



TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖYLERİN GELİŞME DURUMU ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

AN EVALUATION ON THE DEVELOPMENT STATE OF LOGISTIC VILLAGES IN TURKEY

Dr.Öğr.Üyesi. Mahmut Nevfel ELGÜN

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İşletme Bölümü, Konya/Türkiye
ORCID: 0000-0002-8380-886X

Raad Hasan Abdo Naji ALGALAL

Öğrenci. Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Entitüsü, İşletme Bölümü, Konya/Türkiye
ORCID: 0000-0002-3194-160X



ÖZET

Lojistik köyler, ülkelerin ekonomisinde önemli rol oynamaktadır. Lojistik köyler ürün ve hizmetlerin taşınması ve dağıtılmasında optimizasyon sağlayarak hem üreticiye hem de tüketiciye avantajlar sağlamaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD), Türkiye'nin sahip olduğu güçlü coğrafi konumunu göz önünde bulundurarak Türkiye'nin dünyada bir lojistik merkez olmasını öngörmüş ve lojistik köylerin kurulması projesini başlatmıştır. Bu çalışmada Türkiye'de lojistik köy projesinin hedeflerini, gelişimini, hayata geçirilen ve henüz proje aşamasında kalan merkezlerin durumları hakkında bilgi toplamayı amaçlanmıştır. Bu derleme çalışmasının teorik çerçevesinde lojistik ve lojistik köyler kavramları tartışılmış, pratik açıdan Türkiye'de lojistik faaliyetlerin mevcut durumu ve lojistik köylerin gelişimi ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Türkiye'de 25 adet lojistik köy kurulmasının planlandığı ve bunlardan 12 lojistik köyün tamamlandığı görülmektedir. Lojistik köyler kurulurken dikkate alınan en önemli kriterler köylerin birden fazla ulaşım altyapısına sahip olması ve doğru yerde konumlandırılmasıdır. Türkiye'nin küresel bir lojistik merkez olma hedefine ulaşması için kuruluşu tamamlanmış olan lojistik köylerin eksiklikleri giderilmeli, gelişmeleri sağlanmalı; hâlâ proje ya da planlama aşamasında olan lojistik köylerin tamamlanmasına büyük önem verilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Köyler, Türkiye

ABSTRACT

Logistic villages play an important role in the economy of the countries. Logistic villages provide advantages to both the producer and the consumer by optimizing the transportation and distribution of products and services. Considering Turkey's strong geographical location, Turkish State Railways (TCDD) envisaged Turkey to become a logistics center in the world and initiated the project of establishing logistics villages. This study aimed to gather information about the goals and development of the logistics village project in Turkey, and the status of the centers that have been implemented and are still in the project phase. In the theoretical framework of this review, the concepts of logistics and logistics villages are discussed. In the practical framework, the development of logistics activities and logistics villages in Turkey and these villages are discussed in detail. In this study, it is seen that it is planned to establish 25 logistics villages in Turkey and 12 of them have been completed. Many factors are taken into consideration while establishing these villages. The most important of these factors is that villages have more than one transportation infrastructure and are located in the right place. In order for Turkey to reach its goal of becoming a global logistics center, the logistics villages that have been completed should be given importance and efforts should be continuously improved, and great importance should be given to the completion of the logistics villages that are still in the project or planning phase.

Key words: Logistics, Logistics Villages, Turkey

1. GİRİŞ

Lojistik sözcüğü, eskiden sadece askerî alanda kullanılagelen ve savaşlarda ihtiyaç olan temel ürünlerin (yiyecek, içecek, malzeme, vs.), hedefe ulaştırılması ve dağıtılması için kullanılmıştır. Ancak 20. yüzyılın içerisinde lojistik faaliyetler sivilleşmiş ve lojistik işletmelerinin fiziksel ve idari yapılarında değişiklikler ortaya çıkmıştır. Lojistik kavramı işletmelerin yönetimi ve operasyonlarının bir parçası olmuştur. Günümüzde hem ülkelerin hem de işletmelerin sürdürülebilir rekabet üstünlüklerinin sağlanması için lojistik süreçlerin optimizasyonlarına büyük önem verilmektedir (Karadeniz & Akpınar, 2011).

Günümüzde lojistik, tüketicilerin ihtiyaçları ve isteklerini karşılamak amacıyla ham madde, yarı mamul, nihai ürün ve hizmetlerin başlangıç noktasından tüketimin son noktasına kadar etkili bir şekilde taşınmasının

planlanması, denetlenmesi ve bilgilerin aktarılması sürecidir (Baki, 2016). Genel olarak, ülke ekonomilerinin geliştirilmesi, işletmelerin üretim ve dağıtım faaliyetlerinin geliştirilmesi, lojistik uygulamalarının optimizasyonuna bağlıdır (Çevik ve Kaya, 2010). Lojistiğin önemi, küreselleşen ve rekabetçi bir dünyamızda gittikçe artmaktadır. Artan rekabet ve küreselleşmeyle birlikte Türkiye'nin önemli bir coğrafi ve stratejik konuma sahip olması, Türkiye'nin lojistik köylere ve lojistik süreçlerin optimizasyonuna önem vermesini gerektirmiş, küreselleşen dünyada önemli bir lojistik merkez olma hedeflenmiştir. Bu amaca ulaşmak için Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), lojistik köyler projesini başlatmış ve yürütmektedir (Bayhan vd., 2017). Lojistik köyler, ulusal ve uluslararası taşımacılık, depolama, elleçleme, ihracat ve ithalat, gümrükleme, bankacılık, danışmanlık, sigorta gibi tüm lojistik faaliyetlerin entegre bir şekilde tamamlandığı organize bölgelerdir. Bu merkezler, kurulacakları bölgenin ticari potansiyeline, kalkınmasına ve ekonomik gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Yer aldığı bölgede faaliyet gösteren işletmelere de rekabet avantajı sağlamaktadır (Kılıç vd., 2009).

Bu noktadan hareketle, çalışmamız Türkiye'de lojistik köy projelerinin hedeflerini, gelişimini, hayata geçirilen ve henüz proje aşamasında kalan merkezlerin durumları ve ihtiyaçları hakkında bilgi toplamayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, yazılan makaleler ve tez çalışmaları gözden geçirilmiş, lojistik köyler hakkındaki bilimsel temellere dayalı bilgiler derlenmiştir.

2. LOJİSTİK KAVRAMI

2.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Lojistik, askerleri ihtiyaçlarının karşılaması sürecinden doğan, günümüzde global ihtiyaç, eğilim ve taleplere göre evrim geçiren bir kavramdır. Eski Bizans, Yunan ve Roma uygarlıklarında ihtiyaçların karşılanmasından ve finansmanından sorumlu memurların oluşturduğu birimlere *logistikas* denmiştir. Oxford Üniversitesi Sözlüğündeki (2012) lojistik kelimesi ise; "Personel, teçhizat, malzeme taşıma, bakım ve tedarik ile ilgili bir askerî bilim dalı" olarak tanımlanmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda lojistik hizmetler, derbentçilik (*yolların ve köprülerin bakımı ve güvenliği*), meremmetçilik (*tamircilik*) ve gemicilik faaliyetleriyle eşleşmiştir. Büyük ölçüde "askeri lojistik" kavramından etkilenen lojistik deyimi, İkinci Dünya Savaşından sonra ayrı bir "*kuruluş disiplini*" olarak literatüre yerleşmiştir (Tanyaş, 2015). Bununla birlikte, pazarlama alanındaki gelişmeler lojistik faaliyetlerine olan ilgiyi artırmıştır. Pazarlama Karması (4P)'nin unsurlarından biri olan dağıtım fonksiyonu lojistik kapsamında incelenmeye başlamış ve bir *uzmanlık alanı* haline gelmiştir. Lojistik yönetiminin önem kazanması, lojistik hizmetler kavramının bilimsel araştırma konusu olmasına neden olmuştur (Şahin, 2020). Lojistik işletmeleri, değişen koşullarla başa çıkabilmek, toplam maliyeti düşürmek ve teslimat sürelerini müşterilerin siparişlerine göre uyarlamak gibi hedeflere ulaşabilmek için lojistik faaliyetlere dikkat etmenin zorunlu olduğunu fark etmiştir (Bay ve Erol, 2016).

2.2. Lojistik Yönetiminin Tanımı ve Önemi

Lojistik yönetimi; müşteri ihtiyaçlarının karşılanması için üretim noktasından tüketim noktalarına mal ve hizmet, hatta bilgi akışlarının verimli ve etkin bir biçimde planlanması, sağlanması, kontrol edilmesi ve depolanmasını içeren tedarik zinciri sürecinin bir evresidir (Bamyacı, 2008). Başka bir tanımda *lojistik yönetimi*, entegre bir organizasyon yapısı oluşturulmak, iş gereksinimlerinin akışını ve tüketicinin mal, hizmet ve hatta bilgi açısından neye ihtiyaç duyduğunu tanımlanmak ve düzenlenmek karşılamak, bilgi ve belge akışı için bir iletişim ağı oluşturmak ve yönetmek şeklinde özetlenmektedir (Işık, 2009).

Lojistik yönetimi ürün, hizmet ve insan gibi kaynakları gerektiği yer ve zamanda en iyi şekilde değerlendirerek faydasını ortaya koymaktadır. Bir kuruluşun, pazarlama ve üretim operasyonları yürütülürken güçlü lojistik faaliyetlerle desteklenmesi gerekir (Türker, 2018). Ayrıca lojistik hizmetler; kurumsal verimliliği, enerji maliyetlerini, dağıtım verimliliğini ve faiz oranlarını etkilemesi nedeniyle ülke ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır. Gelişmiş ülkelerin çoğu, lojistik hizmetlerin önemini uzun zamandır kabul etmiş ve bunu, vazgeçilemeyecek bir idari işlev olarak görmüştür. Yani iyi bir lojistik sistem, herhangi bir ülkenin veya şirketin rekabet gücü için çok önemli bir aktördür. Az gelişmiş veya Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ise lojistiğin önemi genellikle hafife alınmakta, gerekli ilerlemeler sağlanamamaktadır (Erdumlu, 2006). Herşeye rağmen lojistik uygulamaları her ülke için büyük öneme sahiptir. Dolayısıyla, lojistik operasyonları gerçekleştirmek, etkin ve verimli bir şekilde yönetmek, maliyetleri kabul edilebilir seviyelere indirmek, şirketlerin ve hatta ülkelerin rekabetçi bir ortamda rekabet avantajı elde etmek için kullanabilecekleri en önemli stratejilerden birkaç tanesidir. Ayrıca başarılı bir lojistik yönetimi, firmalar veya ülkelerin rekabet üstünlüğü sağlayabileceği makul maliyetlere imkan sağlayarak ürünlere maddi veya manevi değer katmakta ve müşteri memnuniyetini artırmaktadır (Uludağ, 2013).

3. LOJİSTİK KÖYLER

3.1. Lojistik Köylerin Tanımı

Lojistik köyler literatürde çeşitli tanımlar ve isimler altında incelenmiştir. Genel anlamda, *lojistik köy*, içerisinde taşımacılık ve lojistikle ilgili özel ve devlete ait kuruluşların bulunduğu organize alanlardır. Lojistik köyler taşıma türlerinde güçlü bağlantıları olan, maliyet ve zaman açısından rekabet avantajı sağlayan merkezlerdir. Başka bir ifadeyle, paketleme, depolama, bakım, onarım, elleçleme, boşaltma, nakliye, tartma, bölme ve gümrükleme vb. gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için gerekli olan tüm olanakları içinde bulunduran lojistik ve taşımacılık amaçlı tasarlanmış özel alanlardır (Demiroğlu ve Eleren, 2014). Europlatforms'un tanımına göre, lojistik köyler; denizyolu, havayolu, demiryolu ile karayolunun buluşma noktasında bulunan, malların taşınması ve dağıtımı ile ilgili faaliyetlerin ve lojistik hizmetlerle ilgili tüm süreçlerin bölgesel veya uluslararası düzeyde yürütüldüğü birçok ticari operatörlerin ve paydaşların içerisinde buldukları, spesifik bir alanlardır (Çevik ve Yılmaz, 2016). Bir başka tanımda ise lojistik köyler; hem hizmet sağlayıcı hem de alıcı için ortak bir tavan oluşturmanın yanı sıra gümrükleme, banka işlemleri ve diğer kamu hizmetlerini de sağlayan merkezlerdir. Bu alanların ulusal ve/veya uluslararası düzeyde güçlü, çok yönlü ulaşım altyapısına sahip olması ve ayrıca aktif iletişim ağlarını içermesi elzemdir (Akçay, 2019).

3.2. Lojistik Köylerin Tarihsel Gelişimi

Lojistik köy kavramının ortaya çıkması ABD'de sanayinin gelişmesiyle ilişkilendirilmiştir. Ayrıca bu konseptin Japonya'da enerji, çevre iş gücü masraflarını ve trafik sıkışıklığını azaltmak için de önerildiği görülmektedir. Daha sonra Batı Avrupa'ya taşınan ilk lojistik köy örnekleri Fransa'nın Paris bölgesinde kurulmuştur. Bu uygulama konseptinin gelişimi kentsel siyasetle ilişkilendirilmiş, 1969-1970 yılları arasında İtalya ve Almanya'da da lojistik köyler ortaya çıkmaya bu arada lojistik köy kavramı belirginleşmeye başlamıştır. Lojistik köyler geniş bir karayolu ve demiryolu taşımacılığı yelpazesi oluşturmuş, 1980'ler ve 1990'larda lojistik köyler farklı ülkelere hızla yayılmıştır. Avrupa'da Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere'de hızla gelişmiştir. Dolayısıyla Amerika Birleşik Devletleri'nde doğan bu konsept Avrupa'da da benimsenmiş ve yaygınlaşmıştır (Aydın ve Ögüt, 2008). Lojistik köy uygulamaları tüm dünyada yaygınlaşmakla beraber yöresel farklılıklar da ortaya çıkmıştır. Ülkeler, her alanda olduğu gibi lojistik köy uygulamalarında da kendi şartlarına uygun düzenlemeler ve içerikler geliştirmiştir (Şirin, 2019). Lojistik köylerin ilk örneklerinde, denizyolu ve havayolunun önceliklendirildiği örnekler görülmektedir. Ancak uluslararası ticarete rekabetin hızla artması karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolunun hepsinin dahil olduğu kombine taşımacılığın yaygınlaşmasına ve lojistik köylerin bu prensiple planlanmasına sebep olmuştur.

Küreselleşmenin bir sonucu olarak hızlı ulaşım ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu durum havalimanı bağlantılı lojistik köylerine olan ilginin de artmasına neden olmuştur. Ekspres ve hızlı taşımaya duyulan ihtiyaç lojistik köylerin havalimanlarına yakın kurulmasına zemin hazırlamıştır. Havayolu taşımacılığında gözlenen ve her dönem artan hacim ülkelerin bu konuda altyapılarını iyileştirmelerine ve yatırımlarını güçlendirmelerine neden olmuş, havalimanları lojistik köylerin vazgeçilemez bir parçası haline gelmiştir (Şahin, 2020).

3.3. Lojistik Köylerin Önemi

Dünyadaki küreselleşme ve hızlı teknoloji değişimi, şirketleri, pazar ortamında belli bir yer ve konuma sahip olmaya ve tüketiciyi çekebilecek inovatif değişikliklere zorlamaktadır. İşletmeler, rekabet avantajı elde etmek ve varlıklarını devam ettirebilmek için ürettiği mal veya hizmetleri hızlı, ekonomik ve kaliteli bir şekilde nihai tüketiciye ulaştırmalıdır. Bu açıdan bakıldığında, lojistik faaliyetlerde mevcut olan kalite, hız ve düşük maliyet gibi faktörlerin rekabet ortamında firmalara avantaj sağlamakta, bu da firmaların nihai tüketiciyi tatmin etmek için ürün veya hizmete değer katmak için daha fazla çalışmasına neden olmaktadır. Bu faktörleri kullanan şirketler, güçlü ve rekabetçi bir konumda olabilir. Bunun bir sonucu olarak, küreselleşmenin yaratabileceği belirsizlik, şirketlerin uluslararası ve yerel düzeyde birçok değişkeni yeniden değerlendirmesini gerektirebilir (Yılmaz, 2019).

Lojistik faaliyetler, gerek iş dünyası ve toplumsal düzeyde yarattığı katma değer, gerekse sektör düzeyinde gayrisafi milli hasıla içerisindeki yarattığı pay açısından ülke ekonomilerinde önemli bir yere sahiptir. Etkili lojistik yönetiminin sağladığı en önemli faydalardan biri, ürün ve hizmetleri müşterilere hızlı ve etkin bir şekilde pazarlamaya yönelik çabalara destek olmasıdır (Terzi ve Bolukbaş, 2016). Buradan, lojistik köylerin çeşitli lojistik faaliyetleri tamamlamak için ne kadar önemli olduğu netleşmektedir. Lojistik köylerin potansiyel faydaları aşağıdaki gibidir:

- ✓ Karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım merkezleri arasında bağlantı imkânı sağlaması,

- ✓ Ürün ve hizmet trafik akışını optimize etmesi,
- ✓ Tır ve ağır kamyonlarla yapılan taşımanın azalması ve demiryolu ile ulaşım imkânını artırması,
- ✓ Kombine taşımacılığın kullanımını artırması,
- ✓ Konteynerlerin yüklenmesi ve boşaltılması ile ilgili faaliyetlerin iyileştirilmesi,
- ✓ Lojistik köyleri kullanan firmaların, müşterilerin ihtiyaçlarına hızlı yanıt vermesi,
- ✓ Lojistik köy kullanıcıları için işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- ✓ Lojistik merkezinin altyapısının bölgesel kalkınmada önemli bir rol oynaması,
- ✓ Lojistik merkez kurarak çevresel düzenlemelerin ve gerekliliklerin yerine getirilmesi,
- ✓ Mal dağıtımını ve konsolidasyonu gibi dağıtımla ilgili faaliyetlere değer katması,
- ✓ Şirketlerin dağıtım kanallarını kontrol etme becerilerini artırmak için entegre bir platform sağlaması,
- ✓ Faaliyet gösteren firmalar için tedarik zinciri operasyonlarında yüksek esneklik sağlaması,
- ✓ Şirketlerin kapasitesini artırmalarına imkân sağlamasıdır (Yılmaz, 2019).

3.4. Türkiyede Lojistik Faaliyetler ve Lojistik Köylerin Gelişimi

Küresel ticaretteki gelişmeler ve Türkiye'de 1980 sonrası ihracatta yaşanan artış sonucunda Türk lojistik sektöründe önemli gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye, kurumsal yapı ve lojistik altyapı sektörünün eksikliklerine rağmen, coğrafyadaki potansiyeli sayesinde mevcut pazarlara hizmet verebilecek seviyelere ulaşmıştır. Lojistik hizmetlerin uluslararası ve yerel düzeyde rekabette artan önemi ile lojistik hizmetler girişimciler için bir çekim noktası haline gelmiştir (Bulut, 2007). Bunun sonucu olarak, Türkiye'de lojistik faaliyetlerin etkin ve verimli bir şekilde uygulanması ve yönetilmesi amacıyla karayolları, demiryolları, havayolları ve limanlar alanında büyük altyapı çalışmaları ve projeleri hayata geçirilmiş ve birçoğu tamamlanarak lojistik altyapı güçlendirilmiştir (Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020). Birçok yerel şirket, lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi için çalışmıştır. Bu şirketlerin uluslararası şirketlerle olan ilişkilerinden kaynaklı tecrübe, birikim ve yatırımları sayesinde Türkiye lojistik sektörüne önemli katkılar sağlanmıştır (Bulut, 2007).

Lojistik köylerde, tek bir bölge içerisinde tüm lojistik faaliyetler ve hizmetler sunulmaktadır. Bu sebeple, lojistik köylerin, özellikle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, daha fazla ilgi gördüğü ve sürekli geliştirildiği izlenmektedir (Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020). Türkiye'de lojistik köyler konusu ilk kez 2000'li yılların başında duyulmuştur. 2006 yılında TCDD Genel Müdürlüğüne fiili uygulamaya dönük çalışmalar başlatılmıştır. Daha sonra, çeşitli kurumların ve özel sektörün katılımıyla lojistik merkezler kurma süreci başlamıştır (Özdemir vd., 2020). Projeler nitel bir proje olarak kurulmuş olup, tamamlanan lojistik köyler aşağıdaki şekilde planlanarak inşa edilmektedir.

- ✓ Konteynerlerin yüklenmesi ve boşaltılması için çok büyük depolama alanları,
- ✓ Çok amaçlı depo ve antrepo alanları,
- ✓ Lojistik köy merkezi yönetim binası,
- ✓ Lokomotifler için yakıt ikmal tesisleri,
- ✓ Demiryolları hatlarının varlığı (Küçük, 2019).

4. TÜRKİYEDE LOJİSTİK KÖYLER

Kombine taşımacılıkta taşıma yöntemlerini geliştirmek ve taşıma modelleri arasında etkin bir iletişim kurmak, depolama, bakım, onarım, yükleme, boşaltma ve elleçleme gibi faaliyetleri daha ekonomik bir şekilde yürütmek amacıyla ülkemizde lojistik merkezler kurulmaktadır. Devletin rekabet gücünü artırmak ve bölgesi için lojistik üs haline getirmek amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü tarafından, Şekil 1'de gösterilen farklı lokasyonlarda toplam 25 adet lojistik köyün kurulması planlanmıştır. Tüm lojistik merkezler faaliyete geçtiğinde ve Türkiye büyük bir lojistik merkez haline geldiğinde; Türk lojistik sektörüne, 15 milyon metrekarelik alan, 71,6 milyon ton ek taşıma kapasitesi kazandırılacaktır. İlgili tesislerde irili ufaklı, bölgesel ihtiyaçlara göre planlanan açık alanlar, depolama alanları, konteyner depolama ve elleçleme alanları yer almaktadır (TCDD, 2021). Planlamada yer alan 25 lojistik köyden 24'ünü TCDD yönetirken, İzmir'deki Kemalpaşa Lojistik Köyü'nü Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü yönetmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu

coğrafi konumu göz önüne alındığında, lojistik bir üs olması gerekmektedir. Planlanan çalışmalar tamamlandığında Türkiye'nin bu seviyeye geleceği umulmaktadır. Bu amaçla birçok kurum birbiriyle entegre çalışmaktadır (Akçay, 2019).



Şekil 1. Türkiye Lojistik Köyler Durum Haritası
 Kaynak: TCDD, 2021

Şekil 1’de TCDD tarafından planlanan 25 adet lojistik köyün 2021 yılı birinci çeyreği itibariyle Türkiye haritası üzerindeki dağılımları ve faaliyet durumları görülmektedir. Çalışmamızın bu kısmında lojistik köylerin 2021 yılı birinci çeyreği itibariyle güncel durumları hakkında literatür ve diğer çeşitli kaynaklardan toplanan bilgiler özetlenmiştir.

4.1. İşletmeye Açılan Lojistik Köyler

4.1.1. Gelemen (Samsun) Lojistik Köyü

Gelemen Lojistik Köyü önemli ve stratejik bir lokasyona sahip olduğu için Karadeniz hattı üzerinden Rusya, Kırım, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan gibi ülkelere ulaşım, depolama ve dağıtım hizmeti verecektir. Samsun Türkiye ve Karadeniz’in en önemli kıyı kentlerinden biridir. Karadeniz kıyılarını iç kesimlere bağlayan iki demiryolu hattından birinin Samsun’da bulunması, şehir merkezi ile Bafra ve Çarşamba bölgelerinin önemli bir sanayi üretimine sahip olması, Gelemen Lojistik Köyü’nü ulusal ve uluslararası arenada önemli bir ulaşım ve ticaret merkezi haline getirmiştir. Bu nedenlerden ötürü, burada yüksek kapasiteli bir lojistik köy kurulması doğru ve uygun görülmüştür. Gelemen (Samsun), 06.07.2007 tarihinde ilk etabı devreye alınan Türkiye'nin ilk lojistik köyüdür. Son yıllarda 680bin m² alana ulaşan büyüklüğü ve 3-4 milyon ton/yıl’a çıkan taşıma kapasitesiyle Karadeniz Bölgesi’nin nakliye, dağıtım ve depolama alanlarında aktif rol oynamaktadır. Yatırımların devam ettiği tesiste; demir, hurda, bakır, rulo sac, klinker, konteyner, çimento, odun kömürü, kereste, buğday, gıda maddeleri, un ve gübre gibi çeşitli ürünler bu lojistik köy aracılığıyla taşınmakta ve dağıtılmaktadır. (Karadeniz ve Akpınar,2011; Göleç, 2019; Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020).

4.1.2. Gökköy (Balıkesir) Lojistik Köyü

TCDD ile Balıkesir Belediyesi arasında 2007 yılında yapılan anlaşma neticesinde, şehir içi demir yolu ulaşım ağının tamamının OSB'ye karşılık gelen Gökköy arazisine taşınmasına karar verilmiştir. Bu karar doğrultusunda Tekirdağ-Bandırma Tren-Feribot Projesi ve Bakü, Kars, Tiflis demir yolu hattının birlikte projelendirilmesiyle Gökköy Lojistik Köyü bölgenin önemli ekonomik ve istihdam bölgelerinden biri haline gelecektir. Bu merkezden yapılan yüklemelerin Orta Asya ülkelerine ve Avrupa’ya taşınması sağlanabilecektir. Toplamda 211 bin m² alana sahip olan tesiste 1 milyon ton/yıl taşıma kapasitesiyle otomobil, mermer, gıda maddeleri, kömür, demir gibi ürünler taşınmaktadır (Terzi ve Bolukbaş, 2016; Öcal,2019; Şirin, 2019; Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020);

4.1.3. Halkalı / İspartakule (İstanbul) Lojistik Köyü

İstanbul, Türkiye'deki en yüksek nüfus yoğunluğuna sahip ildir. Lojistik köy kurmanın en önemli hedeflerinden birinin şehir içi ulaşımın olumsuz etkilerini azaltmak olduğu düşünüldüğünde, İstanbul'da lojistik köy kuruluşu ekstra önem ve hassasiyet taşımaktadır. Şehirdeki trafik yoğunluğunun azaltılmasında önemli rol oynayan Halkalı Lojistik Köyü 2013 yılında hizmete girmiştir. Özellikle karayolu ve demiryolu ile olmak üzere uluslararası taşımacılıkta büyük rol oynamaktadır. Halkalı Lojistik Köyü, 2 milyon m² alanıyla, karayolu üzerinde, Ambarlı Limanı'na 10 km ve Atatürk Havalimanı'na 19 km uzaklıkta yer almaktadır. Karayolu taşıma araçlarının demiryolunda vagon üstünde taşınmasına olanak sağlayan RO-LA taşımacılık altyapısına sahiptir. Uluslararası taşımacılığın büyük kısmı ülkemizde Trakya bölgesinden ve Halkalı Lojistik Köyü'nden yapıldığından İspartakule mevkisine doğru genişleme çalışmaları yürütülmektedir. 181 bin m² alan üzerinde hizmet veren tesiste 2013-2017 yılları arasında yük taşımacılığı miktarı 1.367.000 tona ulaşmıştır. Bu tesisten konteyner, işlenmiş deri, tekstil ürünleri, kum, küçük ev aletleri, tır, oto yedek parçası, gıda maddesi, temizlik maddesi, boru, MDF, kâğıt gibi ürünler taşınmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011; Öcal, 2019; Şirin, 2019; Şahin, 2020).

4.1.4. Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Köyü

Hasanbey Lojistik Köyü, uluslararası taşımacılık sürecine katkı sağlamanın yanında, Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi'nden demiryolları bağlantısıyla direkt bir şekilde ithalat ve ihracata yönelik taşıma işlemleri yapılmasına imkan sağlamaktadır. Bu köy, Eskişehir ve çevre illeri etkileyen toplam 540 bin m² alan üzerine kurulmuştur. Hasanbey Lojistik Köyü Eskişehir Organize Sanayi bölgesinin yanında bulunmasının yanı sıra İstanbul, Ankara ve Bursa illerine yakın olması nedeniyle etkin bir köydür. Bu köy fiilî faaliyetlerine 19.03.2014 tarihinde başlamıştır ve Türk lojistik sektörü için 1,4 milyon ton/yıl yük taşımacılığı yaratmıştır. İlk etapta da 500 kişi istihdam edilmiştir. Bu köyde demir, seramik, inşaat malzemeleri, buzdolapları, kömür ve konteyner gibi ürünler taşınmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011; Şahin, 2020).

4.1.5. Kaklık (Denizli) Lojistik Köyü

Kaklık Lojistik Köyü Denizli'nin 40 km kuzeydoğusunda, İzmir - Isparta demiryolu hattının 203. kilometresinde 120 bin m² arazi üzerine kurulmuştur. Bu köy 2014 yılında faaliyete geçmiştir. Tesisin, Akdeniz, Ege ile İç Anadolu bölgeleri arasındaki bağlantıyı sağlamasının yanında Ege limanlarına yakın olması dış ticaret açısından avantaj sağlamaktadır. Bu köyün firmalar için toplam yıllık yükleme ve boşaltma kapasitesi 1 milyon ton/yıl'dır. Bu lojistik köyde yükleme ve boşaltma için toplam üç vinç yolu bulunmaktadır. Ayrıca lojistik faaliyette bulunan firmaların gümrükleme işlemlerinin yapılabilmesi ve ofis gibi yerlerin tahsis edilebilmesi şirketler için Kaklık Lojistik Köyü'nü odak ve cazibe noktası haline getirmektedir. Bu köyde, fayans, feldispat, demir, mermer, seramik, beyaz eşya, kömür ve konteyner, tekstil, bakır, gıda maddesi ve su gibi ürünleri taşınmaktadır (Kılıç vd.,2009; Karadeniz ve Akpınar; 2011; Öcal, 2019; Şirin, 2019; Şahin, 2020).

4.1.6. Kayacık (Konya) Lojistik Köyü

Tarihi İpek Yolu güzergahında bulunan Konya'nın Kayacık Lojistik Köyü, karayolları, demiryolları ve hava ulaşım ağlarının kesiştiği noktada yer almaktadır. Ayrıca Konya-Ankara demir yolu hattına ve Konya-Ankara kara yoluna bitişik ve havalimanına yakın bir yerde bulunmaktadır. Bununla birlikte, Konya-Mersin demir yolu projesinin gerçekleştirilmesi halinde bu köy Mersin limanına bağlanacaktır. Anadolu'nun en büyük lojistik köyü olmaya aday olan Kayacık Lojistik Köyü 2020 yılında 1,7 milyon ton/yıl kapasite ile açılmıştır. 1 milyon m² alana sahiptir. 450 bin m²'lik beton konteyner stok alanı, tır parkı, gümrük alanı, akaryakıt istasyonları, yükleme ve boşaltma alanları, 30 km uzunluğundaki demir yolu hattı, bakım atölyeleri, depolar, hizmet ve sosyal tesisler bulunmaktadır. Bu köyün öncelikli olarak sanayi ve tarım makineleri, mermer, çimento, kömür, konteyner, un, saman, yem, askerî malzeme, şeker, gübre, gıda maddesi taşımacılığında kullanılması planlanmaktadır (Baki, 2016; Göleç, 2019; Şahin, 2020).

4.1.7. Köseköy (İzmit) Lojistik Köyü

Köseköy Lojistik Köyü, Kocaeli'nin sanayi kenti konumuna sahip olması ve İstanbul'a yakınlığı nedeniyle Türkiye'nin en önemli lojistik köylerinden biridir. Karadeniz ve Marmara Deniz'ine kıyısıyla, İzmit Körfezi'ndeki limanları, Anadolu ve Avrupa'ya güçlü karayolu ve demiryolu altyapısıyla güçlü tesislerden biridir. 2010 yılında açılan Köseköy Lojistik Köyü, 765 bin m² bir alana sahiptir. Bu köyde hedef 1,5 milyon ton/yıl yük taşımacılığına ulaşmaktır. Bu tesiste, ağırlıklı olarak otomobil, otomobil parçaları, petrol ürünleri, sunta, alçı taşı, klinker, konteyner, demir, selüloz, su, emaye hammaddesi, borasit, tutkal, odun ve demir çelik gibi ürünlerin taşınması yapılmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011; Şirin, 2019).

4.1.8. Palandöken (Erzurum) Lojistik Köyü

Erzurum Organize Sanayi Bölgesine yakın konumlandırılan tesis 327 bin m² alan üzerine kurulmuştur. Senelik 437 bin ton/yıl yük kapasitesine uygun olarak inşa edilmiştir. İpek Yolu üzerinde yer alan tesis, Azerbaycan, İran ve Gürcistan'la demiryolu bağlantısı sağlamaktadır. Konumu itibariyle Güneydoğu ve Karadeniz arasında köprü görevini üstlenmektedir. 2018 yılında açılışı yapılan bu tesiste otomobil, demir, tuğla, kiremit, seramik, gıda maddeleri, gübre, askeri taşımalar, konteyner, tuğla, kömür, un, yem ve saman gibi ürünleri taşınması yapılmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011; Baki, 2016; Öcal, 2019; Şahin, 2020).

4.1.9. Türkoğlu (Kahramanmaraş) Lojistik Köyü

Organize sanayi bölgesine yakın konumda 2017 yılında işletmeye açılan Türkoğlu Lojistik Köyü; 805 bin m² alan üzerinde 1,9 milyon ton/yıl kapasite ile Kahramanmaraş'a ihracat açısından büyük katma değer sağlamaktadır. Tesisin tamamı devreye girdiğinde 12,8 milyon m² alan üzerinde 35,6 milyon ton/yıl ilave taşıma imkânı sağlayacaktır. Bu tesis Türkiye'nin yüksek kapasiteli merkezlerinden olup, Türkiye'nin 2023'te lojistik üssüne dönüşmesi hedefinde önemli rol oynayacak merkezlerden biridir. Kombine taşımacılıkta taşıma yöntemlerini geliştirmesi ve ulaşım türleri arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım, onarım, yükleme ve boşaltma gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde yürütmesi amacıyla kurulan bu tesisin bölge ve ülke rekabet gücünü artırması hedeflenmektedir. Bu tesiste pamuk, iplik, dokuma, kumaş, örme kumaş, gübre, krom, çimento, seramik, demir, kömür, odun, mermer gibi ürünleri taşınması yapılmaktadır (Öcal, 2019; T.C Türkoğlu Kaymakamlığı, 2021).

4.1.10. Uşak Lojistik Köyü

Uşak, Ege Bölgesi'nden İç Anadolu Bölgesi'ne geçiş güzergahı üzerinde köprü konumundadır. Hinterlandında bulunan Manisa ve Afyonkarahisar bölgelerine de destek vermektedir. Uşak, İzmir-Ankara karayolu üzerinde bulunmakla beraber, Ankara – İzmir hızlı tren hattının Uşak'tan geçecek olması bölgenin önemini artırmaktadır. 140 bin m² alan üzerine kurulan tesiste 246 bin ton/yıl taşıma kapasitesi bulunmaktadır. Uşak 470 km karayolu, 159 km demiryolu ağına sahiptir. Havalimanına sahip olmasının yanında 3 önemli organize sanayi bölgesi ve 12 adet küçük sanayi sitesi bulunması Uşak'ı cazibe merkezi haline getirmektedir.

Bu sebeplerden ötürü, Uşak'ta 2012 yılında lojistik köy kurulma kararından hareketle işletmeye açılmış oldu. Köyün alanı 246.000 m² olup, 2013-2017 yılları arasında taşınan toplam yük taşımacılığı 722.000 tona ulaşmıştır (Şirin, 2019; Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020).

4.1.11. Yenice (Mersin) Lojistik Köyü

2018 yılında açılan Yenice Lojistik Köyü, 640 bin m² alan üzerinde 418 bin ton/yıl kapasite hedefiyle inşa edilmiştir. Limanı sayesinde Akdeniz'e açılan bir kapı olan tesis sadece Mersin'e değil Türkiye'nin iç kesimlerinde bulunan birçok bölgesine yurtdışı taşımacılık açısından fayda sağlamaktadır. Kapasitesi 896 bin ton/yıl'a çıkarılması planlanan tesiste; araç, konteyner, tarım aletleri, makine yedek parçası, demir çelik, gıda maddesi, boru, seramik, pamuk, çimento kimyasal madde, ambalaj malzemesi, askeri yük gibi ürünlerin taşınması yapılmaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011; Terzi ve Bölükbaş, 2016).

4.2. Yapımı Tamamlanan, Henüz İşletmeye Açılmayan Lojistik Köyler

4.2.1. Kars Lojistik Köyü

Yapımı tamamlanan işletmenin 2021 yılı içinde resmi açılışının yapılarak faaliyetine başlaması ve yaklaşık 412 bin ton/yıl ilave taşıma kapasitesi sağlaması beklenmektedir. Tesis Kars'ın 13 km doğusunda Kars - Tiflis ve Kars - Iğdır demiryolu projelerinin kesişim noktasında yer almaktadır. Kars Lojistik Köyü, 400 bin m² alan üzerinde kurulmuştur. Karadeniz Bölgesi ile ulaşımın iyileştirilmesi için Türkiye'nin üçüncü en büyük tüneli olarak 13 km'lik Sahara Tüneli planlanmaktadır. Bu sayede Ardahan – Şavşat arasında bulunan ve kışın geçit vermeyen Sahara Dağı baypas edilerek coğrafyadan kaynaklı olumsuzluklar bertaraf edilecektir. Kars Lojistik Köyü, özellikle Kars-Tiflis ve Kars-Trabzon demir yolu Kars ilinin, uluslararası düzeyde Rusya, Gürcistan ve İran arasında bir ulaşım merkezi olmasını sağlamaktadır (Baki, 2016; Şahin, 2020).

4.3. Yapımı Devam Eden Lojistik Köyler

4.3.1. Kemalpaşa (İzmir) Lojistik Köyü

Proje aşaması tamamlanan ancak yapımı devam eden Kemalpaşa Köyünün, Çandarlı limanına ve Torbalı Kemalpaşa demir yolu ile de bağlantısı olması planlanmaktadır. Bu köy faaliyete geçtiğinde Denizli ve Aydın'dan demiryolu ile Çandarlı limanına yük taşınması hedeflenmektedir. Toplam 3 milyon m² alana sahip

olacak olan Kemalpaşa Köyü, yıllık yük taşımacılığını 16 milyon tona çıkarmayı planlamaktadır (Terzi ve Bolukbaş, 2016; Demirkıran ve Öztürkoğlu, 2020).

4.3.2. Sivas Lojistik Köyü

Halen inşaat aşamasında olan tesis Ulaş Kovalı mevkiine Demirağ Organize Sanayi Bölgesi yanına kurulmaktadır. 500.000 m² alana sahip olan Sivas Lojistik Köyü projesi, bölgede yaratacağı katma değer ile bölgede sanayiye destek sağlamayı, ekonomik hareketi canlandırmayı ayrıca iş fırsatları sağlayarak büyük şehirlere göçü azaltmayı hedeflemektedir (Baki, 2016; Terzi ve Bolukbaş, 2016).

4.4. Projesi Tamamlanan Lojistik Köyler

4.4.1. Boğazköprü (Kayseri) Lojistik Köyü

Projesi tamamlanan Boğazköprü Lojistik Köyü, Kayseri Organize Sanayi Bölgesi ve Serbest Bölgede üretilen sanayi malların iç ve dış pazarlara taşınmasını sağlamak amacıyla 620 bin m² alana ve 1,8 milyon ton/yıl yük taşımacılığı kapasitesine sahip olacaktır (Baki, 2016; Özdemir vd., 2020).

4.4.2. Bozüyük (Bilecik) Lojistik Köyü

Projesi tamamlanan ve toplam 654 bin m² alana ve 1,9 milyon ton yük taşımacılığı kapasitesine sahip olacak olan Bozüyük Lojistik köyü, yatırım programına 2009 yılında alınmıştır. Bu köyün, ulaşımın tam ortasında ve güçlü bir sanayi bölgesinde olması nedeniyle projenin planlandığı gibi 2022 yılında tamamlanmasıyla önemli bir merkez haline geleceği öngörülmektedir (Özdemir vd., 2020; Şahin, 2020).

4.4.3. Çerkezköy (Tekirdağ) Lojistik Köyü

Bölgede yoğun altyapı çalışmaları sürmektedir. Çerkezköy Lojistik Köyü projesinin bir parçası olarak 153 kilometrelik Çerkezköy – Kapıkule demiryolu hattı inşaatı ile 76 kilometrelik Çerkezköy – Halkalı hattı çalışmaları devam etmektedir. İstanbul’u Kuzey Ege’ye bağlayacak 1915 Çanakkale Köprüsü’nü de içeren Kınalı, Tekirdağ, Çanakkale, Savaştepe otoyol projesi merkezin etki alanını ve verimliliğini artıracaktır (Çerkezköy Haber, 2021).

4.4.4. Karaman Lojistik Köyü

Toplam 364 bin m² alana ve 1 milyon ton/yıl yük taşımacılığı kapasitesine sahip olan Karaman Lojistik Köyü projesi, yatırımcılara ve sanayicilere hammadde tedarikinde ve pazarlamasında uygun bir maliyet avantajı sağlamayı amaçlamaktadır (Özdemir vd., 2020; TCDD, Demiryolu ve Hafif Raylı Sistem Haberleri, 2021).

4.4.5. Tatvan (Bitlis) Lojistik Köyü

Toplam 670 bin m² alana ve 1 milyon ton/yıl yük taşıma kapasitesine sahip olacak olan Tatvan Lojistik Köyü, demir yolu taşımacılığı için gerekli tüm temel ve ara birimleri ve unsurları; teknolojik ve ekonomik gelişmelere göre yönetmeyi ve toplamayı amaçlamaktadır. Planlanan depolama ve dağıtım merkezleri aracılığıyla Doğu Anadolu ile Orta Doğu arasında dağıtım planlanmaktadır (İnşaat Tedarik Sitesi, 2020; Özdemir vd., 2020).

4.5. Etüt ve Planlama Aşamasında Olan Lojistik Köyler

4.5.1. Çandarlı ve Menderes (İzmir) Lojistik Köyü

Çandarlı ve Menderes - Oğlananası bölgelerinde planlanan lojistik köyün İzmir ve çevresindeki fabrika ve tesislere rekabet avantajı sağlaması amaçlanmaktadır. Bu tesisin kurulacağı alan Kütahya-Manisa-İzmir Ekolojik Planı esas alınarak belirlenmiştir. Bu merkezler Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ege Sanayi Odası, İzmir Ticaret Odası ve İzmir’de ulaşım şirketleri ve diğer kuruluşlar tarafından kurulacaktır (Tanyaş ve Paksoy, 2012).

4.5.2. Filyos (Zonguldak) Lojistik Köyü

Filyos Limanı'nın 25 milyon ton/yıl yük taşımacılığı kapasitesi ile sadece Zonguldak değil, başta Karabük ve Bartın olmak üzere tüm Batı Karadeniz ve İç Anadolu'nun ihracat merkezi olması hedeflenmektedir. Karadeniz Bölgesinin deniz kapısı olacak olan tesis Rusya, Balkanlar ve Ortadoğu ülkeleri arasında gerçekleşen kombine taşımacılığın da aktarma merkezi olarak bölgenin yükünü Karadeniz’den Rusya’ya, Balkanlar’a ve hatta İskandinav ülkelerine taşıyacaktır. Karadeniz’de yapılan doğal gaz çalışmaları sonucu bulunan rezerv bölgedeki lojistik hareketlerin artmasına bağlantılı olarak Filyos projesinin önem kazanmasına etki etmektedir. Birinci etapta 221 bin m² olarak planlanan işletmenin 1,5 milyon m²'ye kadar genişleme imkânı bulunmaktadır (Zonguldak haber ve Kdz.Ereğli Haberleri, 2020).

4.5.3. Habur (Şırnak) Lojistik Köyü

Bu köyün Türkiye ile Orta Doğu arasındaki karayolu taşımacılığında stratejik öneme sahip olması beklenmektedir. Böylece, şirketler bu köy tamamlandığında malların taşınması ve boşaltılmasında hız ve maliyet avantajı elde edecektir. Projelendirme ve kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir.

4.5.4. İyidere (Rize) Lojistik Köyü

Bu lojistik köyün konteyner, gemi ve çeşitli mallara hizmet vereceği için çok amaçlı olması planlanmaktadır. Yurtiçi ve yurtdışından gelen kargo gemilerinin yükleri karayoluyla taşıma kombinasyonu ile hız kazanarak sürecini tamamlayacaktır. Bu lojistik köy, aynı zamanda Doğu ve İç Anadolu'da üretilen ürünleri deniz yolu ile taşımaya ve dağıtmaya amaçlanmaktadır (Deniz Haber Ajansı, 2018).

4.5.5. Mardin Lojistik Köyü

Öngörülen yıllık 1,5 milyon ton/yıl yük taşımacılığı kapasitesine sahip olacak olan Mardin Lojistik Köyü'nün, TCDD tarafından yayınlanan yatırım planlarına göre 2022 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Orta Doğu'ya yakın olması nedeniyle bu köyün stratejik öneme sahip olması beklenmektedir (Şahin, 2020).

4.5.6. Yeşilbayır (İstanbul) Lojistik Köyü

Yeşilbayır köyü toplam 1 milyon m² alana sahip olacak ve bu da 6 milyon ton/yıl ek yük taşımacılığı kapasitesine ulaşmasını sağlayacaktır. Arazilerin tarımsal rehabilitasyondan çıkarılmasından sonra kamulaştırma başlayacağı için bu köyün projesi halen kamulaştırma aşamasındadır (Baki, 2016; Özdemir vd., 2020).

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Lojistik faaliyetlerin bir bütün olarak dünya ülkeleri için ne kadar önemli olduğu bilinmektedir. Bu nedenle birçok ülke, çeşitli lojistik faaliyetler doğrultusunda altyapıyı geliştirmek ve iyileştirmek için çalışmaktadır. Hızlı ve düşük maliyetli yöntemlerin varlığı, ürün veya hizmetlerin üreticilerden tüketicilere akışını geliştirmekte ve kolaylaştırmaktadır. Bu durum üreticiler ve tüketiciler olmak üzere iki taraflı fayda sağlamaktadır. Bu avantajlar lojistik köyler vasıtasıyla düzenli olarak sağlanabilmektedir. Bu nedenle, ülkeler, global şirketleri ve çeşitli yatırımları çekmek, şehirlerdeki tıkanıklığı azaltmak ve sanayi sektörünü geliştirmek için nakliye, depolama, dağıtım, gümrükleme, paketleme ve diğerlerinden tüm lojistik faaliyetleri birleştiren lojistik köyleri kurmaya, inşa etmeye ve geliştirmeye çalışmaktadırlar.

Türkiye'nin planladığı 25 lojistik merkezden 12 tanesi 2020 yılı ilk çeyreği itibariyle tamamlanmıştır. Henüz tamamlanmayan projelerin planlama, proje ve inşaat aşamasında olduğu bilinmektedir.

Bu köyler, kurulurken birçok destekleyici altyapı ve şartların bulunması gerekmektedir. Bu şartlardan en önemlisi, merkezlerin 2 veya daha fazla güçlü taşıma altyapısına sahip uygun konumda olmasıdır. Kurulan Lojistik köyler bulunduğu uygun konumla, mal yükleme kapasitelerini artıran geniş alanlarla ve şehirlerdeki trafik tıkanıklıklarına sağladığı çözümlerle endüstri ve kentin gelişmesine fayda sağlar.

Bütün bunlardan yola çıkarak, faaliyete başlamış olsun veya olmasın tüm lojistik köylerin, ister Türkiye'deki yerel şirketler, ister global şirketler için büyük önem taşıdığı söylemek mümkündür. Bu nedenle, Türkiye'nin küresel bir lojistik merkez olma hedefine ulaşması için bu lojistik köylere önem verilmeli ve gelişen şartlara göre toplam kalite anlayışı ile gerekli revizyonlar yapılmalıdır. Planlanan tüm lojistik köylerin faaliyete geçmesinin ardından Türkiye'nin lojistik üs olma hedefine ulaşması beklenmektedir. Lojistik köyler projesi ülkelerin ekonomilerinde yüksek etkiye sahip dinamik bir faktördür. Bu nedenle, lojistik alanında liderlik hedefleyen her ülke, entegre lojistik köylerin kurulmasına ve geliştirilmesine önem vermelidir.

TEŞEKKÜR

“Danışmanınla Tarihe Not Düş” proje asistanı Hasan Bilgin'e desteği için teşekkür ederim. (Raad Hasan Abdo Naji ALGALAL)

KAYNAKÇA

Akçay, S. (2019). Lojistik Merkezlerinin Uluslararası Ticaretteki Rolü. Mezuniyet Projesi. Maltepe Üniversitesi. . Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölümü. İstanbul.

Aydın, G. T., Ögüt, K. S. (2008). Avrupa ve Türkiye'de lojistik köyleri, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul, 2, 1471-1481.

- Baki, R. (2018). Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve uygun kuruluş yeri seçimi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 148-162.
- Bamyacı, M. (2008). Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri için Bir Yer Seçimi Modeli. Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bay, M., Erol, F. (2016). Lojistik köylerin önemi ve intermodal taşımacılık faaliyetleriyle desteklenmesi: Karaman ilinde bir uygulama. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* 18 (30), 124–134.
- Bayhan, M., Türkmen, M., Kepe, D. (2017). Denizli-Kaklık lojistik köyünün swot analizi ile değerlendirilmesi. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(22), 555-574.
- Bulut, Ö. (2007). Türkiye'de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çerkezköy Haber Web Sitesi, <https://cerkezkoyhaber.com.tr/haber/65208/cumhurbaskani-erdogandan-kerkezkoye-lojistik-merkezi-mujdesi.html>. Erişim tarihi 10/04/2021.
- Çevik, S., Kaya, S. (2010). Türkiye'nin lojistik potansiyeli ve İzmir'in lojistik faaliyetleri açısından durum (swot) analizi. İzmir Ticaret Odası, AR-GE Bülten, 2010 Kasım-Sektörel, 22-28.
- Çevik, V., Yılmaz, M. (2016). Lojistik köy konsepti ve Kayseri-Boğazköprü lojistik köyü puanlaması. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2(1), 52-70.
- Demirkıran, Y., Öztürkoğlu, Ö. (2020). Türkiye'deki bölgelerin lojistik köy kurulması açısından potansiyelinin PROMETHEE II Yöntemi ile İncelenmesi. *Journal of Yaşar University*, 15(58), 347-367.
- Demiroğlu, Ş., Eleren, A. (2014). Küresel lojistik Köyleri ve Türkiye de kurulması planlanan lojistik Köy bölgelerinin çkkv yöntemleriyle belirlenmesi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (42), 189-202.
- Deniz Haber Ajansı. <https://www.denizhaber.net/rize-iyidere-lojistik-liman-projesinin-tanitimi-yapildi-haber-82657.htm>. Erişim tarihi 10/04/2021.
- Erdumlu, M. (2006). Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması. Doctoral dissertation, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Göleç, Ö. (2019). Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler: Türkiye Örneği. Yüksek Lisans Tezi, 53(9):180. <https://doi.org/546299>
- Işık, E. (2009). Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri (Master's thesis, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- İnşaat Tedarik. <https://www.insaattedarik.com.tr/yatirim/tatvana-lojistik-merkez/> Erişim tarihi 10/04/2021.
- Karadeniz, V., Akpınar, E. (2011). Türkiye'de lojistik köy Uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (24): 49-71.
- Kılıç, Y., Karaatlı, MA., Demiral, M. F., Pala, Y. (2009). Gelmekte olan ülkelerde sürdürülebilir kalkınma açısından lojistik köyler: Türkiye Örneği. Uluslararası Davraz Kongresi. At: Isparta, Turkey.
- Küçük, S. (2019). Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler ve Türkiye İçin Lojistik Köy Önerisi. Yüksek Lisans Tez. KTO Karatay Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Konya.
- Öcal, S. H. (2019). Türkiye'de Lojistik Köyler İncelemesi: Mersin Yenice Lojistik Köyü Örneği. Yüksek Lisans Tezi, 11(1), 1–14. <https://doi.org/604279>
- Özdemir, S., Keskin, B., Tamer, E., Özcan, E. (2020). Türkiye'deki Lojistik Merkezleri Yatırım Önceliklerinin Değerlendirilmesinde Çok Ölçütlü Bir Karar Modeli Önerisi. *Demiryolu Mühendisliği*, (12), 83-94.
- Şahin, A. Y. (2020). İstanbul'daki Mega Projeler Açısından Lojistik Köyler: İstanbul İli Yer Önerisi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Gelişim Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü..
- Şirin, B. (2019). Lojistik Köylerin Gelişimi ve Türkiye'deki Lojistik Köylerin Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- T.C Türkoğlu Kaymakamlığı <http://www.turkoglu.gov.tr/turkoglu-lojistik-merkezi>, Erişim Tarihi 09/04/2021.

- Tanyaş, M. Paksoy, T. (2012).TR52 Konya-Karaman BölgesiLojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu. T.C. Kalkınma Bakanlığı. Konya.
- Tanyaş, M., Sıcakyüz, A. (2015). İstanbul lojistik sektör analizi raporu. *Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği Loder Dergisi*.
- TCDD, Demiryolu ve Hafif Raylı Sistem Haberleri <https://www.trenhaber.com/gundem/karaman-lojistik-merkezi-projesi-onaylandi-h1578.html>. Erişim tarihi 10/04/2021.
- TCDD, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler> Erişim tarihi 07/04/2021.
- Terzi, N., Bolukbas, O. (2016). Logistics sector in Turkey and logistics villages. *PressAcademia Procedia*, 2(1), 206-228.
- Türker, A. (2018). Demiryollarında Lojistik Merkezler. *Demiryolu Mühendisliği*, (2):32-35.
- Uludağ, A. S. (2013). Lojistik Yönetiminde, Lojistik Ağların Kullanımı ve Bir İşletme İçin Lojistik Ağın Geliştirilmesi. Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi.
- Yılmaz, F. (2019). Mekânsal anlamda lojistik merkez kavramı ve Hadımköy lojistik merkezi. *Kent Akademisi*, 12(1), 186-199.
- Yılmaz, R., Kubaş, A., Erbay, E.R., Bengi, S.B. (2014). Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu. T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- Zonguldak Haber ve Kdz. Ereğli Haberleri. <http://www.gundem67.com/zonguldak/lojistik-merkez-baslangic-toplantisi-yapildi-h83817.html>. Erişim tarihi 10/04/2021.