok kişiye istihdam sağlayacağı ve bölge kalkınmasında büyük rol oynayacağı sektör ve kamu otoriteleri tarafından belirtilmiştir. Ayrıca hâlihazırda bulunan ve Türkiye'nin ekonomisi üzerinde büyük bir etkiye sahip olan Mersin limanının etkinliğini daha da artıracığı ve küresel ölçekte faaliyetlerini artırarak sektörde söz sahibi olacağı belirtilmiştir. Ayrıca işletmesinin sadece TCDD'ye ait olması kararlaştırılan Yenice lojistik köyünün ilk etabı tamamlanmış olup projeye 30 Milyon TL'lik bir yatırım yapılmıştır (www.projedetailari.com, 2018).

Şekil 12: Mersin Yenice Lojistik Köyü



Kaynak: www.wowturkey.com, 2018

3.1.2.3. Kars Lojistik Köyü

Kars lojistik merkezinin 316.000 metrekarelik bir alanda, Tiflis-Kars-Iğdır demiryolu bağlantısının kesiştiği noktaya yapılması planlanmaktadır. Tahmini yıllık taşıma kapasitesinin 412.000 ton/yıl olması beklenmektedir. Askeri eşya, kömür, akaryakıt gibi ürünlerin taşınması yapılacaktır (www.emlakkulisi.com).

Şekil 31: Kars Lojistik Köyü



Kaynak: www.lojistikcilerinresi.biz, 2018

3.1.2.4 İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü

29.5 Milyon TL'lik altyapısı tamamlanan Kemalpaşa lojistik köyünün üst yapısı yap-işlet-devret yöntemiyle hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Toplamda 300 milyonluk yatırımla inşa edilecek lojistik köyün 2016 yılı sonu açılması öngörülmüş fakat bazı bürokratik ve teknik engeller dolayısı ile 2018 yılı sonu faaliyete açılması planlanmıştır.

3.000.000 metrekarelik alanda kurulacak olan lojistik köy 14.211 konteynır depolama kapasitesine sahip olacağı belirtilmiştir. Merkezde, 173.000 metrekarelik kapalı depo alanı bulunacak ve Türkiye ekonomisine 100 milyon liralık bir katkı sağlaması beklenmektedir (UTİKAD, 2016). Ayrıca lojistik merkezin 16.000.000 ton yıllık konteynır trafiğine ev sahipliği yapması beklenmektedir.

Şekil 14: İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü



Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2018

Konumu itibari ile otoyol ve demiryolu bağlantısı bulunan Kemalpaşa lojistik köyü, Ege Bölgesi'nin üretim merkezi olan, 320 firmanın faaliyet gösterdiği Kemalpaşa OSB'nin bitişiğinde yer alacağı belirtilmiştir (www.rayhaber.com, 2018).

3.1.2.5. Konya Kayacık Lojistik Köyü

Konya'nın merkezi bir coğrafyada bulunması ve geniş arazi imkânlarının olması, TCDD tarafından kurulacak olan lojistik köyün yer seçiminde önemli bir etken olmuştur. Çevre illerle karayolu ve demiryolu bağlantılarının çok güçlü olması Konya'yı bir adım daha öne çıkarmıştır. Ayrıca Konya'ya en yakın liman olan Mersin limanına daha hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşabilmek için Konya-Karaman-Mersin arası bir demiryolu yapılması kararlaştırılmış olup, Konya-Karaman arası faaliyete geçmiş, Karaman-Mersin arasında ise 2020 yılında faaliyete geçileceği belirtilmiştir (Kır, 2016: 50-51).

1.000.000 metrekarelik bir alana kurulması planlanan lojistik köyün faaliyete geçmesi ile beraber mevcut durumda yaklaşık 634.000 ton/yıl olan taşıma kapasitesi 1.679.000 ton/yıl kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. Lojistik köyden kömür, çimento, mermer, gıda maddesi, un, yem, saman, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteynır ve askeri eşya taşınması yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 61).

Şekil 15: Konya Kayacık Lojistik Köyü



Kaynak: www.ahmetsariteke.com, 2018

MÜSİAD Lojistik Komitesinin yaptığı çalışmalar ve dönemin Dışişleri Bakanı Ahmet Davutoğlu ve ayrıca dönemin Konya Valisi Aydın Nezh Doğan, yetkililerin yakın ilgi ve desteği sonucunda Bakanlar Kurulu kararı ile bu alanın

dünyadaki örneklerine benzer bir şekilde 1.000.000 metrekareye çıkarıldığını belirtmişlerdir (Görgülü, 2012). Ayrıca Konya Kayacık lojistik merkezi yapılmış ve yapılacak olan lojistik merkezler arasında havaalanına en yakın lojistik merkez olarak da bilinmektedir.

3.1.3. İhale, Proje ve Kamulaştırma Çalışmalarına Devam Edilen Lojistik Köyler

3.1.3.1. Mardin Lojistik Köyü

Merkezin toplamda 403.718 metrekarelik bir alana yapılması 2012 tarihinde belirlenmiştir. Lojistik merkezden başta konteynır olmak üzere seramik, izolasyon malzemesi, demir-çelik ürünleri, askeri inşaat malzemesi gibi maddeler taşınacaktır. Türkiye lojistik sektörüne yaklaşık 404.000 metrekare lojistik alan kazandıracak olan lojistik köyün, bölgede 265.000 ton/yıl olan taşıma kapasitesini faaliyete açıldıktan sonra 1.500.000 ton/yıla çıkarması öngörülmektedir (www.haberler.com).

Şekil 16: Mardin Lojistik Köyü



Kaynak: www.railturkeyistasyon.wordpress.com, 2018

3.1.3.2. Kayseri Boğazköprü Lojistik Köyü

Kayseri Boğazköprü lojistik merkezinin faaliyete geçmesi ile birlikte 717.000 ton/yıl olan taşıma kapasitesi, 1.782.000 ton/yıl kapasitesine ulaşması beklenmektedir. Lojistik köyden; demir, boru, yem, konteynır, saç levha, seramik, kömür, pamuk, çinko, soba gibi maddelerin taşımaları yapılacaktır (Ceran, 2010: 84).

Lojistik köy, Ankara ve Mersin demiryolu hatlarının birleşme noktasında 1.000.000 metrekareden oluşan alana kurulması planlanmıştır. Lojistik köyün sadece yakın mesafedeki Kayseri OSB ve Kayseri Serbest Bölgesinde üretilen sanayi mallarının iç ve dış pazarlara ulaşımını sağlayarak, taşımacılık sektörünün önünü açmakla kalmayacağı, İncesu ve Mimar Sinan OSB'ler ile şehrin değişik kesimlerinde faaliyet gösteren işletmelerin ürünlerine de ulaşım kolaylığı getireceği belirtilmiştir (www.dunya.com).

Şekil 17: Kayseri Boğazköprü Lojistik Köyü



Kaynak: www.dunya.com, 2018

3.1.3.3. Sivas Lojistik Köyü

TCDD tarafından yapımı planlanan ve 88 Milyon TL maliyetle hayata geçirilecek olan Sivas lojistik merkezinin, 2 Ağustos 2018 tarihinde altyapı ihalesi yapılmış olup, Sivas Kongresinin 100. yılı olan 4 Eylül 2019 tarihinde açılışının

gerçekleştirileceği dönemin Sivas Valisi Davut Gül tarafından açıklanmıştır (www.hurriyet.com, 2018).

Lojistik merkezden başta seramik olmak üzere kömür, demir cevheri, işlenmiş demir, inşaat malzemesi, gübre, hurda, askeri ve idari malzeme taşınması yapılması planlanmaktadır. 550.000 metrekarelik bir alana kurulması planlanan lojistik köyün, 1.000.000 ton taşıma kapasitesi ile hizmet vermesi beklenmektedir (www.emlakkulisi.com).

Şekil 18: Sivas Lojistik Köyü



Kaynak: www.rayhaber.com, 2018

3.1.3.4. İstanbul Yeşilbayır Lojistik Köyü

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından şehir içerisinde yer alan lojistik faaliyetleri bir araya toplamak ve şehir trafiğini rahatlatmak amacıyla söz konusu lojistik köyün kurulması amaçlanmıştır. Merkezde; konteynır, ihraç ve ithal eşya, tekstil, işlenmiş deri, küçük ev aletleri gibi birçok maddenin taşınması planlanmaktadır. Sektöre 6.000.000 ton taşıma kapasitesi sağlayacak olan lojistik köy, 1.000.000 metrekare alan üzerine kurulması planlanmıştır. Arazinin tarım arazisi vasfından çıkarılması için çalışmalar sürmekte ve bölgenin 10.000.000 metrekareye kadar büyümesi söz konusudur (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 62).

Şekil 19: İstanbul Yeşilbayır Lojistik Köyü



Kaynak: www.dunya.com, 2018

3.1.3.5. Bitlis Tatvan ve Şırnak Habur Lojistik Köyleri

Toplamda 1.000.000 metrekarelik bir alana kurulması beklenen Tatvan ve Habur lojistik merkezlerinde yıllık 1.500.000 ton yük taşınması beklenmektedir. Rahova-Tatvan arasındaki ve çevresindeki yüklerin Orta Doğu'ya ve Doğu Anadolu Bölgesine dağıtım, depolama, ambalajlama ve diğer hizmetlerin verilmesi amacı ile Muş-Tatvan-Van ile Bitlis-Siirt-Batman karayolu kavşağında, Bitlis OSB'ye 4km mesafede yer alan Rahova'da lojistik merkezi kurulması planlanmıştır. Tatvan lojistik merkezinin tevziat planı hazırlanmış, fizibilitesi yapılmıştır. Uygulama projelerinin ihale hazırlıkları ise devam etmektedir (www.akpartibitlis.org.tr).

3.1.3.6. Karaman Lojistik Köyü

Toplam 400.000 metrekarelik bir alana yapılması planlanan Karaman lojistik köyünün projesi tamamlanarak zemin etüt çalışmalarının başlandığı belirtilmiştir. İhalesinin Kasım ayında yapılacak olan lojistik köyün, yatırımcılara ve bölge sanayicilerine hammaddelerin tedarik aşamasına ve pazarlanmasına katkı sağlayarak maliyet işlemlerinde önemli ölçüde düşüşler yaratması beklenmektedir (www.timeturk.com, 2018).

Lojistik merkezin özellikle Mersin Limanı ile koordineli olarak çalışması ve gelen malzemelerin paketleme işlemleri merkezde yapılarak hızlı taşımacılık sistemiyle limana ulaştırılması hedeflenmektedir.

Şekil 20: Karaman Lojistik Köyü



Kaynak: www.karaman.bel.tr, 2018

3.2. Türk Lojistik Köylerinde Hedeflenen Rakamlar

2012 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından hazırlanan verilere göre Türkiye ekonomisi dünyanın 17. Avrupa Birliği'nin ise 5. büyük ekonomisi olduğuna değinilmiştir. Ayrıca yine söz konusu verilere göre Türkiye ekonomisi büyüme hızının, Avrupa Birliği ülkelerinin büyüme hızlarının ortalamasının üzerinde olması da önemli bir husus olarak kaydedilmiştir (TOBB, 2012: 21-22). Bu rakamlarla beraber büyüme hızı gibi ülkelerin stratejik konumunu belirleyici parametrelerin sürekli iyileşme göstermesi ve sürdürülebilir bir hal kazandırılması çok önemlidir. Türkiye'nin uzun vadeli planları doğrultusunda geç kalınmış bir adım olarak görülen lojistik köyler dış ticarete olumlu etkiler yaparak faaliyete geçmeye devam etmektedirler.

TCDD tarafından yapılan analizlere göre planlanan tüm lojistik merkezler hizmete girdiğinde bu merkezlerde elleçlenen yükün ticari değeri yıllık 40 milyar dolar olacağı belirtilmiştir. Bu rakamın Türkiye ihracatının yüzde 25'i olduğu göz önünde bulundurulursa lojistik merkezlerin önemi bir kez daha net bir şekilde

anlaşılmaktadır. Bahsedilen merkezlerde ayrıca 26 milyon ton ilave taşıma, 8 milyon metrekaare konteynır stoku ve elleçleme sahası, 9 bin kişilikte istihdam olanağı yaratılması hedeflenmektedir. Merkezlerin faaliyete geçmesi ile birlikte demiryolu taşımasında 7,6 milyon ton artış hedeflenmekte olup, demiryolu yük taşımacılığının %56 artırılması planlanmaktadır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından lojistik merkez yatırımlarının başlangıç proje tutarı 550 milyon lira planlanmakla beraber, bu doğrultuda 2013 yılı sonuna kadar 191 milyon lira harcadığı kaydedilmiştir. Ancak lojistik merkezlerin tamamının açılış aşamasına geldiğinde planlanan rakamı çok aşması beklenmektedir (www.dunya.com).

3.3. Küresel Lojistik Köy Örnekleri

Amerika kıtasında fordist üretim sistemlerinin kullanılmasıyla beraber mamullerin dağıtım aşamasında lojistik köyler ve benzeri yapılanmalardan faydalanmışlardır. Daha sonraları ise Asya ve Avrupa kıtalarında trafik sıkışıklıklarını önlemek, enerji tasarrufu sağlamak, işgücü maliyetlerini azaltmak amacıyla lojistik köy yapılanmalarına gidilmiştir (Galloni, 2006 akt. Aydın ve Ögüt, 2008: 3). Zamanla lojistik köy kavramı çevresel ve beşeri faktörlerin dışında şekillenmeye başlamış, taşıma türleri arasında bağlantılar kurarak günümüzdeki görünümlerine kavuşmuşlardır.

Türkiye'de ki lojistik köy örneklerinden sonra bu bölümde dünya ticaretinde önemli pay sahibi olan küresel lojistik köy örneklerine göz atarak bir bakımdan hem karşılaştırma yapmış hem de avantajlarımızı ve dezavantajlarımızı görme imkânı sağlayacağız.

3.3.1. Avrupa Kıtasında Yer Alan Önemli Lojistik Köyler

Avrupa lojistik köyleri, Amerika ve Asya kıtalarından farklı olarak daha çok trafik düzenlemelerine olumlu katkılar yapacak şekilde düzenlenmişlerdir. Avrupa'da yer alan lojistik köylere bakıldığında, özellikle limanlarda ki gemi ve konteynır sirkülasyonu söz konusu olduğunda Hollanda Rotterdam, Almanya Hamburg ve Belçika Antwerp lojistik köyleri bu kıtada ilk üç sırayı

paylaşmaktadırlar. Amerika ve Asya bölgeleri ile yapmış oldukları ithalat ve ihracat rakamları son derece üst seviyelerdedir. Böylece sadece bulunmuş oldukları ülkelerde değil dünya ekonomisinde de ticaret hacimleriyle doğru orantı da söz sahibidirler.

3.3.1.1. Hollanda Rotterdam Lojistik Köyü

Rotterdam Limanı, Avrupa'nın en geniş ve yıllık ortalama 11 milyon konteynır elleçlemesi ve ayrıca yıllık 387 milyon ton taşıma kapasitesi ile en fazla konteynır trafiğine sahip limanı özelliğini elinde bulundurmaktadır. Limanın faaliyetleri 14. yüzyıla kadar dayanmaktadır. 1962'den 2004'e kadar dünyanın en işlek limanı olma özelliğine sahipken, bu unvanı daha sonra bahsedeceğimiz Singapur'a ve daha sonrada Şangay'a kaptırmıştır. Fakat yine de 2012 yılında Rotterdam lojistik merkezi, yıllık tonaj bakımından dünyanın en fazla konteynır taşımacılığı yapılan limanları arasında ilk 6'ya girmeyi başarmıştır (www.wikizero.com.tr).

Rotterdam, mükemmel seviyede ki denizyolu, demiryolu, karayolu bağlantılarına ve çeşitli boru hatlarına sahip olan sadece Avrupa'nın değil dünyanın da en önde gelen lojistik köylerinden biridir. Lojistik köy faaliyet gösterdiği bölgede doğrudan 60.000 insanı, ülke genelinde ise 255.000 insanı dolaylı olarak ekonomik yönden olumlu bir şekilde etkilemektedir. Ülke GSMH rakamlarına bakıldığında (869 Milyar Dolar) lojistik merkezin buraya ekonomik katkısı (7,7 Milyar Dolar) %1,9 gibi önemli bir paya sahiptir. Rotterdam lojistik merkezinin geçtiğimiz yıllarda 2020 yılı hedefleri doğrultusunda yıllık taşıma kapasitesini %40 oranında artırarak 460 milyon ton taşıma yapması şeklinde belirlenmiştir (Görgülü, 2012: 31).

Şekil 21: Rotterdam Lojistik Köyü



Kaynak: www.denizcisin.com, 2017

3.3.1.2. Almanya Hamburg Lojistik Köyü

Dünya lojistik köy sayılarına bakıldığında bünyesinde en fazla lojistik köy barındıran ülkenin Almanya olduğu göze çarpmaktadır. Ülke genelinde 33 lojistik köy bulunmaktadır ve bunların arasında 2 milyon metrekareden büyük olan lojistik köylerde mevcuttur. Ulusal ve uluslararası şirketler bu köylerde faaliyetlerini sürdürmektedirler (www.utikad.org.tr).

Hamburg lojistik merkezi 56.000 metrekare yüzölçümüne sahip ve her yıl 40 milyon tondan fazla elleçleme kapasitesine sahip olarak sadece Avrupa kıtasının değil dünyanın en önemli lojistik merkezlerinden birisidir. Ayrıca Hamburg limanında özellikle Çin ve çeşitli Asya ülkeleri ile yapılan lojistik faaliyetler alanında dünya devleri arasında yer almaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008, akt. Demiroğlu, 2013: 65).

Son yıllarda Avrupa'da küresel anlamda ekonomik bir durgunluk göze çarpmasına rağmen, 2015 yılında Almanya Hamburg limanında 10 milyonun üzerinde bir konteynır trafiği yaşanması ile yeni bir rekor kırılmıştır. Ayrıca Hamburg limanı dünya genelinde lojistik köy faaliyetlerini gerçekleştirebilen 17. en büyük liman özelliğini taşımaktadır. Singapur, Hong Kong ve Şangay gibi

lojistik merkezlerin gerisinde yer alan bu merkez, Avrupa'da sadece Rotterdam ve Antwerp lojistik merkezlerinin gerisinde yer alarak 3. sırada ve dünya'da ise 17. sıradaki yerini korumaktadır (www.beetfeed.com). Ayrıca son yıllarda büyük lojistik gemilerini ağırlamakta zorlanan Hamburg limanı, su derinliğini artırma çalışmalarına başlamıştır.

Şekil 22: Hamburg Lojistik Köyü



Kaynak: www.7deniz.net, 2017

3.3.1.3. Belçika Antwerp Lojistik Köyü

Avrupa'nın en eski şehirlerinden birisi olan Antwerp, içinde barındırdığı lojistik merkezler yönünden Dünyada 4. Avrupa'da ise 2. sırada yer almaktadır. Lojistik merkezin göze en çok çarpan özelliği ise son derece çevreci bir lojistik merkez olmasıdır. Merkezin enerjisi genel olarak güneş ve rüzgâr enerjisinden sağlanmaktadır. Lojistik merkez Belçika ekonomisine %5,4 katkı sağlaması bakımından da önemini ortaya koymaktadır. Son 15 yılda kapasitesini büyük oranda artıran ve Hamburg lojistik merkezini yerinden ederek ikinci sıraya yerleşen Antwerp lojistik merkezi yıllık 200 milyon tonluk bir taşıma kapasitesine sahip olduğu bilinmektedir. Ayrıca Avrupa Birliğinin merkezinde yer alması avantajını çok iyi kullanan lojistik merkez Hollanda, Fransa ve Almanya'ya boru hatları vasıtasıyla yılda 83 milyon ton sıvı madde ve gaz taşınması gerçekleştirmektedir (www.denizhaber.com.tr, 2017). Ayrıca Hamburg limanının

aksine Antwerp limanı en büyük lojistik gemileri için bile mükemmel deniz derinliğine sahip olmasıyla sektörde adından söz ettirmektedir.

Şekil 23: Antwerp Lojistik Köyü



Kaynak: www.denizhaber.com.tr, 2017

3.3.2. Asya Kıtasında Yer Alan Önemli Lojistik Köyler

Küreselleşmenin etkisi ile birlikte günümüzde Asya ekonomileri, Amerika ve Avrupa ekonomileri ile büyük bir rekabet yarışına girmişlerdir. Bu rekabet doğrultusunda birbirlerine üstünlük sağlamak amacıyla kullanılan en önemli rekabet alanı lojistik olmuştur. Son yıllarda Asya ekonomisinin Amerika ve Avrupa ekonomilerine göre ekonomik göstergelerini daha hızlı artırdığı görülmektedir. Bunun en büyük nedenlerinden bir tanesi ise Asya'nın dünya ticaretinde ki payını sürekli olarak artırması olarak gösterilebilir. Bu yüzden de günümüz dünya lojistik merkezlerinin ve limanlarının en büyükleri Asya bölgesinde yer almaktadır.

3.3.2.1. Hong Kong Lojistik Köyü

Hong Kong, stratejik konumu dolayısı ile Asya kıtasının kalbi olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca Çin'in en büyük konteynır limanlarına sahip lojistik merkezidir. Hong Kong, dünyanın en büyük 11. ticari varlığa sahip olması ve coğrafi konumu, iletişim ağları, vergi sistemi, emniyet ve kamu güvenliği, altyapı sistemlerinin gelişmişliği ve serbest liman statüsü gibi alanlardaki profesyonellik

seviyesinin yüksek olması nedeniyle Asya'nın ve dünyanın önde gelen uluslararası iş merkezlerinden biridir (Kır, 2016: 39).

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı'nın Hong Kong Ticaret Ataşeliğinden elde ettiği verilere göre, lojistik merkezin 2016 yılının son çeyreğinde mevcut olan yük hacmi bir önceki yıla göre %26,8 artış göstererek 71 milyon tona ulaşmıştır. Ayrıca merkeze giriş ve çıkış yapan yük hacimleri de büyük bir artış göstermiştir.

2016 yılı sonunda hesaplanan verilere göre, toplam konteynır elleçleme miktarları %17'lik bir artış göstererek 5,48 milyona ulaşmıştır. 2016 yılı genel olarak analiz edildiğinde lojistik merkez yük hacmi 256,7 milyon ton olarak açıklanmıştır (www.censtatd.gov.hk, 2017).

Şekil 24: Hong Kong Lojistik Köyü



Kaynak: www.7deniz.net, 2017

3.3.2.2. Shanghai Lojistik Köyü

2014 yılında Çin, Dünya'da en fazla dış ticaret yapan ülke konumuna gelmiştir. Yapılan bu ticaretin büyük bir bölümü deniz yolu ile yapılmaktadır. Özellikle Çin'in doğu bölgesinde yer alan dünya ticaretinde söz sahibi birçok

liman ve lojistik köy bulunmaktadır. Bu köyler arasında kendine 1. sırada yer bulan Shanghai lojistik merkezi 33,6 milyon konteynır elleçleme kapasitesi ve yıllık 500 milyon ton taşıma kapasitesi ile hem Çin'in hem de dünyanın en büyük lojistik merkezidir. Bu rakam, Türkiye'nin en büyük 3. limanı olan Haydarpaşa limanında 53 bin ton olarak gözümüze çarpmaktadır (Çetinkaya, 2010: 60-62).

Çin hükümeti son yıllarda ülkede ki taşımacılık ve lojistik sektörünü on yıllık kalkınma planlarının merkezine yerleştirmiş ve sektör yatırımları için 18 milyar dolarlık bir bütçe ayırmıştır. Lojistik sektörü ülke genelinde "stratejik sektör" olarak tanımlanmıştır. Bu hususta ülke ticaretinin dünyanın zirvesinde yer almasını ve dünyanın en işlek konteynır trafiğini elinde bulundurması lojistik sektörüne verilen önemle doğru orantılı bir şekilde artmıştır (Çetinkaya, 2010: 60).

Şekil 25: Shanghai Lojistik Köyü



Kaynak: www.producereport.com, 2017

3.3.2.3. Singapur Lojistik Köyü

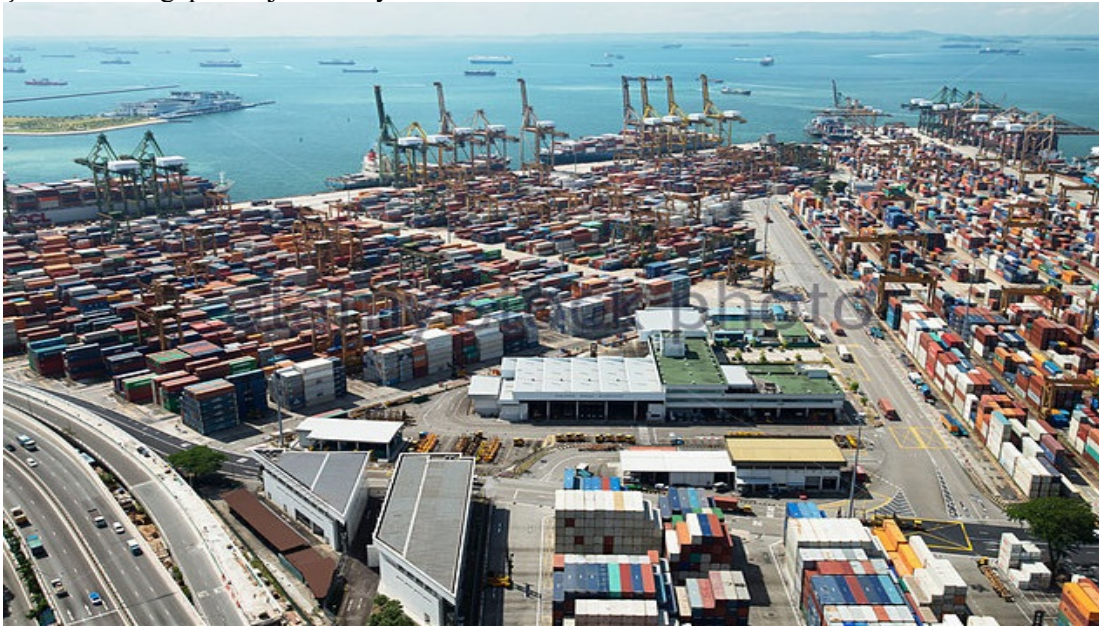
Singapur lojistik merkezi, içerisinde 4 ana limanı barındıran ve toplamda 600,000 metrekare üzerine kurulmuş bir lojistik merkezdir. 2015 yılında düzenlenen Asya Taşımacılık, Lojistik ve Tedarik ödülleri derecelendirme programında oy birliği ile Asya'nın en iyi lojistik merkezi seçilmiştir. Limanların hizmet kalitesi, müşteri ilişkileri yönetimi, güvenilirlik, konteynır taşımada uygun

ortam yaratma, mevcut kapasitesi ve ileriye dönük alt yapı yatırımları gibi etkenler göz önünde bulundurularak oy birliği ile ödüle layık görülmüştür. 2014-2015 yılları aralığında merkezde meydana gelen gemi trafiğinde 2,37 milyar tonluk bir işlem hacmi yaşanmıştır. 2016 yılında ise bu rakam 2,66 milyar tona ulaşmıştır. Ayrıca 34 milyon konteynır aynı yıl içerisinde işlem görürken, kargo tonajında 580 milyon rakamına ulaşılmıştır (Demir, 2016: 75-76).

Singapur lojistik merkezi, doğrudan ve dolaylı olarak 170,000 kişiye istihdam sağlarken, ülkenin gayri safi milli hasılasına da %7 oranında katkı sağlamaktadır. Singapur bayrağı altında gemiler toplam 88 milyon tonajları ile Singapur'u bu konuda dünya'da ilk 10'a sokmuştur (www.mpa.gov.sg).

Avrupa, Amerika ve Çin gibi lojistik alanında dünya'ya yön veren ekonomilerin birçoğunu geride bırakarak, bu alanda gerek altyapısına gerekse profesyonel işgücüne oldukça önem veren Singapur diğer lojistik merkezlere ve ülkelere örnek teşkil etmektedir. Bunun göstergesi olarak her sene Singapur lojistik merkezinin Asya'da 1. sırada dünya'da ise her zaman ilk 3'te yer alması gösterilebilir.

Şekil 26: Singapur Lojistik Köyü



Kaynak: www.kemplon.com, 2017

3.3.3. Amerika'da Yer Alan Önemli Lojistik Köyler

Büyük oranda kara ve demiryolu bağlantılı lojistik merkezlerden oluşan Amerikan lojistik merkezleri 890 ve 6900 hektar arasında kurulmuşlardır. Ayrıca lojistik merkezlerin kurumsal yapılarının özel sektöre ait olması da göze çarpan bir diğer özelliktir. Bu durumda, lojistik merkez yatırımlarının finanse edilmesinde bölgede küresel güçte büyük şirketlerin varlığından söz edilebilmektedir (Demir, 2016: 77).

3.3.3.1. Güney Louisiana Lojistik Köyü

Amerika Birleşik Devletleri dünya ticaret ağının en büyük oyuncularından birisidir. Bu durumdan dolayı ülkenin pek çok yerinde dünya ticaretinde söz sahibi olan lojistik köyler ve limanlar bulunmaktadır. Amerika Birleşik Devletlerinin en büyük tonajlı liman bölgesi olan Güney Louisiana, ülke için ithalat ve ihracat konusunda en önde gelen denizyolu, karayolu, havayolu ve boru hattı taşımalarını sağlayabilecek kapasiteye sahiptir. Lojistik merkezde trafik yoğunluğunu sağlayan gemilerden çoğunu petrol tankerleri oluşturmaktadır.

Lojistik köyde bulunan liman, Mississippi nehri boyunca yaklaşık 90 kilometre boyunca uzanmaktadır ve batı yarımkürede yer alan en büyük tonaj bölgesidir. 2016 yılında 67 milyon ton kargo ihracatı ile diğer Amerikan lojistik merkezlerinden daha fazla taşıma yapmıştır. Bu rakam Amerika Birleşik Devletleri'nin toplam kargo ihracatının %57'sine denk gelmektedir. Lojistik köyü rakiplerinden farklı kılan bir diğer özelliği ise; 1. sınıf liman özelliği taşıyan 5 adet limanı bünyesinde barındırmasıdır. Bu limanlardan; Güney Louisiana, New Orleans ve Baton Rouge limanları tüm dünyada bulunan limanlar arasında ticaret hacmi olarak sırasıyla üçüncü, dördüncü ve on beşinci sıradadır. Bu da Amerika Birleşik Devletleri ekonomisi için çok önemli bir yer teşkil etmektedir (www.portsl.com).

Lojistik merkezin toplam taşıma hacmi yıllık ortalama 240 milyon tondur. Mississippi Nehri boyunca uzanan lojistik köy; karayolları, demiryolları,

havayolları ve boru hatlarıyla çok yönlü bir ulaşım ve taşıma ağı sunmaktadır. Bu da yerli ve yabancı şirketler için sağlanan önemli bir avantajdır (www.portsl.com).

Şekil 27: Güney Louissiana Lojistik Köyü



Kaynak: www.neworleanscitybusiness.com, 2017

3.4. Türk Lojistik Köyleri ve Küresel Lojistik Köylerin Karşılaştırması

Özellikle son yıllarda gündeme gelen ve son derece hızlı bir şekilde yapım çalışmaları yürütülen lojistik köylerin ülkemiz ekonomisine büyük katkı sağlayacakları kesindir. Yukarıda küresel lojistik köy örneklerine göz attığımızda altyapı olanakları, alanında uzman işgücü, elverişli çevresel faktörler, kamu ve özel sektör kuruluşlarının etkinliği gibi kriterler lojistik köylerin kurulduktan sonra başarılı olmalarında etkili olan baş etkenlerdir. Bu bakımdan Türkiye, lojistik köylerin kurulumu konusunda yeni yeni tecrübe edinirken yapılacak en iyi işlerden bir tanesi de küresel lojistik merkezleri inceleyerek, bu kriterleri kendi lojistik merkezlerine uygulama yoluna gitmelidir.

Lojistik köyler açısından son derece önemli olan kamu kurum ve kuruluşlarının konuya bakış açısı son zamanlarda gelişme göstermiş olup bu konuda beklenen adımlardan biri olan kanun düzenlemesi yürürlüğe girmiştir. Ülkemizde bu yönde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının görevleri

ve talimatları ile ilgili 2011 yılında 655 sayılı KHK çıkarılmış olup, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nü ilgilendiren kısımda lojistik köylere yer verilmiştir (Resmi Gazete, KHK, 2011).

MADDE 8.1. Lojistik köy, merkez veya köylerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve gerekli izinleri vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek denetlemek.

Bu madde ve ilgili kanun hükmünde kararname ile birlikte TCDD Genel Müdürlüğü, şehir merkezlerinde kalmış olan ve hem trafiği hem de çevreyi olumsuz yönde etkileyen yük garlarını biraz daha şehir dışına taşınması kararı almıştır. Taşınması planlanan yük garlarının yeni yerlerinde; karayolu ulaşımı ve vatandaşlar için rahat kullanılabilir olması, ekonomik ve teknolojik gelişmelere uygun olması, modern ve aynı zamanda ihtiyaca göre farklı boyutlarda kurulması gibi özellikleri barındırması beklenmektedir (Tanyaş, 2015: 83).

Ülkemizdeki lojistik köylerde; konteynır yükleme ve boşaltma, stok alanları, depolar, tır park alanları, müşteri bekleme ve sosyal alanları, ofisler, restoranlar, bankalar, akaryakıt istasyonları, tren kabul ve sevk yolları gibi tesisler bulundurulması amaçlanmıştır. Ülkemizdeki lojistik köyler daha çok demiryolları üzerinde kurulduğu için dünyadaki örneklerine göre daha az işlevlere sahiptirler. Örneğin havayolları ve denizyollarına çok yakın olmamalarından dolayı hem taşıma hacimleri hem de kapasiteleri doğal olarak azdır.

Tablo 2: Türkiye Lojistik Köyler

Lojistik Köy	Kapasite (ton)	Toplam Alan (m ²)	Faaliyet Durumu
İstanbul Halkalı	2.000.000	220.000	Faaliyette
İzmit Köseköy	2.000.000	693.617	Faaliyette
Eskişehir Hasanbey	1.366.000	540.652	Faaliyette
Balıkesir Gökköy	1.000.000	211.325	Faaliyette
Uşak	246.000	140.000	Faaliyette
Denizli Kaklık	500.000	125.285	Faaliyette
Samsun Gelemen	1.156.000	257.600	Faaliyette
Erzurum Palandöken	437.000	350.000	Faaliyette
K. Maraş Türkoğlu	1.852.000	804.884	Faaliyette
Bilecik Bozüyük	1.944.000	654.000	Yapım Aşamasında
Mersin Yenice	896.000	415.681	Yapım Aşamasında
Konya Kayacık	1.679.000	1.014.947	Yapım Aşamasında
İzmir Kemalpaşa	16.000.000	3.000.000	Yapım Aşamasında
Kars	412.000	300.000	Yapım Aşamasında
Karaman	-	400.000	İhale, Kamulaştırma
Kayseri Boğazköprü	1.782.000	620.000	İhale, Kamulaştırma
İstanbul Yeşilbayır	6.161.784	1.000.000	İhale, Kamulaştırma
Sivas	1.000.000	500.000	İhale, Kamulaştırma
Mardin	1.500.000	441.161	İhale, Kamulaştırma
Bitlis	1.000.000	660.000	İhale, Kamulaştırma
Habur	-	-	İhale, Kamulaştırma
Toplam	42.931.784	12.349.152	

Kaynak: TANYAŞ, Lojistik Köyler ve TCDD Lojistik Merkezleri, 2015

Yukarıda tablo 2’de görüldüğü üzere ülkemizde faaliyete geçen ve geçmesi beklenen lojistik merkezlerin toplam kapasitelerinin yıllık 42 milyon ton civarında olması beklenmektedir. Ayrıca bu lojistik merkezlerden işlem gören yükün ticari değeri 40 milyar dolar olması beklenmektedir. Bu rakam Türkiye ihracatının %25’i olduğunu söylemekte fayda vardır. Ayrıca köylerin yaklaşık 10.000 kişiye doğrudan istihdam yaratması beklenmektedir (Kır, 2016: 55). Bahsettiğimiz 42 milyonluk kapasite rakamı daha önce incelemiş olduğumuz küresel lojistik merkezleri açısından

oldukça düşük seviyede kalmaktadır. İncelediğimiz küresel lojistik merkezlerin toplam kapasiteleri yıllık 4,2 milyar ton civarında olduğunu aşağıda tablo 3'te görmekteyiz. Fakat bu lojistik merkezlerin ve özellikle içerisinde barındırdığı limanların yüz yıllardır bu işin içerisinde olduğu düşünüldüğünde bu iki rakam arasındaki farkın çok olması doğal karşılanabilir. Özellikle 1950-2000 yılları arasında ülkemizde yaşanan siyasi ve ekonomik dengesizlikler, lojistik ve benzeri sektörler başta olmak üzere birçok konuda Türkiye'yi gelişmiş ülkeler seviyesinden uzak tutmuştur.

Tablo 3: Küresel Lojistik Köyler

Lojistik Merkez	Kapasite (ton)	Toplam Alan (m ²)
Singapur (4 Liman)	2.500.000.000	600.000
Şangay	500.000.000	300.000
Rotterdam	387.000.000	105.000
Hong Kong	256.000.000	280.000
Güney Louissiana	240.000.000	277.000
Antwerp	200.000.000	120.000
Hamburg	138.000.000	56.000
Toplam	4.221.000.000	1.738.000

Günümüzde, Asya ekonomilerinin oldukça hızlı büyüdüğünü ve büyümeye devam ettiklerini net bir şekilde görmekteyiz. Yukarıda ki tablomuzda da ilk iki lojistik merkezin Asya kıtasından olması bunu destekler niteliktedir. Bu büyümenin nedenlerinden bir tanesi ülkelerin ve küresel işletmelerin üretimlerini daha ucuz işgücü bulabilmek amacıyla Asya kıtasına kaydırmalarıdır. Fakat bu süreç, üretilen ürünlerin tekrar Amerika ve Avrupa kıtalarında ki pazarlara zamanında ulaşmasını son derece önemli kılmaktadır. Lojistik tamda burada devreye girmekte ve doğal olarak iki kıta arasında köprü vazifesi gören Türkiye'nin görevini artırmaktadır. Ayrıca bu Türkiye için kullanılması gereken büyük bir şanstır. Şuan Türkiye bu şansını yeterince kullanamadığı için tabloda gördüğümüz Rotterdam, Hamburg ve

Antwerp gibi Avrupa limanları, Asya kıtasında Çin, Hindistan ve Singapur gibi merkezlerden gelen yükleri tüm dünyaya dağıtmaktadır (Erdal, 2009).

Türk lojistik sektöründe ki taşıma modları arasındaki dengesizlikler de küresel lojistik köylerle Türk lojistik köyleri arasındaki farkı yaratan bir başka etkidir. Örneğin; Türkiye'de ki taşımaların %90'lık bir kısmı karayolu vasıtasıyla yapılmaktadır. Bunun yanı sıra küresel lojistik merkezlere baktığımızda güçlü karayolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı taşımacılığı için son derece uyumlu hale getirilmişlerdir. Bu kapsam da Avrupa Birliğinde yapılan Beyaz Kitap, Yeşil Kitap, Euromed gibi çalışmalar ile taşıma modları arasındaki dengesizlikler giderilmiştir. Ülkemizde bu konuda yapılan çalışmalar yetersiz kalmaktadır (Erdumlu, 2006: 37-43).

Ülkemizde ki limanların fiziki alanlarını genişleterek gerisinde birer lojistik köy kurmak gibi projeler hayata geçirilmelidir. Öyle ki, yukarıda bulunan küresel lojistik merkezlere baktığımızda hepsinin limanlar çevresine inşa edildiğini görmekteyiz. Ayrıca küresel lojistik merkezlerde uygulanan akıllı ulaştırma ve lojistik sistemleri konusunda da ülkemizde eksiklikler bulunmaktadır. Bu sistemlerle beraber trafikte ki sıkışıklığın azalması, taşıma sistemlerindeki verimliliğin yükselmesi ve güvenilir bir şekilde malın veya hizmetin teslimatı söz konusu olmaktadır.

Küresel lojistik merkezleri incelediğimizde üst düzeyde bir kümelenme stratejisinin uygulandığını görmekteyiz. Kümelenme stratejisi; aynı coğrafyada yer alan, aynı sektörde faaliyet gösteren, benzer üretim makinelerini ve hammaddeleri kullanan işletmelerin ortak amaçlar uğruna bir bakıma rekabet avantajı yaratmaları için işbirliği yapmalarıdır. Bu stratejiyle beraber birbirleri ile rekabet etmek yerine ortak akıl kullanarak küresel alanda rakiplerine karşı rekabet avantajı yaratmaktadırlar. Lojistik merkezlerin en büyük faydalarından birisi de bu kümelenme uygulamasına izin vermesidir. Ayrıca bu stratejiyle birlikte işletmelerin taşıma, depolama ve yükleme gibi ana faaliyetlerinden doğan maliyetler de minimum düzeye indirilmiş olmaktadır. Ülkemizde lojistik merkezler istenen düzeyde olmadıkları için hem işletmelerin maliyetleri fazla hem de küresel anlamda rekabet

edebilme çabaları yetersiz kalmaktadır (TOBB, 2014: 92-93). Maliyetler konusunda yukarıdaki küresel köylerin buldukları ülkelere göz attığımızda gayri safi yurt içi hasılanın %10 - %15'lik kısmını lojistik maliyetlerin aldığını görmekteyiz. Bu rakam ülkemizde %25 - %35 aralığında seyretmektedir. Aynı ülkelerde ki işletmelerde lojistik faaliyetlerin maliyetleri şirket maliyetlerinin %20'lik kısmına denk gelirken ülkemizde bu rakam maalesef daha fazladır.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KÜRESEL TİCARET İÇERİSİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN YERİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE KATKILARININ LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ

4.1. Küresel Ticaret İçerisinde Dünya'nın ve Türkiye'nin Mevcut Durum Analizi

4.1.1. Küreselleşme ve Dünya Ekonomisi

1990'lı yılların başından günümüze kadar olan süreçte adından fazlasıyla bahsedilen küreselleşme kavramı, sosyal ve fen bilimleri alanlarında farklı bileşenler kullanılarak tanımlanmaktadır (Esatı, 2015: 49). Joseph Stiglitz tarafından yapılan genel tanıma göre küreselleşme; temelde ülkelerin ve dünya halklarının bütünleşmesi şeklindedir. Ekonomik küreselleşme kavramı ise ulaşım ve iletişim maliyetlerini inanılmaz ölçüde azaltacağı için ortaya konmuştur. Kısaca; mallar, hizmetler, sermaye, bilgi ve insanların sınırları aşmasının önündeki yapay engellerin kaldırılması demektir (Stiglitz, 2006: 31).

Küreselleşmenin şüphesiz en fazla etkilediği alanların başında ekonomi gelmektedir. Küreselleşme ile birlikte gün geçtikçe ekonomiye bağlı olarak ticaret işlemleri de farklılaşmakta ve kolaylaşmaktadır. Özellikle iletişim ve ulaşım maliyetlerindeki azalmalar ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesi küreselleşmeye ayak uydurabilen ülkelerin ticaret hacimlerini artırmaktadır. Ülkeler bazı ekonomik unsurların önündeki engelleri kaldırarak küresel ticaret içerisinde kendilerine yer bulabilmektedirler (Şenarslan, 2005: 7). Bu unsurlar;

- Sermaye Akımları
- Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları
- Mal ve Hizmet Akımları
- Teknoloji Transferleri
- İşgücü Akımları

Ülkeler ve uluslararası şirketler yukarıda bahsedilen ekonomik unsurların önündeki engelleri çeşitli teşviklerle ve özel çalışmalarla kaldırarak küresel ticaret içerisinde kendilerine yer bulabilmektedirler.

1997 yılında Asya'da yaşanan, 1998 yılında Rusya'da yaşanan ve devamında 2001 ve 2008 yılında küresel ölçekte yaşanan finansal krizler dünya piyasalarını ve küresel ticaret hacimlerini derinden etkilemiştir. Dünya bankası ve AB merkez bankaları gibi finansal kuruluşlar ekonomik krizlerin etkilerini her ne kadar azaltmaya çalışmışlarsa da, bugün halen gelişmiş ülkelerin ekonomileri krizlerden süregelen durağanlığın etkilerini yaşamaktadırlar. Yaşanan ekonomik krizlerden sonraki toparlanma sürecinde küresel büyüme hızının azalmasının yanında kalitesinde de bir düşüş meydana gelmiştir. Gelişmiş ülkelerin ekonomilerinde meydana gelen dengesizlik doğrudan küresel ticarete de yansıdığı için genel olarak tüm ülkelerin harcama bileşenlerinde azalmalar gözlemlenmiştir. Dolayısıyla yatırımlarda da gözle görülür düşüşler yaşanmıştır (TOBB, 2016: 3).

Küreselleşmenin etkisiyle artan ticaret hacimleri ve bahsedilen finansal krizler sonrası durağan bir görünüm kazanan ülke ekonomilerini bölgeler halinde güncel rakamlarla birlikte aşağıda incelenmiştir.

Tablo 4: Dünya İhracatı ve İhracatın Bölgesel Dağılımı (Milyon ABD Doları)

Ülkeler	2005	2010	2015	2017	2017 Bölgelerin Ağırlıkları
Dünya	10.509.000	15.301.000	16.489.000	17.729.953	%100
Kuzey Amerika	1.475.820	1.964.300	2.293.170	2.377.103	%13.4
Latin Amerika	371.500	591.900	541.400	583.061	%3.3
Avrupa	4.404.320	5.650.065	5.958.610	6.501.080	%36.7
B. Devletler Topluluğu	343.705	589.215	499.545	517.565	%2.9
Afrika	311.000	521.400	390.800	416.694	%2.4
Ortadoğu	541.200	906.800	845.800	960.987	%5.4
Asya	3.060.800	5.076.300	5.960.000	6.373.463	%35.9

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2017

Tablo 5: Dünya İthalatı ve İthalatın Bölgesel Dağılımı (Milyon ABD Doları)

Ülkeler	2005	2010	2015	2017	2017 Bölgelerin Ağırlıkları
Dünya	10.870.000	15.511.000	16.743.000	18.024.027	% 100
Kuzey Amerika	2.284.425	2.683.150	3.157.930	3.284.627	% 18.2
Latin Amerika	308.800	584.700	622.900	578.609	% 3.2
Avrupa	4.579.875	5.904.385	5.907.170	6.520.891	% 36.2
B. Devletler Topluluğu	215.610	415.445	341.430	401.509	% 2.2
Afrika	256.500	479.000	553.300	533.606	% 3
Ortadoğu	335.400	581.400	716.700	711.949	% 3.9
Asya	2.889.500	4.861.800	5.443.200	5.992.837	% 33.2

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2017

Tablo 4 ve 5’de görüldüğü üzere dünya ticaretinde söz sahibi olan bölgeler ve ülkeler büyük ölçüde kuzey yarım kürede yer almaktadırlar. Hem ihracat hem de ithalat faaliyetlerinde en yüksek işlem hacminin Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika bölgelerinde sağlandığı görülmektedir. Bahsedilen bölgelerin tüm dünya dış ticaret işlemleri içerisinde; ihracatta %86’lık, ithalatta ise %87,6’lık paya sahip oldukları gözlemlenmiştir. Ayrıca söz konusu bölgelerin gerçekleştirmiş oldukları ihracat ve ithalat işlemlerinin yönleri incelendiğinde, ilk sırada kendi bölgeleri içerisinde gerçekleştirdikleri, ikinci sırada ise işlem hacmi bakımından kendisi gibi ilk 3’te yer alan bir başka bölge ile gerçekleştirdikleri saptanmıştır. Bahsedilen bölgelerin dış ticaret işlem hacimlerinin yine o bölgede bulunan ülkelerin gelişmişlik seviyeleri ile doğru orantı göstermektedir. Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika bölgeleri dış ticaret rakamları bazında lider olmaları sebebiyle küresel yatırımları da kendi bölgelerine çekerek diğer bölgelerle aradaki farkı giderek açmaktadırlar.

Asya ekonomisinin yıllık %6,4, Avrupa Birliği ekonomisinin %2,0, Amerikan ekonomisinin %1,6, gelişmekte olan ekonomilerin yıllık %4,1 ve dünya ekonomisinin beklenenin ve potansiyelinin altında ortalama %2,4 büyüdüğü göz önünde bulundurulduğunda küresel ticaret rakamlarının sürekli artacağı ve ticaret alanlarının devamlı genişleyeceği öngörülmektedir (TİM, 2017: 14).

4.1.2. Küreselleşme ve Türkiye Ekonomisi

Küreselleşme, yeryüzünde adeta bir domino etkisi yaratarak tüm ülkeleri olumlu veya olumsuz etkilediği gibi önemli bir jeopolitik konuma sahip olan Türkiye'yi de ekonomik, sosyal ve siyasi açıdan etkilemiştir. Özellikle ortalama 600 milyon kişinin yaşadığı bir coğrafyada ve 3 kıtanın birbirine en çok yakınlaştığı özel bir konumda bulunan Türkiye, küreselleşmenin etkilerini en çok yaşayan ülkelerin içerisinde rahatlıkla gösterilebilir (Pamir, 2011: 43). Özellikle 1980'li yılların devamında Türkiye, ekonomik küreselleşmeye ayak uydurabilmek amacıyla bir takım yapısal değişikliklere giderek dünya ekonomileri ile bütünleşme çabasına girmiştir. Bu dönemde korumacı ekonomik yapı yerine, serbest pazar ve ihracat teşviklerine dayalı bir ekonomik yapıya geçilmiştir (Bayar, 2008: 32-34).

Küreselleşme kavramının Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerinden bahsedebilmek için güncel dış ticaret verilerine göz atmak yararlı olacaktır. Türkiye İstatistik Kurumu tarafından hazırlanan dış ticaret verilerine göre ihracat ve ithalat alanlarında son 15-20 yıllık süreç içerisinde önemli artışlar meydana gelmiştir. Aynı zamanda ihracatın ithalatı karşılama oranı yıldan yıla artış göstermektedir.

Tablo 6: Türkiye Dış Ticaret Bilgileri (Bin ABD Doları)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
1995	21.637.041	35.709.011	-14.071.970	57.346.052	%60.6
2000	27.774.906	54.502.821	-26.727.914	82.277.727	%51
2005	73.476.408	116.774.151	-43.297.743	190.250.559	%62.9
2010	113.979.452	185.541.037	-71.561.585	299.520.489	%61.4
2015	143.838.871	207.234.359	-63.395.487	351.073.230	%69.4
2017	156.992.940	233.799.651	-76.806.711	390.792.591	%67.1
2018	167.945.418	223.046.124	-55.100.706	390.991.542	%75.3

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Türkiye 2018 yılında 390 milyar dolarlık bir dış ticaret hacmine sahip olup, bu rakamın 167 milyar doları ihracattan, 223 milyar doları ise ithalattan oluşmaktadır. 2000 ve 2017 yılları arasında dünya ihracatı 6,7 trilyon dolardan 18 trilyon dolara yükselip yaklaşık 2,6 kat büyürken, 2000-2018 yılları içerisinde

Türkiye ihracat rakamları 27 milyar dolardan 167 milyar dolara yükselerek dünya ortalamasının çok üzerinde yaklaşık 6 katlık bir büyüme sağlamıştır. 2023 hedefleri kapsamında 500 milyar dolar ihracat gerçekleştirme hedefiyle Türkiye, dünyanın ilk on ekonomisi arasında yer almak için üretimi ve aynı zamanda ihraç edilen kaliteli mal ve hizmetleri artırma çabasına girmelidir. Öte yandan Türkiye, ithalat rakamlarında yaşanacak düşüşlerle birlikte dış ticaret dengesi rakamlarında pozitif yönlü bir artış gözetmek için yerli üretimde yapacağı başarılı araştırma geliştirme faaliyetleri ile birlikte kaliteli mallar ve markalar yaratma yoluna girmelidir.

4.2. Küresel Lojistik Performans Endeksi

Günümüzde ülkelerin ve firmaların rekabet piyasalarındaki yerlerini belirlemeleri açısından performans ölçümleri yapmaları adeta bir zorunluluk haline gelmiştir. Organizasyonun kendini tanıması, müşterilere karşı davranışlarının şekillenmesi ve geri bildirimlere bağlı olarak rakiplerine göre rekabet gücünü artırması amacıyla sağlıklı bir performans değerlendirmesi çok önemli bir hal almıştır. Ayrıca başarılı bir kurumsal performans ölçümünün organizasyon başarısının temelini oluşturan bir faktör olarak benimsendiği sektörde ve akademik alanlarda önemle vurgulanmaktadır (Ener, 2010: 50-51).

Lojistik, günümüzün en hızlı gelişen sektörleri arasında ilk sıralarda yer almasından dolayı bu alanda bir performans ölçümü ve değerlendirmesi yapılması ihtiyaç haline gelmiştir. Bu bağlamda, küreselleşmenin etkisi ile beraber küresel ölçekte ülkelerin mevcut durumlarını analiz eden ve bir yol haritası oluşturan "Lojistik Performans Endeksi" ilk olarak 2007 yılında Dünya Bankası tarafından yayınlanmıştır. Devamında 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında çalışma yine Dünya Bankası tarafından güncellenmiştir.

4.2.1. Araştırmanın Metodolojisi

Daha önce yayınlanan raporlarla aynı metodolojiyi izleyen 2018 yılı Lojistik Performans Endeksi, ulusal ve uluslararası alan olmak üzere iki ana bölümden oluşan standart bir anketten meydana gelmektedir.

2018 yılında, lojistik profesyonelleri tarafından raporun uluslararası alanında 160 ülke, ulusal alanında ise 100 ülke değerlendirilmiştir. 2018 yılı raporu öncekilerden farklı olarak lojistikte siber güvenlik tehditleri ve nakliyeciler tarafından elektronik ticaret platformlarının kullanımı hakkında yeni bilgiler sunmaktadır (Logistics Performance Index And Its Indicators, 2018: 10).

Lojistik Performans Endeksi söz konusu ülkeleri altı temel bileşen altında incelemektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2016: 1). Bunlar;

- Gümrük ve sınır yönetiminin verimliliği,
- Ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi,
- Rekabetçi sevkiyat fiyatlarının ayarlanabilmesi kolaylığı
- Lojistik hizmetlerinin kalitesi ve yeterliliği
- Sevkiyatların izlenme ve takip edilebilirliği
- Sevkiyatların alıcılara beklenen süreler içerisinde ulaştırılabilmesi

Yukarıdaki temel altı bileşen, teorik araştırmalara ve uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik profesyonellerinin deneyimlerine dayanılarak seçilmiştir. Söz konusu altı temel bileşen puanlanarak ülkelerin Lojistik Performans Endeksi skorları belirlenmektedir. İlerleyen kısımda temel altı bileşen şekil 28'de ayrıntılarıyla incelenmiştir.

Uluslararası Lojistik Performans Endeksi:

Lojistik Performans Endeks anketinin ilk bölümü uluslararası ham verileri içermektedir. Bu kısımda katılımcılar, deniz aşırı ticaret ortaklarını altı temel bileşene göre değerlendirmeleri istenmektedir. Söz konusu ticaret ortakları anket katılımcılarının bulunduğu ülkelerin en önemli ithalat ve ihracat pazarlarına dayanarak rasgele seçilmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2016: 1).

Uluslararası Lojistik Performans Endeksi, katılımcılar tarafından puanlanan altı temel bileşeni birleştirip, tek bir ölçütte toplayarak lojistik hizmetlerin performansının genel bir özetini sunmaktadır. Anket soruları, (1) çok düşük ile (5) çok yüksek seçenekleri arasında puanlanmaktadır.

Ulusal Lojistik Performans Endeksi:

Raporun ulusal kısmında, anket katılımcılarından çalıştıkları ülkedeki lojistik çevre hakkında nitel ve nicel veri sağlamaları talep edilmektedir. Ulusal Lojistik Performans Endeksinde anket soruları altında beş performans kategorisinin birisi seçilmektedir. Örneğin; altyapı kaliteleri hakkında çok yüksek, yüksek, ortalama, düşük veya çok düşük seçenekleri ile yanıt verilebilmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2016: 5).

Araştırmanın uluslararası kısmı ülkeleri rekabet ettikleri ülkelerle kıyaslama ve hedef stratejileri belirleme konusunda önemli rol oynarken, araştırmanın ulusal kısmı ise ülkelerin daha çok kendi bünyelerinde ki lojistik alanlarının verimliliklerini ortaya koymaktadır.

4.2.2. Lojistik Performans Endeksine Göre Dünya'nın Durumu

Cezayirlioğlu (2012)'ye göre; lojistik performans endeksinin uluslararası boyutunun içeriğinde bulunan 6 adet temel bileşenin sonuçlarına göre ülkeler; rakiplerine göre rekabet stratejilerini belirlemede, kendi mevcut durumlarını değerlendirmede ve ilerisi için lojistik politikalarını oluşturma konusunda büyük faydalar sağlamaktadır (Cezayirlioğlu, 2012, akt. Ünal ve Yapraklı, 2016: 321).

Lojistik Performans Endeksi (LPI) hakkında bir önceki başlıkta verilen bilgiler ışığında aşağıda tablo 7'de ülkelerin lojistik performans endeks sonuçları 2016 ve 2018 yılları arasında karşılaştırma yapılarak verilmiştir. Tabloda en iyi ilk 10 ülkeye, devamında yüksek ve orta gelirli ülkeler içerisinde seçilen örnek 4 ülkeye ve endekste en kötü ülkeler içerisinde yer alan son 3 ülkeye yer verilmiştir.

Tablo 7: Lojistik Performans Endeksi 2016 - 2018

Ülkeler	2018 Sırası	2018 Puan	LPI	2016 Sırası	2016 Puan	LPI
Almanya	1	4,20	1	1	4,12	
İsveç	2	4,05	3	3	4,20	
Belçika	3	4,04	6	6	4,11	
Avusturya	4	4,03	7	7	4,10	
Japonya	5	4,03	12	12	3,97	
Hollanda	6	4,02	4	4	4,19	
Singapur	7	4,00	5	5	4,14	
Danimarka	8	3,99	17	17	3,82	
Birleşik Krallık	9	3,99	8	8	4,07	
Finlandiya	10	3,97	15	15	3,92	
Çin	26	3,61	27	27	3,66	
Tayland	32	3,41	45	45	3,26	
Güney Afrika	33	3,38	20	20	3,78	
Hindistan	44	3,18	35	35	3,42	
Endonezya	46	3,15	63	63	2,98	
Türkiye	47	3,15	34	34	3,42	
Romanya	48	3,12	60	60	2,99	
Hırvatistan	49	3,10	51	51	3,16	
Burundi	158	2,06	107	107	2,51	
Angola	159	2,05	139	139	2,24	
Afganistan	160	1,95	160	160	2,14	

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Lojistik performans endeksinde ülkeler toplam ülke sayısına göre %20'lik kısımlara ayrılarak birinci dilimde lojistik dostu ülkeler, ikinci dilimde istikrarlı performans sergileyen ülkeler, üçüncü ve dördüncü dilimde kısmen performans gösteren ülkeler ve son dilimde lojistik dostu olmayan ülkeler olarak ayrılmaktadırlar. 2016 ve 2018 yıllarında yapılan lojistik performansa göre Almanya 4,20 puanla birinci sırada yer alarak lojistik dostu ülkeler içerisinde yer alırken, Afganistan 2018 verilerinde son sırada yer alarak lojistik dostu olmayan ülke konumunda yer almıştır.

2018 yılı LPI verilerine göz attığımızda en iyi performans gösteren ülkeler ile en kötü performans gösteren ülkelerin puanları arasındaki makas farkının 2016 yılına göre açıldığını görmekteyiz. Buradan gelişmiş ülkelerin imkânları dâhilinde lojistik altyapı ve yatırımlarının küreselleşmeye bağlı olarak arttığını, gelişmemiş ülkelerin ise yatırım alanlarında mevcut olan eksikliklerinin halen gerçekleşmediğini belirtmek yerinde olacaktır. 2016 yılı verilerine göre gelişmiş 10 ülkenin LPI puanlarında

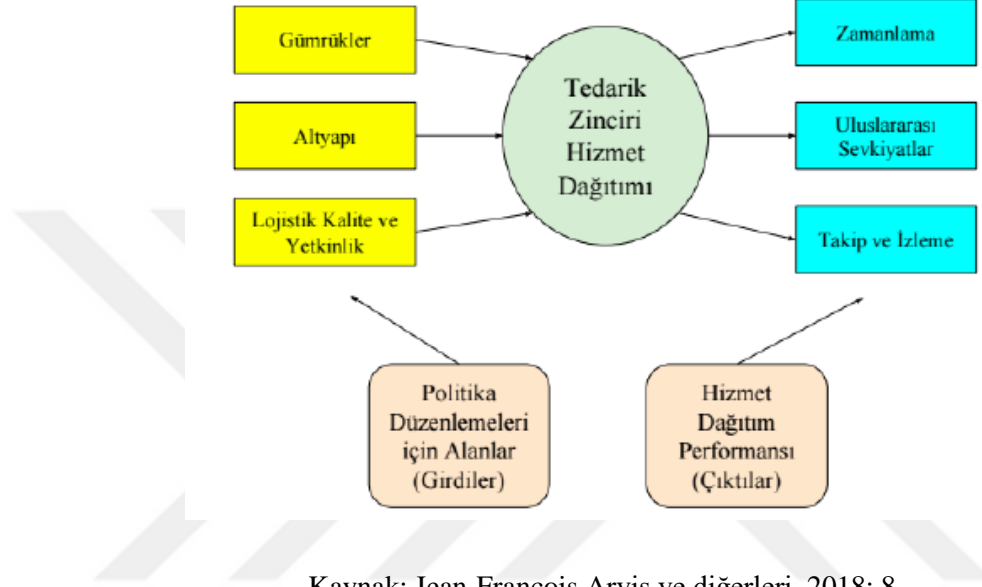
dalgalanmalar olduğu fakat yine de artışlar göstererek 2018 yılı LPI puanlarına yansıdığı görülmektedir. Bunu tam tersi ise gelişmemiş ülkelerin LPI puanlarında göze çarpmaktadır. Lojistik alanında en iyi performans sergileyen 15 ülkeye göz atıldığında, hem 2018 hem 2016 hem de 2014 yılı raporlarına göre çok düşük değışiklikler olduğu gözlemlenmektedir. Bu durumun nedeninin ise, söz konusu ülkelerin küresel ölçekte lojistik sektöründe geçmişten beri baskın olmalarıyla açıklanabilir.

Tüm lojistik performans endekslerinde son 10 basamakta yer alan bölgeler Afrika kıtasında yer alan düşük gelirli ülkelerden oluşmaktadır. Bahsedilen ülkeler coğrafi dezavantajlar, doğal afetler ve ülke içerisindeki siyasi huzursuzluklardan etkilenen kırılgan ekonomilerden oluştukları için kendilerini ticari alanda ön plana çıkaramamaktadırlar. Üst ve orta gelirli ekonomiler arasında yer alan Türkiye, özellikle bulunduğu coğrafyanın ekonomik ve siyasi dengesizliklerinden fazlasıyla etkilenmesi nedeniyle sıralama ve skor bazında düşüşler yaşamaktayken Çin, Tayland ve Güney Afrika'nın bu gruba liderlik ettiği gözlemlenmektedir. Düşük ve orta gelirli ülkelere göz atıldığında ise, büyük ulaşım merkezlerine yakınlıkları ve deniz ulaşım imkânları bulunması nedeniyle Hindistan ve Endonezya gibi büyük ekonomilerin bu grupta en iyi performans gösteren ülkeler olarak ön plana çıkmaktadırlar (The Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 11).

4.2.3. Lojistik Performans Endeksinin Uluslararası Boyutu ve Türkiye

Raporun uluslararası alanını oluşturan kısmında bahsedilen altı temel bileşen aşağıda şekil 28’de verilmiştir.

Şekil 28: Lojistik Performans Endeksinin Girdi ve Çıktıları (Temel Alt Bileşenler)



Kaynak: Jean-François Arvis ve diğerleri, 2018: 8

Yukarıda şekil 28’de Lojistik Performans Endeksini oluşturan temel alt bileşenler verilmiştir. Söz konusu bileşenlerden gümrükler, altyapılar, lojistik kalite ve yeteneği girdiler bölümünde yer alırken, zamanlama, uluslararası sevkiyatlar, takip ve izleme bileşenleri çıktılar bölümünde yer almaktadır. Girdiler bölümünde yer alan bileşenler devlet tarafından düzenlenen politikaları içererek, çıktılar bölümünde yer alan bileşenlerden en iyi sonuçları almayı mümkün kılmayı amaçlamaktadır (Ünal ve Yapraklı, 2016: 315).

Türkiye'nin 2016 ve 2018 yıllarını kapsayan lojistik performans endeksini oluşturan altı temel bileşenden aldığı puanlar ve sıralamaları aşağıda tablo 8’de verilmiştir.

Tablo 8: Türkiye'nin 2016 ve 2018 yıllarına göre LPI Sıralama ve Puanları

Lojistik Performans Endeksi Alt Bileşenleri	2018 LPI Sıralama (160)	2018 LPI Puan	2016 LPI Sıralama (160)	2016 LPI Puan
LPI GENEL	47	3,15	34	3,42
Gümrükler	58	2,71	36	3,18
Altyapılar	33	3,21	31	3,49
Uluslararası Sevkiyatlar	53	3,06	35	3,41
Lojistik Kalite ve Yeteneği	51	3,05	36	3,31
İzleme ve Takip Edebilirlilik	42	3,23	43	3,39
Zamanlama	44	3,63	40	3,75

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Türkiye 2016 yılı lojistik performans endeksi sıralamasına göre 3,42'lik puanı ile 160 ülke arasından 34. sırasıyla istikrarlı performans sergileyen ülkeler arasında ilk başta yer alırken, 2018 yılı performansında 3,15'lik puanı ile 47. sırada yine istikrarlı performans sergileyen ülkeler arasında yer almıştır. Son iki yıllık süreç içerisinde yaşanan söz konusu düşüşün nedeninin, Türkiye'nin gelir bakımından üzerinde yer alan gelişmiş ülkelerin küreselleşmenin gerektirdiği yeniliklere daha çabuk ayak uydurabildikleri ve yatırımlarını zamanında yaptıklarından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Orta Doğu'da Türkiye çevresinde yaşanan politik ve ekonomik olumsuzlukların Türkiye'nin lojistik performansını olumsuz etkilediğinden rahatlıkla bahsedilebilmektedir.

Türkiye'nin lojistik performans endeks analizinin daha sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi ve yorumlanabilmesi amacıyla, endekste yer alan temel alt bileşenler başlıklar halinde ayrıntılı olarak aşağıda incelenmiştir.

4.2.3.1. Gümrükler

Gümrükler, ithalat ve ihracat işlemlerinin kontrolünün sağlanması, gümrük işlemlerinin şeffaflığı, ihtiyaca göre değişen gümrük işlemlerinde doğru zamanlamanın ve uyum sürecinin sağlanması gibi alt boyutları kapsamaktadır (Canbolat, 2016: 15). Gümrükler" boyutunu raporun düzenlendiği tüm yılları temel olarak değerlendirdiğimizde, Türkiye açısından 2007 ve 2018 yılları arası puan ve sıralamalarda düşüşler meydana geldiği aşağıda tablo 9'da gözlemlenmektedir.

Tablo 9: Gümrükler Bazında LPI Sıralama ve Puanları

Yıllar	LPI Sıralama	LPI PUAN
2007	33	3,00
2010	46	2,82
2012	32	3,16
2014	34	3,23
2016	36	3,18
2018	58	2,71

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

2007 ve 2010 yılları arasında yapılan LPI raporlarında Türkiye, gümrükler bazında sert bir düşüş yaşayarak 33. sıradaki yerinden 46. sıraya gerilemiş ve ayrıca puan olarak da 3,00'dan 2,82'ye gerilemiştir. Devamında 2012, 2014 ve 2016 yıllarında yapılan LPI raporlarında ise Türkiye, sıralama olarak eski yerini yakalamış aynı zamanda puan bazında 2007 yılı puanını geçmeyi başarmıştır. Ayrıca Türkiye 2016 Lojistik Performans Endeksinin gümrükler bazında 3,18'lik skoruyla bu alanda istikrarlı performans gösteren ülkelerin başını çeken ülkeler içerisinde yer almıştır. Son olarak 2018 yılında düzenlenen LPI raporuna göre ise Türkiye'nin gümrükler bazında nispi düşüşler yaşadığı gözlemlenmektedir. Gümrükler bazında son 10-11 yıllık dönem içerisinde Türkiye'nin hem puan bakımından hem de dünya sıralaması bakımından düşüşler yaşadığı tablo 41'de görülmektedir. Yayınlanan ilk rapora göre 25 basamaklık bir düşüş, puan bazında ise 0,29'luk bir azalış söz konusu olmuştur. Türkiye'nin gümrükler bazında yapmış olduğu yatırımların ve iyileştirmelerin özellikle gelişmiş ülkelere oranla daha yetersiz olduğu bu durumun ana nedeni olarak belirtilmektedir.

Gümrükleme işlemleri esnasında ithalat ve ihracat işlem sürelerinin en aza indirilmesi, bürokrasi ve kırtasiyecilik aşamalarının minimum zaman harcayacak şekilde ayarlanması Türkiye'nin bu konuda sıralamasını ve puanını artırmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca denetim aşamasında meydana gelen hizmet kalitesi ve güvenilirlik ilkelerinin benimsenerek uygulanması da gerekli olan bir diğer önemli husustur (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 13-14).

2018 yılı lojistik performans endeksi "Gümrükler" boyutu açısından dünyada ilk üç sırayı elde eden lojistik dostu ülkeler arasında; 4,09'luk puanıyla ilk sırada Almanya, 4,05 puanıyla ikinci sırada İsveç, 3,99 puanıyla ise üçüncü sırada Japonya yer almaktadır (Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 45).

4.2.3.2. Altyapılar

Lojistik Performans Endeksi içerisinde yer alan altı temel bileşenden bir tanesi de altyapılardır. Altyapılar; karayolları, demiryolları, limanlar, havaalanları, depolama ve yükleme işlemleri ve ayrıca bilişim ve teknoloji altyapılarının kalitelerinin değerlendirilmesini kapsamaktadır (Canbolat, 2016: 12-13). İlk olarak 2007 ve son olarak da 2018 yıllarını da kapsayan lojistik performans endekslerinde yer alan "Altyapılar" bileşeninin yapılan tüm LPI raporlarında elde ettiği tüm sıralamalara ve puanlara aşağıda tablo 10'da yer verilmiştir.

Tablo 10: Altyapı Bazında LPI Sıralama ve Puanları

Yıllar	LPI Sıralama	LPI Puan
2007	39	2,94
2010	39	3,08
2012	25	3,62
2014	27	3,53
2016	31	3,49
2018	33	3,21

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Lojistik Performans Endeksinde yer alan altyapı boyutunu tablo 10'a göre incelediğimizde 2007 ve 2010 yılları arasında puan bazında bir artış söz konusu olmuştur. Sıralamaların aynı kaldığı fakat puan artışlarının söz konusu olduğu bu dönemle ilgili, yapılan altyapı iyileştirmelerinin diğer rakip ülkelerle aynı düzeyde seyrettiğinden bahsedebiliriz. 2012 ve 2014 yıllarında ise önceki iki yıla göre hem puan bazında hem de sıralama bazında ciddi artışlar olduğu gözlemlenmektedir. Bu dönemde TCDD tarafından lojistik köy ve hızlı tren altyapı çalışmalarının hızlandırıldığından bahsedebiliriz. 2016 yılında ise 3,49'luk altyapı skoruyla Türkiye bu alanda lojistik dostu ülkeler içerisinde değerlendirilmiştir. Son olarak 2018 yılında ise mevcut dünya sıralamasının ilk dönemlere kıyasla daha iyi olduğu fakat son

dönemlerde ise artışla alakalı bir yavaşlama olduğu söz konusudur. Puan bazında ise 2014 dönemine kıyasla düşüşler olduğu saptanmıştır. Genel olarak son 10-11 yıllık dönem içerisinde ilk ve en son güncel olarak yayınlanan lojistik performans endeksi "Altyapı" bileşenine göre, sıralama bazında 6 basamaklık bir artış, puan bazında ise 0,27'lik bir artış söz konusudur.

2018 yılı lojistik performans endeksi "Altyapı" boyutu açısından dünyada ilk üç sırayı elde eden ülkeler; 4,37'lik puanıyla birinci sırada Almanya yer alırken onu 4,25'lik puanıyla Japonya ve 4,24'lük puanıyla İsveç takip ederek lojistik dostu ülkeler arasında yer almaktadırlar (Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 45).

4.2.3.3. Lojistik Kalite ve Yeteneği

Lojistik Performans Endeksini oluşturan altı temel bileşen içerisinde bir diğer önemli olanı "Lojistik Kalite ve Yeteneği" bileşenidir. Söz konusu bileşen karayolları, havayolu ve denizyolu taşımacılığı, demiryolları, depolama ve yükleme işlemleri, taşıma acentelerinin varlığı, gümrük yönetimleri, kalite ve standart denetim kurumlarının varlığı boyutlarını kapsamaktadır (Canbolat, 2016: 16).

Aşağıda tablo 11'de 2007 ve 2018 yılları arasında yayınlanan lojistik performans endekslerinin sonuçları lojistik kalite ve yetenek boyutuna göre verilmiştir.

Tablo 11: Lojistik Kalite ve Yeteneği Bazında LPI Sıralama ve Puanları

Yıllar	LPI Sıralama	LPI Puan
2007	30	2,29
2010	37	3,23
2012	26	3,52
2014	22	3,64
2016	36	3,31
2018	51	3,05

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Tablo 11 incelendiğinde Türkiye için "Lojistik Kalite ve Yetenek" boyutunun 2007 ve 2010 yıllarında dünya sıralaması ve puan bazında düşüşler olduğu

gözlemlenmektedir. 2012 ve 2014 yıllarına göz atıldığında ise hem sıralama bazında hem de skor bazında Türkiye için nispi ilerlemeler olduğu görülmektedir. Altyapı bileşeninde olduğu gibi lojistik kalite ve yetenek bileşeninde de bu yıllarda özellikle lojistik köy ve hızlı tren çalışmalarıyla kalite artırımını hedeflenmiştir. Tablodan görüleceği üzere Türkiye 2014 yılında hem puan olarak 3,64 alarak, hem de sıralama olarak 22. sıraya yükselerek kendi rekorunu kırmıştır. 2016 yılı verilerine göre Türkiye, 3,31 puanıyla ve 36. sırada bulunması dolayısı ile rapor tarafından lojistik hizmetlerin yeterli olduğu ve kalite çalışmalarının iyiye yakın olduğu belirtilmiştir. Yine yaklaşık olarak tüm bileşenlerde olduğu gibi 2018 yılında Türkiye lojistik kalite ve yetenek bileşeninde de sert bir düşüş yaşayarak 51. sıraya gerilemiştir. Özellikle son 2 yılda yaşanan bu sert düşüş, yüksek seviyede gelir sahibi olan ülkelerin ve ayrıca gelişmiş ekonomik ve siyasi birliklerin yapmış oldukları yatırımları ve iyileştirmeleri takip etme konusunda Türkiye'nin yeteri kadar çaba göstermediği ifade edilmektedir. Tüm LPI raporları incelendiğinde 2007 yılında Türkiye 3,29'luk puanıyla 30. sırada yer alırken, son yapılan LPI raporuna göre 3,05'lik puanıyla 51. sıraya gerilemiştir.

2018 yılı Lojistik Performans Endeksine göre “Lojistik Kalite ve Yeteneği” kapsamında 4,31 puana sahip olan Almanya birinci, 4,13 puana sahip olan Belçika ikinci ve 4,10'luk puana sahip olan Singapur ise üçüncü sırada yer alarak lojistik dostu ülkeler sıfatını kazanmışlardır (Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 45).

4.2.3.4. Zamanlama

Zamanlama boyutu yükleme ve boşaltma işlemleri esnasında denetim mekanizmasının varlığı, denizde aktarma işlemleri, kaybolma ve çalınma gibi maliyet unsurlarının yok edilmesi gibi boyutları kapsamaktadır (Canbolat, 2016 13-14). Lojistik Performans Endeksi alt bileşenleri arasında önemli bir yere sahip olan "Zamanlama" boyutunun 2007 ve 2018 yılları arasında yapılan endeks sonuçlarına göre elde ettiği dünya sıralamaları ve puanlar aşağıda tablo 12'de verilmiştir.

Tablo 12: Zamanlama bazında LPI Sıralamaları ve LPI Puanları

Yıllar	LPI Sıralama	LPI Puan
2007	52	3,38
2010	31	3,94
2012	27	3,87
2014	41	3,68
2016	40	3,75
2018	44	3,63

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Türkiye 2007 yılında ilk kez yapılan Lojistik Performans Endeksinde "Zamanlama" bileşeni bazında 3,38'lik puanıyla 52. sırada yer almıştır. Devamında 2010 ve 2012 yıllarında yapılan endeks sonuçlarında sırasıyla 3,94 ve 3,87'lik skorlar elde ederek 31. ve 27. sıraya kadar konumunu yükseltmiştir. 2010 yılında söz konusu alanda en yüksek LPI puanını elde eden Türkiye'nin, dünya sıralamasında ise en iyi yerini 2012 yılında elde ettiği görülmektedir. Bunun nedeninin ise, zamanlama bileşeninde 2010 yılına kıyasla 2012 yılında dünya ortalamalarının üzerinde bir iyileştirme yapılması gösterilmektedir. 2014 ve 2016 yılına gelindiğinde ise, puan bazında çok küçük düşüşler olmasına rağmen dünya sıralamasında 13-14 basamak geriye gidildiği görülmektedir. Bu dönemde gelişmiş ülkelerin ve üst-orta düzey gelire sahip olan ülkelerin zamanlama konusunda daha fazla iyileştirmeler yaparak puanlarını artırdıkları ve Türkiye'nin önüne geçtikleri gözlemlenmektedir. 2018 yılında ise Türkiye puan bazında 2016 yılına kıyasla 0,12'lik bir düşüş yaşamış ve dünya sıralamasında kendisine 44. basamakta yer edinmiştir. Bu düşüşe rağmen raporda, Türkiye üzerinden gerçekleşen sevkiyatların alıcılara sıklıkla zamanında ulaştırıldığı değerlendirilmiştir. Genel olarak tüm Lojistik Performans Endeks sonuçları değerlendirildiğinde 2007 yılında 3,38'lik puanıyla 52. sırada bulunan Türkiye, 2018 yılında puanını 0,25 artırarak 3,63'lük bir puan düzeyinde ve 44. sırada yerini almıştır.

2018 yılı Lojistik Performans Endeks sonuçlarına göre, "Zamanlama" alanında en iyi performansı göstererek lojistik dostu ülkeler arasında 4,41'lik puanlarıyla Belçika ve Danimarka ilk iki sırada bulunurken 4,39'lük puanıyla

Almanya üçüncü sırada yer almaktadır (Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 45).

4.2.3.5. Uluslararası Sevkiyatlar

Lojistik Performans Endeksi temel bileşenlerinden olan "Uluslararası Sevkiyatlar" boyutu havalimanı ücretleri, demiryolu ücretleri, liman ücretleri, depolama ve yükleme fonksiyonlarının ücretleri ve acente ücretleri gibi lojistik maliyetleri oluşturan boyutları kapsamaktadır (Canbolat, 2016: 14). Raporun düzenlendiği tüm yılları temel alarak değerlendirdiğimizde, Türkiye açısından 2007 ve 2018 yılları arası puan ve sıralamalarda aşağıda tablo 13'de gösterildiği üzere değişiklikler yaşanmıştır.

Tablo 13: Uluslararası Sevkiyat Bazında LPI Sıralama ve Puanları

Yıllar	LPI Sıralama	LPI Puan
2007	42	3,07
2010	44	3,15
2012	30	3,38
2014	48	3,18
2016	35	3,41
2018	53	3,06

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

"Uluslararası Sevkiyatlar" bileşeni 2007 ve 2018 yılları arasında yayınlanan lojistik performans endekslerine göre incelendiğinde, 2007 ve 2012 yılları arasında sıralama ve puan bazında istikrarlı artışlar yaşandığı tablo 13'de görülmektedir. Bu dönemde dünya sıralamasında 12 basamaklık bir yükselme, skor bazında ise 0,21'lik bir artış meydana gelmiştir. Devamında 2014 yılında düzenlenen rapora göre ise 2012 yılına kıyasla hem dünya sıralamasında 18 basamaklık bir düşüş, hem de puan bazında 0,20'lik bir düşüş gözlemlenmektedir. 2016 yılında ise, bir önceki döneme göre dünya sıralamasında 7 basamaklık bir artış meydana gelmiş, puan bazında ise 3,41 skoru yakalanarak bu alanda tüm yıllara kıyasla rekor kırılmıştır. Ayrıca 2016 yılında söz konusu sıralama ve puana sahip olan Türkiye, bu kategoride istikrarlı performans gösteren ülkeler içerisinde en başarılı ülke konumuna gelmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 34-35). Son güncel 2018 lojistik performans endeksine

göre ise "Uluslararası Sevkiyat" alt bileşeninde, hem sıralama bazında hem de puan bazında sert düşüşler yaşanmıştır. Öyle ki Türkiye, dünya sıralamasında tüm zamanların en kötü sıralaması elde edilerek 53. basamakta yer almıştır. Ayrıca puan bazında da 3,06 puanla en kötü skor 2018 yılında elde edilmiştir. Bu durumun nedeni olarak ise, son dönemde Türkiye etrafında gerçekleşen ekonomik ve siyasi istikrarsızlık uluslararası sevkiyatlar boyutunu doğrudan etkilediğinden söz edilebilmektedir. Sonuç olarak, 2007-2018 yılları arasında düzenlenen Lojistik Performans Endeksinin "Uluslararası Sevkiyatlar" boyutunda Türkiye'nin sıralama bazında 11 basamaklık bir düşüş, puan bazında ise 0,01'lik bir azalış meydana geldiği tablo 43'de görülmektedir. Fakat tabloda yer alan yıllar arasında özellikle 2012 ve 2016 yıllarında görüldüğü üzere Türkiye'nin az bir çabayla dünya sıralamasında üst sıralara çıktığı gözlemlenmiştir. Bu yüzden Türkiye çevresinde yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlıkların son bulması ve Türkiye'nin de az bir çaba göstermesiyle bu alanda kendini üst kategorilere taşıyacağı bir hayli muhtemeldir.

2018 yılı Lojistik Performans Endeksi kapsamında "Uluslararası Sevkiyatlar" boyutunda 3,99 puanla Belçika birinci, 3,92 puanla İsveç ikinci, 3,88 puanla ise Avusturya üçüncü sırada yer alarak lojistik dostu ülkeler arasında sıralamanın başında yer almaktadırlar (Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 45).

4.2.3.6. Takip ve İzleme

Lojistik Performans Endeksini oluşturan temel alt bileşenlerden bir tanesi de "İzleme ve Takip Edilebilirlik" bileşenidir. Söz konusu bileşen verimli filo yönetimi, haberleşme masraflarının azaltılması, rotaların ve araçların anlık olarak takip edilebilmesi, müşteri memnuniyeti doğrultusunda müşteri bilgilendirme servisleri, ürün teslim sürelerinin belirlenebilmesi gibi boyutları kapsamaktadır (Canbolat, 2016: 13). Özellikle yabancı müşteri ve yatırımcılar tarafından üzerinde titizlikle durulan bu bileşenin Lojistik Performans Endeksleri doğrultusunda Türkiye sonuçları yıllar temel alınarak aşağıda tablo 14'de gösterilmiştir.

Tablo 14: İzleme ve Takip Edilebilirlik Bazında LPI Sıralama ve Puanları

Yıllar	LPI Sıralama	LPI Puan
2007	34	3,27
2010	56	3,09
2012	29	3,54
2014	19	3,77
2016	43	3,39
2018	42	3,23

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Lojistik Performans Endeksi temel bileşenlerinden "İzleme ve Takip Edilebilirlik" boyutunu yukarıda tablo 14'de verilen bilgilere göre incelediğimizde, 2007 yılında 3,27'lik puanıyla 34. sırada bulunan Türkiye, 2010 yılında 0,18'lik puan kaybıyla 56. sıraya kadar gerilemiştir. Daha sonra 2012 ve 2014 yıllarında hem sıralama bazında hem de puan bazında ciddi artışlar yaşayarak Türkiye 19. sıraya kadar yükselmeyi başarmıştır. Özellikle 2014 yılında elde edilen 3,77'lik puan doğrultusunda 19. sırada kendisine yer bulan Türkiye, bu alanda kendisini dünya zirvesine oldukça yaklaştırmıştır. 2016 yılı rakamlarında ise nispi düşüşler görülmekle beraber bu dönemin yansımalarının 2018 yılında da görebilmekteyiz. Türkiye 2016 yılında 3,39'luk puanıyla ve 2018 yılında 3,23'lük puanıyla izleme ve takip edilebilirlik bileşeninde orta üstü ülkeler arasında gösterilerek bu alanda istikrarlı performansını sürdürdüğü sonucuna varılmıştır. Genel olarak 2007 ve 2018 yılları analiz edildiğinde ise Türkiye'nin endeks puanında 0,04'lük küçük bir azalış olurken, dünya sıralamasında 8 basamaklık bir düşüş olduğu gözlemlenmektedir.

2018 yılında yapılan Lojistik Performans Endeksine göre "İzleme ve Takip Edilebilirlik" alanında lojistik dostu ülkeler arasında 4,32'lik puanıyla birinci sırada Finlandiya, 4,24'lük puanıyla ikinci sırada Almanya ve 4,18'lik puanıyla üçüncü sırada Danimarka yer almaktadır (Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018: 45).

4.2.4. Lojistik Performans Endeksinin Ulusal Boyutu ve Türkiye

Lojistik Performans Endeksinin yurtiçi boyutu, araştırmacılara örnek alınan ülkenin lojistik çevresi, temel lojistik süreçleri, lojistik kurumları, zaman ve maliyet performansları gibi konular hakkında detaylı veriler sağlamaktadır.

Aşağıda Türkiye'nin ulusal lojistik performans endeksinin sonuçları ve Türkiye'nin de içerisinde dâhil olduğu “Üst Orta Gelir Grubu (Çin, Tayland, Güney Afrika, Panama, Malezya, Romanya, Hırvatistan, Meksika, Bulgaristan)” ve aynı zamanda “Avrupa & Orta Asya (Belarus, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Rusya, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna ve Azerbaycan)” bölgesi içerisinde yer alan ülkelerin ortalamalarıyla karşılaştırmalar yapılmıştır.

- Ücret ve Harçların Seviyesi;

Çalışmanın bu alanında Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına kendi ülkelerindeki operasyonel lojistik çevresini tanımlayabilmek amacıyla çeşitli ücret ve harçlarla alakalı (deniz ve hava limanları ücretleri, karayolu ve demiryolu ücretleri, depolama ve acente ücretleri) durumu en iyi tanımlayan seçeneği işaretlemeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 40).

Tablo 15: Ücret ve Harçların Seviyesi (Cevap: Yüksek, Çok Yüksek)

	Türkiye 2018	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Deniz Limanı Ücretleri	%55	%53	%39
Havalimanı Ücretleri	%58	%59	%40
Karayolu Ücretleri	%37	%31	%36
Demiryolu Ücretleri	%30	%50	%26
Depolama Ücretleri	%49	%30	%25
Acente Ücretleri	%25	%34	%18

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Yukarıda tablo 15 incelendiğinde, katılımcıların %55'i Türkiye'deki deniz limanı ücret seviyesini yüksek ya da çok yüksek yanıtını verirken, söz konusu oran bölgemiz ülkeleri ortalamasında %53, bulunduğumuz gelir grubu ülkeleri

ortalamasında ise %39'dur. Havalimanı ücret seviyesi incelendiğinde ise katılımcıların %58'i Türkiye'deki ücret seviyesini yüksek ya da çok yüksek bulurken, söz konusu oran bölgemiz ülkeleri ortalamasında %59, bulunduğumuz gelir grubu ülkelerinde ise %40'tır.

Karayolu ücretleri incelendiğinde katılımcıların %37'si Türkiye'deki karayolu ücret seviyesini çok yüksek ya da yüksek şeklinde yanıtlamıştır. Söz konusu oran Avrupa & Asya ülkelerinde %31 iken, üst orta gelirli ülkeler ortalamasında %36'dır. Diğer yandan katılımcıların %30'u Türkiye'deki demiryolu ücret seviyelerini yüksek bulurken, söz konusu oran Avrupa & Asya ülkeleri ortalamasında %50, üst orta gelir grubunda yer alan ülkeler açısından ise %26 oranla yüksek ya da daha yüksek olarak yanıtlanmıştır.

Türkiye, depolama ücretleri alanında katılımcıların %49'undan yüksek veya çok yüksek yanıtını almıştır. Oran, Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu Avrupa & Asya ülkeleri ortalamasında %30, üst orta gelir grubuna sahip ülkeler ortalamasında ise %25 şeklinde sonuçlanmıştır. Acente ücretleri konusunda ise, katılımcıların %25'i Türkiye'de ücret seviyesini yüksek bulurken, söz konusu oran Avrupa & Asya ülkeleri ortalamasında %34, üst orta gelir grubunda yer alan ülkeler ortalamasında ise %18 olarak belirtilmiştir.

Söz konusu sonuçlara göre, "Ücret ve Harçların Seviyesi" alanında üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerdeki tüm boyutlardaki fiyat ve harç seviyeleri, Türkiye'de ki fiyat ve harç seviyelerine kıyasla daha düşük bulunmaktadır. Bu durum Türkiye açısından negatif bir görünüm sergilemektedir. Diğer yandan Avrupa ve Orta Asya ülkeleri ortalamaları ile Türkiye kıyaslandığında deniz limanı ücretleri, karayolu ücretleri ve depolama ücretleri alanında Türkiye olumsuz bir grafik çizerken, havalimanı ücretleri, demiryolu ücretleri ve acente ücretleri alanlarında Avrupa ve Orta Asya ülkeleri ortalamalarına göre Türkiye'nin daha pozitif bir görünüm sergilediği görülmektedir.

- Altyapıların Kalitesi:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına kendi ülkelerindeki taşımacılık alanında kullanılan alanların (deniz ve hava limanları, kara ve demiryolları, depolama ve telekomünikasyon vb.) altyapı kalitelerini en iyi seçenle değerlendirmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 42).

Tablo 16: Altyapı Kaliteleri (Cevap: Düşük, Çok Düşük)

	Türkiye 2018	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Deniz Limanları	%15	%49	%35
Havalimanları	%13	%21	%16
Karayolları	%15	%43	%33
Demiryolları	%50	%53	%53
Depolama Olanakları	%16	%19	%10
Telekomünikasyon	%13	%21	%14

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Katılımcılar arasında Türkiye'nin deniz limanlarının altyapı kalitelerinin düşük ya da çok düşük olduğunu düşünenlerin oranı %15'tir. Bu oran, Türkiye'nin tablo 16'da da görüleceği üzere hem bulunduğu bölgenin ülkelerinin ortalamasından hem de bulunduğu gelir grubu ülkelerinin ortalamasından daha iyi olduğu söylenebilir. Diğer yandan, Türk havalimanlarının altyapı kalitesinin çok düşük olduğunu düşünenlerin oranı %13 iken, bu oran Avrupa & Orta Asya bölgesi ortalamasında %21, aynı gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasında ise %16'dır.

Karayolları altyapı kaliteleri karşılaştırıldığında, Avrupa & Asya bölgesinde yer alan ülkelerde altyapı kalitelerinin düşük ya da çok düşük olduğunu düşünenlerin ortalaması %43, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalaması %33 iken, Türkiye'nin %15 gibi düşük bir oranla gayet iyi durumda olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye'de demiryolları altyapı kalitesinin düşük ya da çok düşük olduğunu düşünen katılımcıların oranı %50 iken, söz konusu oran Avrupa & Asya bölgesinde yer alan ülkelerin ortalamasında ve üst orta gelirli ülkelerin ortalamasında %53'e çıkmaktadır.

Depolama olanakları alanında Türkiye'deki altyapı kalitesi hakkında katılımcıların %16'sı olumsuz düşünürken, aynı bölgedeki ülkeler hakkında %19'u, yine aynı gelir grubunda yer alan ülkeler hakkında ise %10'u olumsuz görüş bildirmiştir. Türkiye, telekomünikasyon altyapı kalitesi alanında aynı coğrafyada bulunan ülkelere ve aynı gelir grubunda bulunduğu ülkelere nazaran daha iyi bir konumdadır. Katılımcıların %13'ü Türkiye hakkında olumsuz görüş bildirirken bu oran Avrupa & Asya ülkelerinde %21, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelere ise %14'tür.

Yukarıdaki sonuçlara göre katılımcılar, Türkiye'nin "Altyapı Kaliteleri" alanında yer alan tüm boyutlarda rakiplerine kıyasla daha iyi bir seviyede olduğu yönünde fikir beyan etmişlerdir. Sadece depolama olanakları boyutunda üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasına göre Türkiye açısından bir olumsuzluk söz konusudur.

- Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi;

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından katılımcılardan kendi ülkelerindeki lojistik hizmetlerin yeterliliklerini ve kalitelerini en iyi seçenikle değerlendirmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 44).

Tablo 17: Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi (Cevap: Yüksek, Çok Yüksek)

	Türkiye 2018	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Karayolları	%53	%37	%44
Demiryolları	%17	%22	%29
Hava Taşımacılığı	%71	%40	%52
Deniz Taşımacılığı	%64	%23	%46
Depolama Olanakları	%50	%29	%42
Taşıma Acenteleri	%63	%43	%53
Gümrük İdareleri	%26	%27	%33
Kalite ve Standart Denetim Kurumları	%54	%25	%31
Sağlık Denetleme Kurumları	%42	%18	%24
Gümrük Komisyoncuları	%41	%36	%40
Ticaret ve Taşımacılık Kurumları	%50	%29	%37
Alıcı ve Göndericiler	%43	%18	%29

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Yukarıda tablo 17 incelendiğinde demiryolları, gümrük idareleri, sağlık denetleme kurumları, gümrük komisyoncuları, alıcı ve göndericiler göstergelerinde hizmet kalitesi ve yeterliliğinin yüksek olduğunu düşünenlerin oranının %50’den az olduğu görülmektedir. Hava taşımacılığı kalitesi, yüksek ya da çok yüksek yanıtını veren katılımcıların oranı %71 ile söz konusu alanın en iyisi olmuştur. Hava taşımacılığı alanını %64 ile deniz taşımacılığı, %63 ile taşıma acenteleri, %54 ile kalite ve standart denetim kurumları, %53 ile karayolları izlemektedir. Hem depolama olanaklarına hem de ticaret ve taşımacılık kurumlarına katılımcılar %50 oranında yüksek veya çok yüksek yanıtını vermişlerdir.

Yukarıdaki verilere göre Türkiye’nin “Hizmet Yeterliliği ve Kalitesi” alanında yer alan demiryolları ve gümrük idareleri boyutlarında rakiplerine kıyasla negatif bir görünüme sahip olduğu söylenebilir. Diğer yandan söz konusu alanda yer alan diğer tüm boyutlarda anket katılımcılarının çoğunluğu Türkiye hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

- İşlemlerin Verimliliği:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına aşağıda tablo 18’de yer alan dış ticaret işlemlerinin ülkelerindeki verimliliklerini değerlendirmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 45).

Tablo 18: İşlemlerin Verimliliği (Cevap: Sık sık, Neredeyse her zaman)

	Türkiye 2018	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
İthalat Teslimi ve Kontrolü	%75	%71	%69
İhracatın Teslimi ve Kontrolü	%90	%67	%78
Gümrük Kontrollerinin Şeffaflığı	%61	%60	%63
Diğer Sınır Kurumlarının Şeffaflığı	%58	%53	%51
Değişikliklerde Zamanında ve Yeterli Bilgi Verilmesi	%72	%47	%48
Yüksek Uyum Düzeyi Olan Ticaret Erbabı İçin Hızlı Güm.	%63	%52	%50

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Tablo 18 incelendiğinde, Türkiye’de %75 oran ile hem ithalatın teslim ve kontrolünün hem de %90 oran ile ihracatın teslim ve kontrolünün etkin bir şekilde yapıldığını düşünenlerin oranının hem bölge ülkeleri ortalamasından hem de gelir grubu ülke ortalamalarının bir hayli üzerinde olduğu söylenebilir.

Gümrük kontrollerinin şeffaflığı ve diğer sınır kurumlarının şeffaflığı alanlarında ise Türkiye’nin verimli olduğunu düşünenlerin oranı %61 ve %58’dir. Söz konusu rakamlar hem bölge ülkeleri ortalamasıyla hem de aynı gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasıyla benzerlikler göstermektedir.

Düzenleyici işlem değişikliklerinde zamanında ve yeterli bilgi sağlanması alanında ise katılımcıların %72’si Türkiye’yi yeterli bulmaktadır. Söz konusu oran Avrupa & Asya ülkeleri ortalamalarında %47, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasında ise %48 seviyelerine inmektedir. Yüksek uyum düzeyi olan ticaret erbabı için hızlandırılmış gümrükleme faaliyetlerinde ise katılımcıların %63’ü Türkiye’yi yeterince etkili bulmaktadırlar. Söz konusu oranlar aynı bölge ülkeleri ortalamasında %52’lere, aynı gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasında %50’lere inmektedir.

“İşlemlerin Verimliliği” alanında Türkiye sadece üst orta gelir grubunda yer alan ülkelere kıyasla gümrük kontrollerinin şeffaflığı boyutunda olumsuz grafik çizerken, söz konusu alanda yer alan diğer tüm boyutlarda anket katılımcıları Türkiye’yi rakiplerine kıyasla daha iyi bir konuma sahip olarak değerlendirmişlerdir.

- Ciddi Gecikmelerin Kaynağı;

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına, ülkelerindeki lojistik işlemlerde gerçekleşen ciddi gecikmelerin ne sıklıkla aşağıdaki işlemlerden kaynaklandığını belirtmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 46).

Tablo 19: Ciddi Gecikmelerin Kaynağı (Cevap: Sık sık, Neredeyse her zaman)

	Türkiye 2018	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Zorunlu Depolama	%10	%13	%11
Yükleme Öncesi Denetim	%15	%17	%11
Denizde Aktarma	%9	%16	%10
Suç Faaliyetleri	%8	%16	%8
Gayri Resmi Ödeme Talepleri	%11	%13	%14

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Tablo 19'a göre Türkiye'deki gecikme oranlarının çoğunlukla aynı bölgede yer alan diğer ülkelere ve aynı gelir grubunda yer alan ülkelere göre daha düşük olduğu gözlemlenmektedir. En fazla gecikme, katılımcılar tarafından %15 oranla yükleme öncesi denetim faaliyetlerinden kaynaklandığını belirtilirken, en az gecikme ise %8 oranla suç faaliyetlerinde (kargo çalınması vb.) yaşandığı belirtilmiştir. Katılımcıların sadece %10'u zorunlu depolama faaliyetlerinde olağan gecikme yaşandığını belirtirken, denizde aktarma esnasında yaşanan gecikmeyi %9, gayri resmi ödeme taleplerinden doğan gecikmeyi ifade edenlerin oranı ise %11'dir.

Tablo 19'dan elde edilen verilere göre, Türkiye'nin söz konusu gecikme oranlarının büyük kısmı rakiplerine oranla daha iyi durumda olduğu söylenebilir. Avrupa ve Orta Asya bölgesinde yer alan ülkelerin ortalamalarına göre tüm boyutlarda daha iyi durumda olan Türkiye, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasına göre sadece yükleme öncesi denetim boyutunda olumsuz bir grafik çizerken, suç faaliyetlerinde ise söz konusu grupla aynı orana sahip olmuştur.

- 2015 Yılından Bu Yana Lojistik Çevresinde Yaşanan Değişiklikler:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına kendi ülkelerinde aşağıda verilen alanların hangilerinde 2015 yılından bu yana gelişme veya gerileme olduğunu belirtmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 47).

Tablo 20: 2015 Yılından Bu Yana Lojistik Çevredeki Değişiklikler (Cevap: Gelişme yaşandı, Çok gelişme yaşandı)

	Türkiye 2018	Avrupa &Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Gümrük Kontrol İşlemleri	%63	%51	%64
Diğer Resmi Kontrol İşlemleri	%58	%40	%48
Ticaret ve Taşıma Altyapısı	%69	%56	%60
Telekomünikasyon Altyapısı	%82	%71	%63
Özel Lojistik Hizmetler	%79	%64	%65
Lojistik Sektörüne İlişkin Düzenlemeler	%61	%39	%52
Yolsuzluk Oranı	%50	%37	%48

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Yukarıda tablo 20'ye göre ankete katılanların %82'si en fazla gelişmenin telekomünikasyon altyapısı alanında yaşandığını belirtmişlerdir. Katılımcılar söz konusu gelişmeyi Avrupa & Asya ülkelerinde %71 ile değerlendirirken, üst orta gelir grubunun içerisinde yer alan ekonomilerde ise %63 olarak kaydedilmiştir. Katılımcılar %63 oranda gümrük kontrol işlemlerinde gelişme yaşandığını veya çok gelişme yaşandığını belirtirken, diğer resmi kontrol işlemlerinde %58, ticaret ve taşıma altyapılarında %69, özel lojistik hizmetlerinde %79 ve lojistik sektöründe meydana gelen düzenlemelerde %61 oranla gelişme veya çok gelişme yaşandığını belirtmişlerdir. Yine söz konusu gelişme oranlarının hepsi hem Avrupa & Asya ülkelerinin ortalamalarından hem de üst orta gelir grubunda yer alan ülke ortalamalarının üzerindedir.

Tablo 20'den elde edilen veriler sonucu Türkiye'nin "2015 Yılından Bu Yana Lojistik Çevresinde Yaşanan Gelişmeler" alanında rakiplerine kıyasla söz konusu değişikliklere ve gelişmelere daha fazla ayak uydurabildiğinden bahsedilebilir. Özellikle Avrupa & Orta Asya bölgesinde yer alan ülkelerin ortalamalarına göre her alanda daha iyi durumda olan Türkiye, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasına göre sadece gümrük kontrol işlemlerinde meydana gelen değişiklikler boyutunda üstünlüğü bulunmamaktadır.

- Kalifiye Personel Mevcudiyeti:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına kendi ülkelerinde lojistik alanında aşağıdaki birimlerde çalışan personellerin kalifiye olma durumlarını belirtmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 48).

Tablo 21: Kalifiye Personel (Cevap: Düşük, Çok düşük)

	Türkiye 2016	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Saha Lojistik Personeli	%38	%24	%26
İdari Lojistik Personeli	%30	%19	%33
Lojistik Sorunluları	%30	%28	%28
Lojistik Müdürleri	%26	%26	%27

Kaynak: Lojistik Performans Endeksi, 2016: 48

Tüm lojistik performans endeksleri içerisinde sadece 2016 yılında düzenlenen ankette yer verilen kalifiye personel sorusu ile lojistik sektöründe istihdam edilen personelin ne kadar kalifiye oldukları ölçülmek istenmiştir. Ülkemizde lojistik personellerinin kalifiye olma durumlarına düşük veya çok düşük yanıtı verenlerin oranlarına göz atıldığında, katılımcıların %38'i saha lojistik personellerinin, %30'u idari lojistik personelinin, %30'u lojistik sorumlularının ve son olarak %26'sı ise lojistik müdürlerinin kalifiye olmadıklarını belirtmişlerdir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 48).

Avrupa & Orta Asya bölgesi ülkelerine göre tüm boyutlarda daha düşük yanıtlar elde eden Türkiye sadece lojistik müdürleri bazında söz konusu bölgeyle eşit bir oran yakalayabilmiştir. Ayrıca üst orta gelir grubunda yer alan ülkelere göre saha lojistik personeli ve lojistik sorumluları alanlarında da negatif bir görünüm sergileyen Türkiye, sadece idari lojistik personel ve lojistik müdürleri bazında katılımcılardan olumlu sonuç alabilmiştir.

Türkiye'nin söz konusu alanda daha iyi yerlere gelebilmesi amacıyla özellikle kalifiye lojistik personeller yetiştirilmesi ve bunun için de lojistik eğitimine gereken önemin verilmesi gerekmektedir.

- Gümrükte Geçen Süre (Gün):

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına, faaliyet gösterdikleri ülkelerde ithalat işlemleri esnasında beyannamenin onaylandığı tarihten gümrük işlemlerinin son bulmasına kadar olan süreyi ortalama belirtmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 49).

Tablo 22: Gümrükte İthalat İşlemlerinde Geçen Ortalama Süre

	Fiziki Kontrol (gün)	Fiziki Kontrol Dışı (gün)
Türkiye 2018	2	1
Avrupa & Orta Asya	2,86	2,75
Üst Orta Gelir Grubu	3,64	1,88

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Tablo 22 incelendiğinde, ithalat işlemleri sürecinde ilk evrak işlemlerinden itibaren son gümrük işlemleri bitinceye kadar olan sürenin Türkiye’de, fiziki kontrol olması durumunda 2 gün, fiziki kontrol olmaması durumunda 1 gün olarak gerçekleştiği belirtilmiştir. Söz konusu durum, fiziki kontrol olması durumunda Avrupa ve Orta Asya bölgesi ülkeleri ortalamasından yaklaşık 0,86 gün az iken, fiziki kontrol dışı olması durumunda 1,75 gün daha azdır. Diğer yandan Türkiye üst orta gelir grubu ülkeleriyle kıyaslandığında ithalat işlemlerinde ilk evrakların hazırlandığı tarihten gümrük işlemlerinin sonuna kadar geçen ortalama süre fiziki kontrol olması durumunda 1,64 gün daha az iken, fiziki kontrol olmaması durumunda 0,88 gün daha azdır.

Tablo 22’ye göre Türkiye’nin gümrükte gerçekleşen ithalat işlemleri esnasında geçen sürelerde rakiplerine kıyasla daha iyi durumda olduğu rahatlıkla söylenebilmektedir.

- İthalatta Fiziki Kontrol Oranı:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına ülkelerindeki ithalat işlemlerinde yer alan gönderilerin fiziki olarak kontrol edilme durumları sorulmuştur (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 50).

Tablo 23: İthalatta Fiziki Kontrol Oranı

	İthalatta Fiziki Kontrol Oranı
Türkiye 2018	%12
Avrupa & Orta Asya	%15
Üst Orta Gelir Grubu	%28

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Türkiye’de fiziki kontrol oranı %12 seviyelerinde iken, Avrupa & Orta Asya ülkeleri ortalamasında %15, üst orta gelir grubuna dâhil olan ülkelerin ortalamasında ise %28’dir. Türkiye’nin her iki karşılaştırmada da daha üstün olduğu rahatlıkla söylenebilmektedir.

- Çoklu Kontrol Oranı:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarına ülkelerinde fiziki denetime giren ithal eşyaların hangi oranla tekrar denetime tabi tutuldukları hakkında bilgi verilmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 51).

Tablo 24: İthalatta Çoklu Kontrol Oranı

	Çoklu Kontrol Oranı
Türkiye 2018	%6
Avrupa & Orta Asya	%9
Üst Orta Gelir Grubu	%12

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Tablo 24 verileri incelendiğinde, Türkiye’de gümrüklerde fiziki kontrole tabi tutulmuş bir ürünün sonradan tekrar kontrol edilme oranı %6 olarak belirtilmiştir. Aynı oran Avrupa & Orta Asya bölgesi ülkeleri ekonomileri ortalamasında %9, üst orta gelir grubunda yer alan ülkeler ortalamasında ise %12 olarak belirtilmiştir. Türkiye söz konusu alanda rakiplerine göre daha iyi bir durumdadır.

- İhracat ve İthalatta Teslim Süreleri:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarından ülkelerindeki deniz limanlarında, havalimanlarında ve karayollarında gerçekleşen ihracat işlemlerinde göndericiden yükleme limanına, ithalat işlemlerinde ise boşaltma limanından alıcıya kadar geçen teslimat süresinin ortalama kaç gün olduğu ve ortalama kaç km mesafe katedildiği hakkında bilgi vermeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 52).

Tablo 25: İhracat ve İthalatta Teslim Süreleri (Hava/Deniz Limanları)

Ülke / Ülke Grubu	Mesafe (km)	İhracat (gün)	Mesafe (km)	İthalat (gün)
Türkiye 2018	252	3	332	3
Avrupa & Orta Asya	461	4,83	499	3,60
Üst Orta Gelir Grubu	458	4,45	239	3,83

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

İhracat işlemlerinde, ürünün göndericiden yükleme limanına kadar geçen sürenin ülkemizde 252 km için 3 gün sürdüğü gözlemlenmektedir. Söz konusu durum, Avrupa & Orta Asya ülkeleri ortalamasında 461 km için 4,83 gün sürerken, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasında 458 km için 4,45 gün sürmektedir. İthalat işlemlerinde ise, ürünün boşaltma limanından alıcıya kadar geçen sürenin Türkiye’de 332 km için 3 gün sürerken, aynı durum Avrupa & Orta Asya ülkeleri ortalamasında 499 km için 3,60 gün, üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasında ise 239 km için 3,83 gün sürmektedir.

Yukarıda tablo 25’e göre; deniz limanlarında ve havalimanlarında gerçekleştirilen ihracat işlemlerindeki teslim sürelerinde Türkiye’nin kıyaslandığı hem coğrafi bölgeden hem de gelir grubundan daha iyi durumda olduğu görülmektedir. İthalatta ise üst orta gelir grubunda yer alan ülkelere göre işlemler Türkiye’de daha uzun sürmekteyken, Avrupa & Orta Asya ülkelerine göre Türkiye daha kısa sürede ithalat işlemlerini gerçekleştirmektedir.

Tablo 26: İhracat ve İthalatta Teslim Süreleri (Karayolu)

Ülke / Ülke Grubu	Mesafe (km)	İhracat (gün)	Mesafe (km)	İthalat (gün)
Türkiye 2018	1267	6	1087	6
Avrupa & Orta Asya	1348	8	1574	8
Üst Orta Gelir Grubu	940	7	741	7

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Yukarıda tablo 26’da ürünlerin karayolu vasıtasıyla ihraç ya da ithal işlemleri için tahmin edilen süreleri ve mesafeler verilmiştir. Buna göre Türkiye’de 1267 km ihracat işlemleri için 6 günlük bir süre gerekirken, ithalat işlemleri için 1087 km için 6 günlük süre katılımcılar tarafından belirtilmiştir.

Tablo 26’ya göre; karayollarında gerçekleştirilen ihracat işlemlerindeki teslim sürelerinde Türkiye’nin kıyaslandığı hem coğrafi bölgeden hem de gelir grubundan daha düşük performans sergilediği gözlemlenmektedir. İthalatta ise üst orta gelir grubunda yer alan ülkelere göre işlemler Türkiye’de daha uzun sürmekteyken, Avrupa & Orta Asya ülkelerine göre Türkiye daha avantajlı bir durumda olmaktadır.

• İhracat ve İthalatta Karşılaşılan Devlet Dairesi ve Evrak Sayıları;

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarından ülkelerinde dış ticaret işlemlerini gerçekleştirirken gümrüklerde dâhil olmak üzere kaç adet devlet kurumu ile karşılaştıklarını ve kaç adet evrak teslim ettiklerini belirtmeleri istenmiştir (Lojistik Performans Endeksi, 2016: 53-54).

Tablo 27: Dış Ticaret İşlemlerinde Karşılaşılan Devlet Dairesi ve Evrak Sayıları

	İhracat Devlet Dairesi S.	İthalat Devlet Dairesi S.	İhracat Evrak Sayısı	İthalat Evrak Sayısı
Türkiye 2018	3	3	4	4
Avrupa & Orta Asya	2,8	2,5	4	3,6
Üst Orta Gelir Grubu	3,5	3,7	4,1	4,5

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Tablo 27'ye göre Türkiye'de dış ticaret işlemleri ile uğraşan iş insanlarının faaliyetleri esnasında karşılaşmış oldukları devlet dairesi sayısı ihracat ve ithalatta 3'tür. Söz konusu rakamlar Avrupa & Orta Asya ülkeleri ortalamalarından fazla olup üst orta gelir grubu ülkelerinden daha düşük seviyededir.

Türkiye'de dış ticaret işlemleri esnasında karşılaşılan evrak sayısı ihracat ve ithalat alanlarında 4'tür. Söz konusu rakam, Avrupa & Orta Asya ülkeleri ortalamasında ihracat alanında 4, ithalat alanında ise 3,6 olmaktadır. Üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerinde ise evrak sayıları ihracat alanında 4,1 olurken, ithalat alanında 4,5 seviyelerine çıkmaktadır.

- Gümrükler:

Bu kısımda Dünya Bankası tarafından anket katılımcılarından ülkelerinde gümrükler alanında aşağıda listelenen hizmetlerin hangi oranla sağlanabildiğini cevaplamaları istenmektedir.

Tablo 28: Gümrüklerde Sağlanan Kolaylıklar

	Türkiye 2018	Avrupa & Orta Asya	Üst Orta Gelir Grubu
Elektronik Olarak İşlem Gören Beyannameler	% 100	%92	%89
Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri Kullanan İthalatçılar	% 100	%72	%82
Teslim Yerini Satıcı veya Alıcının Belirleyebilmesi	% 100	%84	%72
Teminat Karşılığında Eşyanın Gümrükten Çekilebilmesi	-	%57	%67

Kaynak: Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018

Türkiye'de gümrüklerde işlem gören ve elektronik olarak sunulan beyannamelerin oranı %100 ile hem Avrupa & Orta Asya ülkelerinin ortalamasından hem de üst orta gelir grubunda yer alan ülkelerin ortalamasından oldukça fazladır. Aynı durum yetkilendirilmiş gümrük müşaviri kullanan ithalatçılar (%100) ve teslimin yapılacağı yeri satıcı veya alıcının belirleyebilmesi (%100) alanlarında da geçerlidir.

4.3. Lojistik Performans Endeksi Açısından Türk Lojistik Köylerinin Ülke Ekonomisi Üzerindeki Etkileri

Türk lojistik köylerinin ülke ekonomisi üzerindeki etkilerinin incelenebilmesi için öncelikle ülkenin ekonomik verilerinin ve bu veriler üzerindeki lojistik faaliyetlerin ağırlıklarının bilinmesi gerekmektedir. Bu bakımdan çalışma içerisinde daha önce bahsedilen Türkiye dış ticaret verilerine tekrar göz atıldığında 2018 yılı için gerçekleşen dış ticaret hacmi 390 milyar dolar olur iken, bunun 167 milyar dolarının ihracattan, 223 milyar dolarının ise ithalattan oluştuğu bilinmektedir. Özellikle son 25 yıla bakıldığında, dış ticaret hacminde yaklaşık 7 katlık (57 milyar dolardan 390 milyar dolara) bir büyüme göze çarpmaktadır. Dış ticaret rakamları içerisinde ihracat ve ithalat rakamlarının da aynı oranla büyüdüğü fakat ihracatın ithalatı karşılama oranının düzenli olarak arttığından bahsetmek mümkün olmaktadır. Ayrıca 2018 yılında %2,6 büyüyen Türkiye ekonomisinin bir önceki yıl 3 trilyon TL olan GSYH miktarı 2018 yılında 700 milyar TL artarak 3 trilyon 700 milyar TL seviyesine çıkmıştır. Türk lojistik sektörü büyüklüğü 2017 yılı verilerine göre yaklaşık 372 milyar TL iken 2018 yılında yaklaşık 400 milyar TL olduğu tahmin edilmektedir (Tanyaş, ekovitrin.com). Ayrıca önceki bölümlerde bahsedilen lojistik köylerinde kurulmalarıyla beraber Türkiye ihracatının yaklaşık dörtte birini oluşturan 40 milyar dolarlık bir payın ekonomiye kazandırılması hedeflenmektedir. Böylece yaklaşık 400 milyar TL olan Türk lojistik sektör büyüklüğü, lojistik köylerinde faaliyete geçmeleriyle birlikte yaklaşık 700 milyar TL'lik bir sektöre dönüşeceği unutulmamalıdır.

Yukarıda verilen rakamsal bilgiler doğrultusunda Türk lojistik sektörünün, özellikle son yıllarda faaliyete geçirilen ve geçirilmesi planlanan lojistik köylerle beraber dünya standartlarına ulaştırılması Türkiye ekonomisine büyük katkılar sağlayacağı bilinmektedir. Bu bakımdan Türkiye, hem sahip olduğu coğrafi konumuyla hem de sahip olduğu genç ve dinamik nüfusuyla lojistik hizmetlerden en üst seviyede yararlanması gereken bir ülkedir. Türkiye'nin lojistik alanında istenilen seviyeye gelmesi için bünyesinde barındırdığı bazı eksiklikler ve sorunlar mevcuttur. Aşağıda söz konusu eksiklikler ve beraberinde sahip olunan fırsatlar belirtilmek

amacıyla 2018 yılı “Lojistik Performans Endeksi” sonucundan ve yine 2018 yılı için düzenlenen “Küresel Rekabet Gücü Endeksi” sonucunun bir bölümünden faydalanılarak bir SWOT analizi düzenlenmiştir.

Güçlü Yönler:

- Sahip olunan coğrafi konum ve genç nüfus
- İşgücü maliyetlerinin rakiplere oranla daha düşük olması
- Yabancı sermaye yatırım potansiyelinin fazla olması
- Yabancı yatırımcının korunması için alınan devlet tedbirleri
- Son yıllarda artan karayolları ve havayolu taşımacılığı altyapı kaliteleri
- İç pazarın büyüklüğü
- Akademik alanlarda lojistik sektörüne profesyonel işgücü yetiştirme çabasının yüksek olması
- Son yıllarda meydana gelen yatırımlarla birlikte artan altyapı kaliteleri (limanlar, demiryolları ve karayolları, bilgi teknolojileri)
- Dış ticaret işlemlerinin verimliliği (ithalat ve ihracatta planlanan sürelere uyulması vb.)
- Gümrük işlemlerinde yaşanan zaman kayıplarının minimum düzeyde tutulması (suç faaliyetleri, aktarma süreleri, gayri resmi ödeme talepleri vb.)
- Lojistik sektörüne ilişkin yeniliklere uyum sağlama (ticaret ve taşıma altyapıları, telekomünikasyon gelişimleri vb.)
- Kalifiye personel sayısında meydana gelen artışlar
- Dış ticaret işlemleri esnasında geçen süreler

- Gümrüklerde işlem gören malların denetim oranları
- Elektronik beyanname kullanımı
- Firmalar tarafından yetkili gümrük müşaviri kullanma oranı
- Alıcı ve satıcıların teslim yerlerini belirleyebilme olanakları

Zayıf Yönler:

- Uygulanan cret ve harç seviyelerinin yüksek olması
- Hizmet kalitelerinin yeterli düzeyde olmaması (gümrük idareleri, gümrük komisyoncuları vb.)
- Dış ticaret işlemleri esnasından karşılaşılan devlet dairesi sayısının fazla olması
- Dış ticaret işlemler esnasından karşılaşılan evrak sayısının fazla olması
- Kalite ve standart denetim kurumlarının eksikliği
- Dış ticaret işlemlerinin istenilen Őeffaflıkta olmaması
- Özellikle karayolu taşıma yapan araçların eski model olmaları
- Demiryolu ve liman altyapılarının kalitesi
- Yeterli derecede kurumsallaşmamış lojistik firmalarının varlığı
- Yerel lojistik firmalarında bilgi teknolojilerinin kullanım oranlarının eksikliği
- Yerel firmaların etik davranışları
- Vergilendirmenin yatırım teşviklerine olumsuz etkisi
- Ülkenin yetenekleri elinde tutma ve çekme kapasitesinin düşüklüğü

Fırsatlar:

- Coğrafi konumu dolayısıyla Asya ve Avrupa arasında önemli bir lojistik merkez olma fırsatı bulunması
- Dış ticaret hacminde meydana gelen artışlar
- Dış piyasanın büyüklüğü
- Son yıllarda firmaların lojistik faaliyetlere profesyonel olarak yaklaşmaları ve dış kaynak kullanımını yönteminden faydalanmaları
- Lojistik performans endeksine göre, bulunmuş olduğu coğrafyada yer alan rakiplerine ve ait olduğu gelir grubunda yer alan ekonomilere oranla daha iyi durumda bulunması
- Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla rakamlarında düzenli artış eğilimi

Tehditler:

- Özellikle deniz ve karayolu taşımacılığında Bulgaristan ve Yunanistan gibi ülkeler ile yaşanan yoğun rekabet
- Bölgesel ekonomik krizler dolayısıyla potansiyel yabancı yatırımcının pazara girmekten çekinmesi
- Avrupa Birliği lojistik mevzuatına uyumun yetersizliği
- Terörizmin varlığı
- Bölgede yaşanan ekonomik ve siyasal istikrarsızlıklar
- Rakipleri arasında işgücü maliyeti daha düşük olan ülkelerin varlığı
- Ülke kredi değerlendirmesinin olumsuz olması

Türkiye, yukarıda bahsedilen güçlü yönlerini koruyarak, zayıf yönlerini ise ivedilikle gidererek lojistik köy atılımlarını bir an önce gerçekleştirme yoluna gitmelidir. Ayrıca sahip olduğu fırsatları en verimli şekilde değerlendirerek tehdit unsurlarını minimum düzeye indirmelidir.



SONUÇ VE ÖNERİLER

2023 yılı hedefleri doğrultusunda 500 milyar dolarlık ihracat hedefiyle dünyanın ilk 10 büyük ekonomisi arasına girmeyi amaçlayan Türkiye, her alanda bahsedildiği gibi jeopolitik konumunun sağladığı avantajları eksiksiz kullanma çabasına girmelidir. Özellikle gümrükler, altyapılar, lojistik kalite ve yeteneği, izleme ve takip edilebilirliği ve uluslararası sevkiyatlar nezdinde iletişim altyapılarını güncelleyerek lojistik performansını artırma yoluna gitmelidir. Ayrıca daha modern araçların lojistik sektörüne kazandırılması ve hem kalıcı hem de donanımlı personellerin istihdam edilmesi kalite ve zamanlama konusunda Türkiye'yi daha üst sıralara taşıyacağı bilinmektedir.

Tanyaş (2016: 68)'a göre, Türk lojistik sektörünün başlıca sorunları şu şekilde sıralanmıştır;

- Karayolu ve kamyon ağırlıklı taşıma yapılması
- Birçok bölgede serbest piyasa ekonomisi kurallarının tam olarak oluşmaması
- Liman ve demiryolu altyapısındaki yetersizlikler
- Karma taşımacılık yapısına dayalı ulaştırma koridorlarının kurulamaması ve buna bağlı lojistik köylerin oluşturulamaması
- Sektörün istenen düzeyde kurumsallaşamaması
- Eğitim, araştırma, standardizasyon ve sertifikasyon eksikliği
- Lojistikte ulusal koordinasyonun sağlanamaması
- Profesyonel yönetim yapılarının olmaması
- Kayıt dışı ekonomiden kaynaklanan haksız rekabet koşulları
- Gümrük mevzuatının lojistik maliyetleri artırıcı yönde olması ve uluslararası uzlaşmalara tam olarak uyum sağlanamaması

Yukarıda bahsedilen sorunlar giderilerek Türkiye'nin lojistik performans endeksinde daha üst sıralara çıkacağı ve lojistik dostu ülkeler arasına girebileceği belirtilmektedir (Tanyaş, 2016: 68).

Lojistik Performans Endeksinde ilk 32 (160/5) basamak içerisinde yer alan lojistik dostu ülkeler arasına girmeyi hedefleyen Türkiye (47), özellikle "Gümrükler", "Altyapılar", "Uluslararası Sevkiyatlar", "Lojistik Kalite ve Yeteneği", "Sevkiyatların İzlenebilirliği ve Takip Edilebilirliği" ve "Zamanlama" boyutlarında aşağıda önerilen çalışmaları yaparak daha üst basamaklara çıkması olası olacaktır.

Türkiye, özellikle rakiplerine kıyasla lojistik performans endeksi sonuçları açısından 160 ülke arasından 58. sırasıyla en kötü olduğu gümrükler alanında bazı önemli atılımları gerçekleştirmelidir. Söz konusu atılımlar; gümrük mevzuatlarının lojistik süreçlerin maliyetlerini azaltıcı şekilde tasarlanması ve özellikle sınır kapılarının modernizasyon işlemlerini kapsamaktadır.

Lojistik performans endeks çıktılarından bir diğeri olan altyapılar alanında ise Türkiye'nin 33. basamaktaki yeri ile çokta olumsuz bir tablo çizmediğinden bahsedilebilir. Fakat Türkiye'nin bir üst gelir grubunda yer alan Almanya, İsveç, Belçika ve Singapur gibi LPI sıralamasının ilk 32 basamağında yer alan lojistik dostu ülkelerle rekabet edebilmesi açısından söz konusu alanda da bazı iyileştirme çalışmaları yapmalıdır. Bu çalışmalar; taşımacılık altyapısında yer alan faaliyetlerdeki kalite ve kapasite yetersizlikleri giderilerek, taşıma türleri arasındaki bağlantılar güçlendirilip aralarında bir denge oluşturulmalıdır. Ayrıca içerisinde bulunduğumuz çağa uygun lojistik köyler kurularak, uluslararası taşımacılığa uygun modernizasyon ve standardizasyon çalışmaları eksiksiz tamamlanmalıdır.

Uluslararası sevkiyatlar boyutu kapsamında 160 ülke arasında 53. basamakta yer alan Türkiye, gümrükler alanından sonra en çok yatırımlarını ve çalışmalarını bu alana kaydırmalıdır. Özellikle Avrupa Birliği standartlarına uygun yönetmeliklerle hem araçların uygunluğu, hem vergilerin hem de sınır süreçlerinin düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca bölgede lojistik faaliyetler alanında güçlü olan ülkelerle lojistik birliktelikler kurulmalıdır.

Lojistik performans endeksinin bir diğerk çıktısı olan lojistik kalite ve yeteneği boyutu aslında diğerk tüm boyutları etkileyen bir güce sahip olmaktadır. Bir ülkenin coğrafi konumları ne kadar avantajlı olursa olsun eğer lojistik açıdan kalite ve yetenekten yoksunsa lojistik dostu ülkeler arasına girmesi oldukça zor olacaktır. Bu sebepten dolayı lojistik performans endeksinde söz konusu boyutta 160 ülke arasında 51. basamakta yer alan Türkiye, lojistik hizmetlerini çağın gerektirdiği ölçüde sürekli olarak güncellemelidir. Özellikle lojistik dostu ülkelerin veri tabanlarından yararlanılarak lojistik eğitimi kapsamında karşılıklı işbirlikleri kurulmalıdır. Müşteri memnuniyeti kapsamında özellikle yeşil ve tersine lojistiğe önem verilmelidir.

Lojistik köyler açısından sürecin önemli bir kısmını oluşturan sevkiyatların izlenebilirliği ve takip edilebilmesi boyutunda Türkiye, 2018 yılı lojistik performans endeksinde 160 ülke arasında 42. basamakta yer almaktadır. Süreç, aksaklıklara ve hatalara yer verilmeden gerçekleştirilmesi gereken faaliyetleri kapsamaktadır. Bu nedenle, internet altyapılarının sürekli geliştirilerek zaman ve maliyet tasarrufu açısından elektronik belge kullanımları artırılmalıdır. Özellikle ulusal ve uluslararası lojistik köyler arasında sağlıklı ve sürekli bir koordinasyon sağlanmalıdır.

Özellikle müşteriler açısından lojistik faaliyetler arasında en önemli ölçüt zamanlama olarak kabul edilmektedir. Zamanında teslim edilemeyen bir ürün müşteriler nazarında lojistik hizmet sağlayıcına karşı oldukça fazla olumsuz görüş beslemelerine neden olmaktadır. Söz konusu boyutta 2018 yılı lojistik performans endeksinde 160 ülke arasında 44. basamakta yer alan Türkiye bu alanda gelişimini sürekli hale getirerek sıralamada daha iyi yerlere geleceği öngörülmektedir. Bu alanda özellikle yurtiçi ve yurtdışı lojistik merkezlerle olan bağlantılar güçlendirilmelidir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Al-Mashari, Majed, Zairi, Mohamed, (2000). "Supply-chain Re-engineering Using Enterprise Resource Planning (ERP) Systems: An Analysis of a SAP R/3 Implementation Case", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol: 30, Issue: 3/4.

Arvis, J-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., ve Kiiski, T. (2018). Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators, The World Bank.

Aydın, G. T., ve Öğüt, K. S., (2008). Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyler, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Ulaştırma AD., İstanbul.

Babacan, Muazzez, (2003). "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu", Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksekokulu Pazarlama Programı, s. 9-15, İzmir.

Baki, Birdoğan, Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, 1. Baskı, 2004, Trabzon.

Bamyacı, Muhammet, (2008). "Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli" (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bayar, F., Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinde Türkiye, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı: XXXII, s. 25-34, 2008.

Bayhan, M., Türkmen, M., Kepe, Duygu, Denizli-Kaklık Lojistik Köyünün Swot Analizi ile Değerlendirmesi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, ISSN: 1309-1387, Cilt: 9, Sayı: 22, Ss. 555-574, Aralık 2017.

Bookbinder, James H. and Tan, Chris S., Comparison of Asian and European Logistics Systems, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol: 33, No: 1, 2003, 36-58.

Canbolat, N., (2016). "Küresel Rekabet Endeksinin Lojistik Performans Endeksinin Alt Boyutları Üzerine Moderatör Etkisi", (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Cardebring, P. W. and Warnecke, C., (1995), Combi-Terminal and Intermodal Freight Centre Development: An Assessment

Ceran, Mehmet B., (2010). "Küresel Rekabet Ortamında Rekabetçi Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler; Konya Lojistik Köyü Önerisi", (Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Christopher, Martin, (2011). "Logistics & Supply Chain Management", Fourth Edition, Great Britain.

Çağlar, M. Berna, Lojistik İşletmelerinde Bilişim Teknolojilerinin Kullanımı, Müşteri Memnuniyeti ve İşletme Performansı İlişkisi: Bir Araştırma, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitü Dergisi, Sayı: 32, 2014, ss. 41-55, Konya.

Çamlıca, Zekiye ve Akar Gülşah S., (2014). "Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik Uygulamaları", Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi, Sayı:11, s. 106-107

http://sbedergi.gumushane.edu.tr/Makaleler/1342496085_V.pdf (22.01.2018).

Çancı, M. ve Erdal, M., (2003). "Lojistik Yönetimi", Utikad Yayınları, İstanbul.

Çetinkaya, Atalay, (2010). "Türkiye'de ki Limanların Lojistik Üs Olarak Değerlendirilmesi" Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Çınar Hakan, Lojistik ve Finans, <http://www.dunya.com/kose-yazisi/lojistik-ve-finans/18230>, (03.01.2017)

Demir, Erdem, S., (2016). "Lojistik Bir Merkez Olarak Gemlik", Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Demiroğlu, Őerife, (2013). "Küresel Lojistik Köyleri ve Bu Kapsamda Türkiye'de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme" Doktora Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Durusu, A., (2011). "Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Örnek Uygulamaların İncelenmesi", Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Dutak Pamir İ., (2011). "Ekonomik Küreselleşme Sürecinde Türkiye'nin Küresel Lojistik Üs ve Lojistik Mükemmeliyet Merkezi Olmasına Yönelik Bir Araştırma" Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı (DOĞAKA), Lojistik Sektör Raporu, 2014.

Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, Düzce Bölgesi Lojistik Pazar'ı Strateji ve Potansiyel Belirleme Raporu, 2015.

Doğançelik, Coşkun, (2010). "Türkiye'nin Lojistik Üs Olma Potansiyelinin TOPSIS Modeli ile İncelenmesi" Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Doğaner, Özlem, (2010). "3 Milyar Dolara 15 Lojistik Köy", www.patronlardunyasi.com/haber/3-Milyar-Dolara-15-lojistik-koy/86647, (11.02.2018).

Eker, Ö., (2006). "Lojistik Yönetimi ve Tedarik Lojistiği Sürecinde Performansın Artırılması" Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Elgün, Mahmut N., (2011). "Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi" Doktora Tezi, Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon.

Elgün, Mahmut N. ve Elitaş, Cemal, (2001). "Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi", Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 9, No: 2, Ss. 630-645.

Ener, T., (2010). "Küresel Lojistik Performans İndeksi: Mersin'de Faaliyet Gösteren Lojistik Firmalarının Sektörel Performanslarının İncelenmesi" Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.

Ercan, N., Çelik, İ., Atılcan, M., (2006). "Yük Köyleri Kavramı ve TCDD'de ki Yük Köyü Uygulamaları", Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, ss. 1001-1010, Ankara.

Erdal, Murat, (2009). "Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi", İstanbul.

Erdal, Murat, (2004). "Dünya Ticaretinin Kalbi: Lojistik Üsler", Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Eki, Sayı:7338, s.2

Erdal, Murat, (2005). "Küresel Lojistik Üsler", UTİKAD Yayınları, İstanbul, ISBN 975-924469-5-3.

Erdal, Murat, (2004), "Lojistik Üs Olma Stratejileri ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", Logistical Dergisi, Sayı:2, s.12-13.

Erdal, Murat, (2004). "Lojistik Üs Bölgelerinin Gelişiminde Talep Dinamikleri", Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7438, s.2

Erdumlu, Mert, (2006). "Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması", (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Görgülü, Hasan, (2012). "Lojistik Köyler ve Konya Uygulaması", Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Görgün, Mehmet Ragıp, (2012). "Türk Lojistik Sektörünün Analizi ve Alternatif Taşıma Araçları İçinde Ekonomik Katkısı İtibariyle Tercih Edilmesi Gereken Taşıma Şekli ve Öneriler", Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Gülen, K. Güven, (2011). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 2010-70, İstanbul.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi, Lojistik Performans Endeksi 2016, Yayın No: 895, Şubat 2017, Ankara.

Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), "Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi", Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2014, Ankara.

Karaçay, Gülsün, "Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş", Çukurova Üniversitesi İ.İ.B.F. İşletme Bölümü, Cilt: 14, Sayı: 1, Ss. 317-332, 2015, Adana.

Karadeniz, Vedat ve Akpınar, Erdal, (2011). Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 23, Ss. 49-71, İstanbul.

Kaus, Kaan, (2012). "Yeşil Lojistik ve Yeşil Tedarik Zinciri Yönetimi", www.lojistikvetzy.blogspot.com.tr/2012/03/yesil-lojistik-ve-tedarik-zinciri.html (22.01.2018).

Kır, Feyza, (2016). "Türkiye'nin Konumu Açısından Lojistik Köylerin Önemi: Kars Lojistik Köy Örneği", (Yüksek Lisans Tezi), Kilis 7 Aralık Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kilis.

Kurt, V., Çelik, İ., ve Ercan, N., (2008). "TCDD Lojistik Köyü Çalışmaları", 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiri Kitabı, ss. 1483-1493, İstanbul.

Kutsal, Sakin, (2008). "Türkiye'nin Lojistik Bir Üs Olabilme Potansiyelinin Kümelenme Analizi ile İncelenmesi", (Yüksek Lisans Tezi), Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Malzeme Tedarik ve Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dalı, Ankara.

Stiglitz, Joseph E., Küreselleşme Büyük Hayal Kırıklığı, Çev. Arzu Taşçıoğlu & Deniz Vural, 4. Baskı, Plan B Yayınları, 2006, İstanbul.

Şenarslan, Ömür, (2005). "Küreselleşme Sürecinde Değişen Uluslararası Ticaret Dengeleri ve Türkiye Dış Ticareti Üzerine Etkileri (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.

Koban, E., Keser, H., (2007). Dış Ticarete Lojistik, Ekin Basın Yayın, Ankara.

Larson, Paul D., Halldorsson, Arni, (2002). "What is SCM? And, Where is it?", The Journal of Supply Chain Management, Vol: 38, Issue: 3.

MÜSİAD Araştırma Raporları 99, Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik: Yeşil Lojistik, 2015, İstanbul.

MÜSİAD, İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu, 2014, İstanbul.

MÜSİAD Araştırma Raporları 103, Endüstri 4.0 ve Geleceğin Lojistiği, Lojistik Sektör Raporu, 2017, İstanbul.

Orhan, Osman Z., (2003). Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2003-39, İstanbul.

Oum, Tae Hoon, Park, John-Hun, Multinational Firms, Location Preference for Regional Distribution Centers, Focus on The Northeast Region, Transportation Research, Part E, Vol:40, Issue:2, 2004, March, 101-121, (www.sciencedirect.com) (30.01.2018).

Özdener, Hasan H., (2010). "Lojistikte Toplam Kalite Yönetimi", Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özdoğan, Sercan, (2016). "Lojistik Yönetimi ve Lojistik Köyleri", Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.

Özmen, M., ve Diğerleri, Pazarlama İlkeleri, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, No: 1965, 1. Baskı, Ocak 2013, Eskişehir.

Resmi Gazete, (2011). "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname", No: 28102 (Mükerrer), Tertip: 5, Cilt: 51.

Saatçioğlu, C., ve Çelikok Kaan, Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye'de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi, 2017, Cilt: 5, Sayı: 2, Ss. 80-90.

Kıymetli Şen, İlker, Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2014, Cilt: 4, Sayı: 1, ss. 83-106.

Taniguchi, Elichi, Noritakeb, M., Yamadab, T. ve Izumitani, T., (1999). "Optimal Size and Location Planning of Public Logistics Terminals", Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Vol: 35, Issue: 3, Pages: 207-222, Japan, (www.sciencedirect.com) (26.01.2018).

Tanyaş, Mehmet, (2015). "İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu" MÜSİAD Araştırma Raporları, Sayı:95, İstanbul.

Tanyaş, Mehmet, (2016). "Lojistik Sektörü Analizi", Ekovitrin, Kasım, Ss. 64-74.

Taşer, Atıl ve diğerleri, (2013). Çağdaş Lojistik Uygulamaları, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi, Yayın No: 1710, Eskişehir.

The World Bank, Connecting to Compete 2018, The Logistics Performance Index and Its Indicators, Washington DC.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), (2012). "Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011", Ankara.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), (2014). "Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu", Yayın Sıra No: 2015/260, Ankara.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), (2016). "73. Genel Kurul Ekonomik Rapor", Yayın No: 2017/286, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, 2015- 2019 Stratejik Plan, s. 58-70, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1963). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1968). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1973). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1979). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1984). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1989). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (1995). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996-2000, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (2006). Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007-2013, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (2013). Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2014-2018, Ankara.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu, 2017, İstanbul.

Tutar, Erdinç ve diğlerleri, Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri ile Karşılaştırmalı Bir Analizi, KMu İİBF Dergisi, Sayı: 17, 2009: 192-193.

Tutar, Erdinç ve diğlerleri, Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri ile Karşılaştırmalı Bir Analizi, KMu İİBF Dergisi, Sayı: 17, 2009: 192.

Tongzon, Jose, "Determinants of Competitiveness in Logistics: Implications for the ASEAN Region", Maritime Economics & Logistics, 2007, September, 67-83 (www.researchgate.net) 30.01.2018.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi, s. 33, 2013, Ankara.

Uludemir, Eren, "Tersine Lojistik Nedir?", (<https://webnak.com.tr/blog/tersine-lojistik-nedir/>), 03.07.2018.

UTİKAD, Lojistik Merkezleri Değerlendirme Çalışması, Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi, 2015, İstanbul.

Yapraklı Tefvik, Ş., ve Ünalın, M., "Küresel Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye'nin Son 10 Yıllık Lojistik Performansının Analizi", Atatürk Üniversitesi İİBF İşletme Bölümü, ss. 312-324, 2016.

Yıldıztekin, Atilla ve Çelik, Murat, H., İskenderun Lojistik Köyü İle Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Master Planı 2010-2023, 2011, Hatay.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://akademik.yok.gov.tr/AkademikArama/view/searchResultviewListThesis.jsp>.
(21.01.2017)

<http://akpartibitlis.org.tr/tr/icraat/halkimizin-yasam-kalitesini-yukseltiyoruz4/21637>
(23.01.2017)

<http://beetfeed.com/tr/home/home-hubs/> (23.02.2018).

<https://www.capital.com.tr/capital-dergi/capitalde-bu-ay/potansiyel-buyuk-buyume-hizlanacak> (10.01.2018).

http://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary
(13.12.2016)

<http://www.denizhaber.com.tr/antwerp-avrupanin-en-buyuk-2-limani-haber-50383.htm> (23.02.2018).

<http://www.dunya.com/gundem/kemalpasa-lojistik-koyunde-hedefler-3-yil-rotar-yapti-haberi-277129> (21.01.2017)

<http://www.dunya.com/gundem/bogazkopru-lojistik-koyunde-acilis-2015e-kaldi-haberi-266469> (23.01.2017)

<https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so130.jsp> (23.02.2018).

<http://www.emlakkulisi.com/17-lojistik-koyun-7sinde-ilk-etap-insaatlari-bitti/159000>
(23.01.2017)

<http://www.haberler.com/mardin-e-lojistik-merkez-yapilacak-4329955-haberi/>
(21.01.2017)

<http://www.loder.org.tr/tr/terimler.html?kelime=be%C5%9Finci> (04.01.2018)

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/vali-gul-sivas-lojistik-ussu-olacak-40885761>
(16.07.2018)

<https://railturkeyistasyon.wordpress.com/lojistik-merkezler/> (17.7.2018)

<https://www.trenhaber.com/tcdd/erzurum-lojistik-merkezi-acildi-h3649.html>
(14.07.2018).

<https://www.trenhaber.com/tcdd/tcdd-lojistik-merkezleri-h1951.html> (16.7.2018)

<http://www.lojistikturk.net/guncel/pazarlama-ve-lojistik-arasindaki-iliski-1-1341827846h.html> (03.01.2017)

<http://www.lojistikcilerinsesi.biz/2016/09/21/2016-lojistik-performans-indeksine-gore-turkiyenin-durumu/> (09.01.2017)

<http://www.lojistikci.com/?p=2841> (10.01.2017)

<http://tr.railturkey.org/2015/08/05turkoglu-lojistik-merkezi/> (21.01.2017)

<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkkoy.pdf>
(01.01.2017)

http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/950/turkiyenin_stratejik_vizyonu_2023_projesi
(01.05.2018)

<https://www.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/politikalar/icerik-vizyon-2023> (01.05.2018).

https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/TUR#chartarea
(02.05.2019)

<http://www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=13159> (21.01.2017)

<https://www.utikad.org.tr/loj-hizmet.htm> (01.02.2017).

https://www.wikizero.com/tr/Rotterdam_Liman%C4%B1#cite_note-s-t-3
(28.11.2017)

<http://denizcisin.com/index.php/2017/02/25/dunyanin-en-buyuk-10-limani/>
(30.11.2017)

<http://www.7deniz.net/haber/22909/hamburg-limani-her-yil-10-binden-fazla-gemi-agirliyor.html> (30.11.2017)

<http://www.denizhaber.com.tr/antwerp-avrupanin-en-buyuk-2-limani-haber-50383.htm>

<http://www.disticaret.biz.tr/2015/09/cinin-en-buyuk-limanlari-hangileridir.html>

<http://www.portsl.com/statistics/> (02.12.2017)

<http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/05460688-fe49-42e7-9740-4ce88b157b46> (23.02.2018).

www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/ab/euromed (02.07.2018).

<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10633> (04.12.2017)

https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250&anahtar=AB%20POL%C4%B0T%C4%B0KALARI%20VE%20T%C3%9CRK%C4%B0YE (13.4.2019).

<http://kalem-kagit.com/genel/lojistik-ve-dis-kaynak-kullanimi-1pl2pl3pl-4pl-5pl-kavrami.html> (04.01.2018)

<https://tr.railturkey.org/2017/10/06/turkiyenin-lojistik-merkezleri-hangileri-acildi/>, (07.03.2018).

<http://www.mfa.gov.tr/turk-ekonomisindeki-son-gelismeler.tr.mfa>, (21.05.2018).

<http://www.ahmetsariteke.com/haberler/konya-kayacik-lojistik-merkezi-icin-ilk-adim-temmuzda/detay>, (07.03.2018).

<http://www.tcdd.gov.tr/content/33> (16.7.2018)

<http://www.karaman.bel.tr/HaberDetay.aspx?HaberId=2855> (16.7.2018)

<http://cerasis.com/2015/04/22/logistics-infographic/>, (11.04.2018).

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/iki-yilda-7-lojistik-koy-faaliyete-basladi-6039sinda-ise-acilis-haberi-293145>, (07.03.2018).

<https://www.haberler.com/bozuyuk-te-lojistik-koy-projesi-ihalesi-sonuclandi-3677742-haberi/>, (07.03.2018).

<http://www.insaatnoktasi.com/HABER/5863/USAKLILAR-LOJISTIK-KOY-ISTIYOR.aspx>, (07.03.2018).

<http://www.lojistikcilerinsesi.biz/2017/04/05/kars-lojistik-merkezin-temeli-atiliyor/>, (07.03.2018).

<https://projedetailari.com/tcdd-mersin-yenice-lojistik-koy-projesi/>, (14.7,2018).

<https://www.dunya.com/ekonomi/kayseri039nin-2039nci-lojistik-koy-projesi-icin-devlet-destegi-haberi-187191>, (17.7.2018)

<http://www.rayhaber.com/2017/09/kemalpasa-lojistik-merkezinde-altyapi-tamam/> (14.07.2018).

<http://wownturkey.com/forum/viewtopic.php?t=52842&start=20>, (07.03.2018).

<http://www.rayhaber.com/2016/04/sivas-lojistik-merkezi-demiryolu-baglantisi-projesi-uygulama-projelerinin-hazirlanmasi-ihalesi-sonuclandi/>, (07.03.2018).

<http://www.wiki-zero.com/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvS8O8cmVzZWxfUmVrYWJldF9FbmRla3Np>, (13.03.2018).