

**T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANSININ
YÜKSELTİLMESİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN
ETKİSİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Burak ÖNDER**

**Danışmanı
Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA**

İstanbul - 2018

**T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANSININ
YÜKSELTİLMESİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN
ETKİSİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Burak ÖNDER**

**Danışmanı
Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA**

İstanbul - 2018

T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

.....İşletme.....Anabilim/Alan/Dalıİşletme..... Programı Tezli Yüksek Lisans
öğrencisiBurak ÖNDER..... tarafından hazırlanan
“.....Türkiye'nin Lojistik Performansının Yükseltilmesinde.....
.....Lojistik Hâyetlerin Etkisinin İncelenmesi.....”
adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Tarihi : 05/06/2018

(Jüri Üyesinin Ünvanı, Adı, Soyadı ve Kurumu) :

İmzası :

Jüri Üyesi: Prof. Dr. Mahmutcelal BAĞCI
Danışman: Halig Üniv. Halig ASD/ABD Öğr. Üyesi

.....

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Gökhan KAYA
İstanbul Üniversitesi Üniv. İUİM ASD/ ABD Öğr. Üyesi

.....

Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üy. Mehmet KAYGICI
Halig Üniv. İşletme ASD/ ABD Öğr. Üyesi

.....

Jüri Üyesi:
.....Üniv. ASD/ ABD Öğr. Üyesi (Yedek)

.....

Jüri Üyesi:
.....Üniv. ASD/ ABD Öğr. Üyesi (Yedek)

.....

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez danışmanlığını yaparak çalışmalarına ve akademik yaşantımın şekillenmesine bilgi ve tecrübeleriyle desteğini benden esirgemeyen, hoşgörüsüyle her zaman yanımda olduğunu bildiğim kıymetli danışmanım Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA'ya minnet duygularıyla çok teşekkür ederim.

Ayrıca bu süreçte önemli katkılarıyla beni yönlendiren Dr. Öğretim Üyesi Mehmet KAHVECİ'ye ve Dr. Öğretim Üyesi Ferimah YUSUFİ'ye teşekkürlerimi sunuyorum.

Son olarak yüksek lisans eğitimim süresince desteğini her zaman yanımda hissettiğim aileme ve özellikle ablam Selen'e bana gösterdikleri ilgi ve uygun çalışma ortamının oluşturulmasına sağladıkları katkılardan dolayı teşekkür ediyorum.

İstanbul, 2018

Burak ÖNDER

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

İÇİNDEKİLER.....	I
KISALTMALAR.....	III
TABLO LİSTESİ.....	IV
ŞEKİL LİSTESİ.....	V
ÖZET.....	VI
ABSTRACT.....	VII
1.GİRİŞ.....	1
1.1. Problem durumu.....	1
1.2. Problem cümlesi.....	6
1.3. Alt problemler.....	6
1.4. Araştırmanın önemi.....	6
1.5. Kavramsal ve kuramsal çerçeve.....	7
1.5.1.Lojistik faaliyet ve organizasyon yapısına ilişkin kavramlar.....	7
1.5.1.1. Lojistik faaliyet alanları ve lojistik faaliyetler.....	7
1.5.1.2. Lojistik esaslar.....	10
1.5.1.3. Organize edilmiş lojistik oluşumlara ilişkin temel kavramlar.....	11
1.5.1.4. Organize edilmiş lojistik oluşumdan sağlanabilecek faydalar.....	12
1.5.1.5. Organize edilmiş lojistik oluşumun teşkilini etkileyen faktörler.....	12
1.5.1.6. Lojistik oluşum içerisinde yer alan taraflar.....	12
1.5.1.7. Lojistik oluşumda yer alan temel lojistik faaliyetler.....	13
1.5.1.8. Organize edilmiş lojistik oluşumda diğer tesisler.....	13
1.5.2. Organize edilmiş temel lojistik oluşumlara ilişkin araştırmalar.....	14
1.5.2.1. Diğer ülkelerde organize edilmiş lojistik oluşumlar.....	14
1.5.2.2. Dünya'daki lojistik merkezlerden örnekler.....	14
1.5.2.2.1. Amerika'daki lojistik merkezler.....	14
1.5.2.2.2. Avrupa'daki lojistik merkezler.....	16
1.5.2.2.3. Uzak Doğu'daki lojistik merkezler.....	17
1.5.2.3. Avrupa'daki bazı lojistik köylere ilişkin diğer hususlar.....	18
1.5.2.4. Ekonomik/lojistik oluşum ve tesislere yönelik kullanılan terimler.....	19
1.5.2.5. Mevzuat.....	20
1.5.2.6. Türkiye'de yürütülen organize projeler.....	21
2. YÖNTEM.....	24
2.1. Araştırmanın modeli.....	24
2.2. Araştırmanın evreni ve örnekleme.....	24
2.3. Veri kaynakları.....	24
2.4. Verilerin analizi.....	25

3. ÜLKE İNCELEMELERİ (Lojistik performans değerleri).....	26
4. BULGULAR VE YORUM	30
4.1.Lojistik köylerin lojistik performansına etkisi.....	30
4.1.1. Lojistik köy	30
4.1.2. Lojistik performans endeksi.....	32
4.1.3. Lojistik performansa etki eden temel hususlar	32
4.1.4. Lojistik köylerin lojistik performansına etkisi	33
4.2.Türkiye'nin lojistik performans durumu	42
4.3.Türkiye'nin lojistik performansının yükseltilmesinde lojistik köylerin etkisi .47	
4.3.1.Performansa yönelik organize edilmiş lojistik oluşum karşılaştırması	47
4.3.2.Organize edilmiş lojistik oluşumlara ilişkin ortak karşılaştırmalar	50
4.3.3. Lojistik köylerin etkinlik durumu	52
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	56
5.1. Sonuç	56
5.2. Öneriler.....	58
5.2.1. Uygulamaya yönelik öneriler.....	58
5.2.2. Araştırmaya yönelik öneriler	58
6. KAYNAKLAR.....	60
7. ÖZGEÇMİŞ.....	62

KISALTMALAR

CLM	: The Council of Logistics Management
LPE	: Lojistik Performans Endeksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu



TABLO LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1.1: Türkiye'nin yıllara göre LPE değerleri.....	4
Tablo 1.2: Alliance Global Logistics Hub Texas/ABD	15
Tablo 1.3: Atlantic Gateway-Halifax Logistics Park/Kanada.....	15
Tablo 1.4: Rotterdam limanında faaliyet gösteren Distriparklar.....	16
Tablo 1.5: Almanya'da faaliyet gösteren Güterverkehrszentrum Hamburg Loj.Mrk..	16
Tablo 1.6: Singapur'da faaliyet gösteren Distriparklar	17
Tablo 1.7: Hong-Kong'ta faaliyet gösteren lojistik merkezler	17
Tablo 1.8: Ekonomik/Lojistik oluşum ve tesislere yönelik kullanılan terimler	19
Tablo 1.9: Türkiye'de yürütülen lojistik oluşumlara ilişkin organize projeler	22
Tablo 3.10: Uluslararası lojistik performans endeksi sonuçları (2016).....	27
Tablo 3.11: Uluslararası lojistik performans endeksi 2016 yılı sonuçları	28
Tablo 3.12: Uluslararası lojistik performans endeksi 2016 yılı sonuçları (34 Ülke)..	29
Tablo 4.13: Lojistik köy faaliyet yapısı ve temel lojistik ve idari tesisleri.....	31
Tablo 4.14: Türkiye'nin yıllara göre LPE değerleri	43
Tablo 4.15: Performansa yönelik organize edilmiş lojistik oluşum karşılaştırması...48	
Tablo 4.16: Organize edilmiş lojistik oluşumlara ait ortak muhtemel getiriler	50
Tablo 4.17: Lojistik maliyetler	52
Tablo 4.18: Lojistik Modlarının özellikleri.....	53
Tablo 5.19: Alt kriter puan ve sıralamaları	56

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1.1 : Organize edilmiş temel lojistik oluşumlar.....	5
Şekil 1.2 : Temel lojistik faaliyetler.....	5
Şekil 1.3 : Lojistik faaliyet alanları ve lojistik faaliyetler.....	8
Şekil 1.4 : Organize edilmiş lojistik oluşumlar.....	11
Şekil 3.5 : LPE göstergelerinin girdi ve çıktıları.....	26
Şekil 4.6 : Temel lojistik performans faktörleri.....	33
Şekil 4.7 : Lojistik köylerin getirileri.....	34
Şekil 4.8 : Lojistik Performans Endeksi.....	34
Şekil 4.9 : Gümrükler kategorisi puan durumu.....	43
Şekil 4.10 : Altyapı kategorisi puan durumu.....	44
Şekil 4.11 : Uluslararası sevkiyat puan durumu.....	45
Şekil 4.12 : Lojistik yeterlilik kategorisi puan durumu.....	45
Şekil 4.13 : Takip ve izleme kategorisi puan durumu.....	46
Şekil 4.14 : Zamanlama kategorisi puan durumu.....	46
Şekil 4.15 : Yollara göre ihracat.....	54
Şekil 4.16 : Demiryolu uzunluğu (Km.) ve yük miktarı (Ton).....	54
Şekil 5.17 : Lojistik performans endeksi başarı sıralaması.....	56
Şekil 5.18 : Bir yapılanma örneği.....	59

GENEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : Burak ÖNDER
Anabilim Dalı : İşletme
Programı : İşletme Tezli Yüksek Lisans
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans - 2018

TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK PERFORMANSININ YÜKSELTİLMESİNDE LOJİSTİK KÖYLERİN ETKİSİNİN İNCELENMESİ

ÖZET

Bu çalışmada; Türkiye’nin lojistik performansının yükseltilmesine yönelik olarak lojistik köylerin etkisinin incelenmesi ve elde edilen veriler dahilinde önerilerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Tez çalışmasında; öncelikli olarak betimsel bir araştırma yöntemi izlenmiş, çalışmada; Türkiye, Lojistik Performans Endeksi’nde yüksek puan alan diğer bazı ülkeler ile birlikte karşılaştırılmış ve daha nitelikli lojistik köy vb. lojistik oluşumlara sahip ülkelerin performanslarının daha yüksek olduğu değerlendirilmiştir. Çalışmada; özellikle, çok türlü ulaştırma modlarını, daha uygun depolama imkânlarını ve bütünleşik lojistik hizmetleri en uygun bir şekilde bünyesinde bulundurabilecek bir lojistik köyün, lojistik faaliyetlerin performans etkinliğini büyük oranda artıracığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler : Kümelenme, Lojistik Köy, Lojistik Performans

GENERAL INFORMATION

Name and Surname : Burak ÖNDER
Department : Management
Program : Masters with Thesis
Thesis Supervisor : Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA
Thesis Type : Master's Thesis- 2018

INVESTIGATION OF THE LOGISTICS VILLAGE EFFECT IN THE IMPROVEMENT OF TURKEY'S LOGISTICS PERFORMANCE

ABSTRACT

In this study; As for raising Turkey's logistics performance to examine the effect of logistic villages and to develop proposals within the data obtained was aimed. In this thesis study; a descriptive research method primarily was followed; Turkey was compared with some other countries that have high score in Logistics Performance Index. In addition, countries that have more qualified logistic villages and so on were evaluated to have higher performance capacity. In this study; in particular, in a wide range of modes of transport, more convenient storage possibilities, and a significant increase in the performance of the logistics activities of a logistics village, which can optimally incorporate integrated logistics services has observed.

Keywords: Aggregation, Logistics Village, Logistics Performance

1.GİRİŞ

1.1. Problem durumu

Ekonomi; bir insan topluluğunun ya da bir ülkenin, yaşayabilmek için üretme ve bunları bölüşme biçimlerinin ve bu eylemlerden doğan ilişkilerinin tümü olarak nitelendirilmektedir. Üretim; üretme, yeni şeyler ortaya koyma, ticaret ise bir alım-satım etkinliğidir. Ticari faaliyetlerin etkin olarak yürütülmesinde ve ekonomik hedeflere ulaşılmasında da lojistik hizmetler büyük öneme sahiptir.

Lojistik, Yunanca “logistikos” kelimesinden türemiştir. “Hesap bilimi” “hesapta beceri” anlamına gelmektedir. Türk Dil Kurumu’nun resmi sitesinde yer alan Güncel Türkçe Sözlüğü’nde (Türk Dil Kurumu (TDK), 2018) lojistik; “geri hizmet; geri hizmetle ilgili” şeklinde ifade edilmiştir. Cambridge sözlüğünde ise lojistik “bir organizasyonun başarılı ve etkili olması için karmaşık bir eylemin dikkatli organizasyonu” olarak tanımlanmıştır. Webster sözlüğünde de lojistiğin iki tanımına yer verilmiştir. Bunlardan ilki “askeri bilimin satın alma, tedarik, bakım ve askeri malzeme, tesis ve personel ulaştırması ile ilgili dalıdır”, ikincisi ise “bir operasyonun detaylarının ele alınmasıdır” şeklindedir (Keskin, 2015:13).

Lojistik; literatürde öncelikle askeri kökenli bir ifade olarak yer almış ve araç-gereç ve birliklerin hareket organizasyonunu tanımlamak için kullanılmıştır. Askeri operasyonlar kapsamında yer alan asker ve ekipmanın taşınması ve ikmal işlemlerinin organizasyonunu içermektedir.

Günümüzde lojistiğin çok geniş bir uygulama alanı vardır. İş dünyasında lojistik, malların fiziksel akışı ve bilgilerin senkronize bir biçimde akışını kontrol eden bir yönetim aracıdır. Tedarikçiden son kullanıcıya uzanan zincirde hammadde, ürün, hizmet gibi kaynakların, ihtiyaç duyulan yerde ve istenen zamanda temin edilmesi işlemlerini yerine getirmektedir.

Lojistiğin halen en geçerli tanımı ise Lojistik Yönetim Konseyi (The Council of Logistics Management: CLM) tarafından yapılan tanımlamadır (Keskin, 2014:28).

Bu tanımlamaya göre,

“Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin üretildiği noktadan, son kullanımının bulunduğu tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkin ve verimli bir şekilde iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol eden tedarik zincir sürecinin bir parçasıdır.”

Lojistik hizmetlerin etkinlik ve verimliliği, aynı zamanda bu faaliyet kapsamında yürütülen hizmetlerin maliyetiyle de doğrudan ilgilidir ve faaliyetlerin her aşamasında göz önünde bulundurulması gereken hususlardan biri olarak öncelikle dikkate alınmaktadır.

T.C. Kalkınma Bakanlığının “Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi” konulu Özel İhtisas Komisyonu Raporu’nda (2014:1) yer aldığı şekliyle:

“Ülkelerin lojistik harcamalarının Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) içindeki payı analiz edildiğinde lojistik altyapılarının gelişmişlik durumuna göre % 10 ile % 30 arasında farklılaştığı gözlenmektedir. Lojistik altyapısı geliştikçe hem üretim hem de dış ticaret operasyonlarının verimliliği artmakta ve maliyetlerin GSYİH içindeki oranı da azalmaktadır. Bu oran lojistik altyapısı olarak en gelişmiş ülkelerden biri olarak kabul edilen Almanya’da % 10 iken, coğrafi koşullar nedeniyle altyapı ve verimsizlik sorunları yaşayan Nepal, Sudan, Irak gibi ülkelerde % 30’a çıkabilmektedir. Dünya Bankası tarafından yapılan bir çalışma, dış ticaret yüklemelerinde yaşanan bir günlük gecikmenin ticaret hacmini % 1 oranında azalttığını tahmin etmektedir. Yine aynı çalışma, bu etkinin zamana duyarlı olan tarım ürünlerinde ihracatı % 7 oranında azaltacağını da ortaya koymaktadır. Sektörden sektöre farklılık gösterse de, bir ürünün satış fiyatının ortalama % 4 ile 20’sini lojistik giderleri oluşturmaktadır.”

Son yıllarda gittikçe artan bir ivme ile büyük bir gelişme gösteren lojistik hizmetlerin ekonomik büyüklüğü gün geçtikçe artmakta, lojistik altyapısı ve iletişim ağı gelişmiş ülkelerin ticari faaliyetlerinin daha nitelikli olduğu görülmektedir. Özellikle elleçleme, depolama, ambalajlama, paketleme, gümrükleme, ulaştırma vb. lojistik hizmetlere ait sektörel yapıda çeşitli gelişmeler yaşanmakta, daha ekonomik ve daha nitelikli yaklaşımlar dikkat çekmekte, lojistik akışların daha hızlı ve takip edilebilir olması ve ayrıca e-lojistik alanındaki gelişmeler dönemin ilgi çekici faaliyetleri olarak görülmektedir. Ayrıca ticari faaliyetlerde yürütülen yöntemler, taleplerin karşılanma ve sevkiyat hızı ile birlikte şehirleşmenin meydana getirdiği trafik durumu da lojistik faaliyetlerin verimliliğini önemli ölçüde etkilemekte ve bu durum ayrıca ülkelerin lojistik performans etkinliklerine de yansımaktadır.

Performans; yürütülen faaliyetlerin etkinlik ve verimliliğini belirleyen temel bir parametredir. Elde edilen iyi bir sonuç veya bir şeyin değerini belirten nitelikler olarak da tanımlanmaktadır. Lojistik faaliyetlere ilişkin olarak çeşitli kademelerde ve değişik ölçeklerde performans ölçümleri yapılmakta, ölçüm sonuçları analiz edilerek değerlendirilmekte ve böylelikle ticari etkinliklerin artırılmasına çalışılmaktadır. Dünya Bankası tarafından yayımlanan ve aynı zamanda Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'nin resmi sitesinde (TÜİK,2018) ifade edildiği gibi:

“Lojistik Performans Endeksi (LPE), ülkelerin gümrük, taşımacılık, altyapı gibi lojistik alanındaki performanslarını değerlendirmekte; lojistik büyüme ve kaliteyi ölçmektedir. Ulusal liderler, politika yapımcılar ve ticaret sektöründekilere yönelik olarak uluslararası ticarete karşılaşılan lojistik sorunları azaltmak yönünde neler yapılabileceği konusunda bilgi vermeyi amaçlamaktadır. Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi göstergeleri, pek çok ülke ile gümrüklerdeki hıza ve iş akışına ilişkin karşılaştırma yapma imkanı sağlamaktadır. Dünya lojistik sektörünün ülkeler arasındaki karşılaştırmalı durumunu ortaya koyan önemli bir çalışma olan “Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği” adlı raporda yayımlanmaktadır. Ülkelerde lojistik sektöründeki büyümeyi, iş yapmaya ilişkin kaliteyi ve hızı ölçmekte; ulaşım politikalarındaki karar alıcılar, ülkeler ve firmalar için gelecekteki stratejileri oluşturmada, önemli bir değerlendirme aracı olarak düşünülmektedir. Endeks 2007 yılından itibaren iki yılda bir yayımlanmaktadır. LPE 2016 yılı itibarıyla 160 ülkeyi 6 farklı başlıkta sıralamaktadır. Veri, ulusal ve uluslararası olmak üzere iki soru kağıdı ile toplanmaktadır. Ulusal soru kağıdı ile 21, uluslararası soru kağıdı ile 6 gösterge izlenmektedir. Ulusal soru kağıdından; ihracat zamanı ve maliyeti, ithalat zamanı ve maliyeti, kalite kriterine uygun sevkiyat oranı, ihracat ve ithalatta acenta sayısı, ihracat ve ithalatta form sayısı, gümrük izni (gün), ithalat sevkiyat yüzdesi, fiziki kontrol yapılan sevkiyat yüzdesi başlıklarına ilişkin göstergeler elde edilmektedir. Uluslararası soru kağıdında; gümrük ve sınır yönetiminde gümrük izninin etkinliği, ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi, lojistik hizmetlerin tamlığı ve kalitesi, planlanan ve beklenen sevkiyat zamanlarında sevkiyatın alıcıya ulaşma frekansı, rekabet edebilir fiyatlarda sevkiyat kolaylığı ve sevkiyatları izleme ve takip yeterliliği göstergeleri kapsamaktadır. İki yılda bir gerçekleştirilen araştırmada 1051 uzman lojistik profesyoneli iş yaptıkları ülkelerin lojistik performansını 1 (en kötü) ile 5 (en iyi) aralığında puanlanmaktadır. Bu puanlamaların ortalamaları alınarak yıllara göre ülkelerin Lojistik Performans Endeksi (LPE) ve ülke sıralamaları oluşturulmaktadır. Veri, online anket yolu ile çok uluslu ticaret yapan işyerlerinden yıllık olarak derlenmektedir. 2016 yılında 160 ülke kapsanarak cevaplayıcılarından lojistik faaliyeti gösterdikleri ülkeleri değerlendirmeleri talep edilmiş ve toplamda 7000'den fazla ülke değerlendirmesi alınmıştır. Veri kaynağı; Dünya Bankası koordinasyonunda lojistik hizmet sağlayıcılar ve akademisyenler işbirliğinde lojistik uzmanları ile yapılan bağımsız araştırma sonuçlarıdır.”

Dünya Bankası'na hazırlanan ve 160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği 2016 yılı Uluslararası Lojistik Performans Endeksi'ne göre Türkiye 3.42 puanla 34'ncü sırada yer almıştır (Dünya Bankası, 2018) Konuya ilişkin olarak düzenlenen Türkiye'nin Yıllara göre LPE değerleri de aşağıya çıkarılmıştır (Tablo 1.1).

Tablo 1.1: Türkiye'nin yıllara göre LPE değerleri

		2016	2014	2012	2010	2007
LPI Sıralaması		34	30	27	39	34
LPI Puanı		3,42	3,5	3,51	3,22	3,15
Gümrükler	Sıralama	36	34	32	46	33
	LPI Puanı	3,18	3,23	3,16	2,82	3
Altyapı	Sıralama	31	27	25	39	39
	LPI Puanı	3,49	3,53	3,62	3,08	2,94
Uluslararası sevkiyat	Sıralama	35	48	30	44	41
	LPI Puanı	3,41	3,18	3,38	3,15	3,07
Lojistik yeterlilik	Sıralama	36	22	26	37	30
	LPI Puanı	3,31	3,64	3,52	3,23	3,29
Takip ve izleme	Sıralama	43	19	29	56	34
	LPI Puanı	3,39	3,77	3,54	3,09	3,27
Zamanlama	Sıralama	40	41	27	31	52
	LPI Puanı	3,75	3,68	3,87	3,94	3,38

Kaynak : Dünya Bankası, Lojistik Performans Endeksi, 2007, 2010,2012,2014,2016

Türkiye'nin yıllara göre LPE değerleri dikkate alındığında; LPE sıralamasının, Türkiye'nin ekonomisinin büyüklüğü, belirlenen ulusal hedefler ve Türkiye'nin coğrafi konumu da göz önüne alındığında (transit bir geçiş güzergahı) istenilen düzeyde olmadığını da göstermektedir.

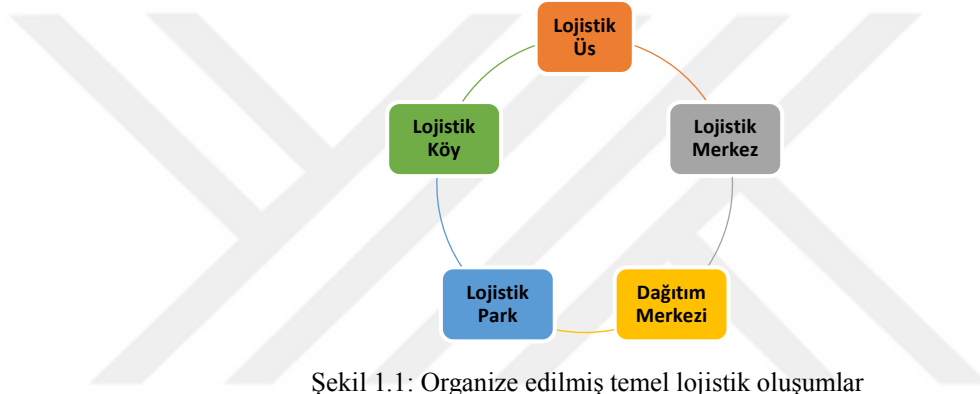
Kümelenme, genel olarak, aynı sektörde yer alan işletmelerin bir araya geldikleri bir organizasyon olarak tanımlanabilmektedir. Michael Porter'e göre kümelenme; "Aynı iş kolunda faaliyet gösteren, aralarında ilişkiler olan ama aynı zamanda rekabet de bulunan çok sayıdaki işletmenin, onlara mal satan tedarikçilerin ve hizmet satanların, ilgili kurumların -üniversiteler, meslek kuruluşları, iş koluyla ilgili standartları belirleyen ve kontrol eden kurumlar vb. aynı zamanda coğrafi bölgede yoğunlaşmalarıdır (Porter,1998).

Bugün içinde bulunduğumuz ortamda da Micheal Porter'in belirttiği kümelenmeye benzer çeşitli yapılar oluşturularak lojistik faaliyetlerin etkinliğinin artırılmasına çalışılmaktadır. Nitekim, lojistik hizmetlerin etkinliğinde, lojistik merkezler önemli bir rol oynamakta, bu sektörde yürütülen faaliyetlerin daha merkezi bir yapıda ve daha sistemli bir şekilde yürütülmesinin de önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Literatürde yer alan bir değerlendirmeye göre;

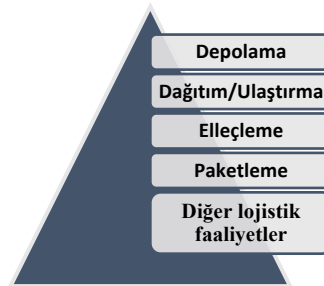
“Lojistik faaliyetlerin bir merkezden gerçekleştirilmesini amaçlayan Lojistik Köy (Freight Village), Lojistik Merkez (Logistics Centre/Center), Lojistik Park (Logistics Park), Kara Limanı (Dry Port), Logistics Hub, Interporto, Centres Logistiques de Fret, Gares Routières de Marchandises, Platform Freight Terminal, Centro Integrado de Mercancias, Güterverkehrszentrum, Transport Centre, Transport Center ve Distripark kavramları; hizmet sağlayıcılarla, hizmet alıcıları ve ilgili kamu kurumlarını tek bir fiziksel mekanda buluşturan; intermodal taşımacılık altyapısına; ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına etkin bağlantıya sahip yerleri ifade etmektedir.” (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013:17)

Lojistik üs, lojistik köy ve lojistik merkez olarak ta ifade edilen söz konusu bu oluşumlar genellikle “Lojistik faaliyetlerin bir arada bulunduğu yerler” olarak ta tanımlanmaktadır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1: Organize edilmiş temel lojistik oluşumlar

Hem ulusal ve hem de uluslararası platformlarda çeşitli şekillerde oluşturulmaya çalışılan bütünlük bir yapıda yukarıda tanımlanmaya çalışılan lojistik organizasyonlar dikkat çekmekte ve sürdürülebilir bir lojistik hizmete ilişkin tüm faaliyetlerin (Şekil 1.2) daha nitelikli bir şekilde bir arada yapılabilmesine imkân sağlayan organize lojistik oluşumların, daha etkin ve verimli oldukları düşünülmektedir.



Şekil 1.2: Temel lojistik faaliyetler

Özellikle hem rekabetin sürdürülmesi, hem de lojistik hizmetlerin bir malın satış fiyatının genel olarak ortalama % 20'lere kadar ulaşan bir seviyede etkilemesi de, bu sektörde yürütülen faaliyetlerin daha merkezi bir yapıda ve daha sistemli bir şekilde yürütülmesini de zorunlu kılmaktadır.

Bu nedenle; bütünlük bir lojistik organizasyon kapsamında yer alan ve ülke ihtiyaçlarına ve şartlarına göre oluşturulan Lojistik Köy vb. yapıların lojistik performans etkinliğine yönelik etkilerinin tespit edilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Bu kapsamda; yapılacak araştırmanın amacı, Türkiye'nin lojistik performans etkinliğinin artırılmasına yönelik olmak üzere, lojistik köylerin etkisini incelemek ve elde edilen veriler dahilinde lojistik faaliyetlerin geliştirilmesine düşünsel bir katkı sağlamaktır.

1.2. Problem cümlesi

Türkiye'nin lojistik performansının yükseltilmesinde Lojistik Köy'lerin etkisi var mıdır, varsa hangi düzeydedir?

1.3. Alt problemler

- Lojistik köylerin lojistik performans endeksine etkisi var mıdır, varsa hangi düzeydedir?

- Türkiye'nin lojistik performansı hangi düzeyde, Türkiye'nin lojistik performans endeksine etki eden alt boyutlar ve bunların mevcut durumu

- Türkiye'nin lojistik performansının yükseltilmesinde lojistik köyler hangi derecede etkili olacaktır?

1.4. Araştırmanın önemi

Ticari faaliyetlerin etkin olarak yürütülmesinde lojistik hizmetlerin önemi giderek artmaktadır. Son zamanlarda periyodik olarak yapılan uluslararası lojistik performans ölçümleri ile ülkeler ihtiyaçlarına uygun bir şekilde lojistik faaliyetlerinin geliştirilmesine çalışmaktadırlar.

Lojistik performans, hiç şüphesiz Türkiye açısından da özel bir öneme sahiptir. Özellikle mevcut kaynakların etkin ve verimli olarak kullanılmasının Türkiye'nin ekonomik etkinliği için önemli olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca Türkiye, dünyanın en güçlü ekonomileri sıralamasında, 17'nci sırada yer almaktadır.

Ancak, 2016 yılı itibariyle Türkiye'nin lojistik performans sıralamasındaki yeri ise 34'ncü sıradadır. Bu durum dikkate alındığında Türkiye'nin lojistik performans etkinliğinin bu büyüklükle uyumlu olmasının ekonomik refah düzeyini daha da artıracaklarını söylemek olasıdır. Bu nedenle; özellikle ülke ihtiyaçlarına ve şartlarına göre oluşturulan ve bütünleşik faaliyetlerin bir arada yapılabilmesine imkân sağlayan Lojistik Köy vb. yapıların lojistik performans etkinliğine yönelik etkilerinin tespit edilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir. Bu kapsamda; yapılacak araştırmanın amacı, Türkiye'nin lojistik performans etkinliğinin artırılmasına yönelik olmak üzere, lojistik köylerin etkisini incelemektir.

Bu çalışmada, lojistik performans etkinliği Türkiye'den daha yüksekte olan ülkelerin mevcut lojistik etkinlik durumları da dikkate alınarak, lojistik köylerin Türkiye'nin uygun bölgelerinde üretim, tüketim ve transit ulaştırma yollarıyla uyumlu bir bütünleşik yapı kapsamında teşkil edilmesi durumunda sağlayacağı katkının ölçülmesi (önemliliğinin vurgulanması) hedeflenmiştir. Çalışmada; gümrük hizmetlerinin yanı sıra dağıtım/ulaştırma, depolama, elleçleme, paketleme vb. lojistik hizmet organizasyonlarını en uygun şekilde bünyesinde bulundurabilecek lojistik köyün performansa yönelik etkinlik durumu dikkate alınacaktır. Çalışmanın bu boyutta katkı getirmesi beklenmektedir.

1.5. Kavramsal ve kuramsal çerçeve

1.5.1. Lojistik faaliyet ve organizasyon yapısına ilişkin kavramlar

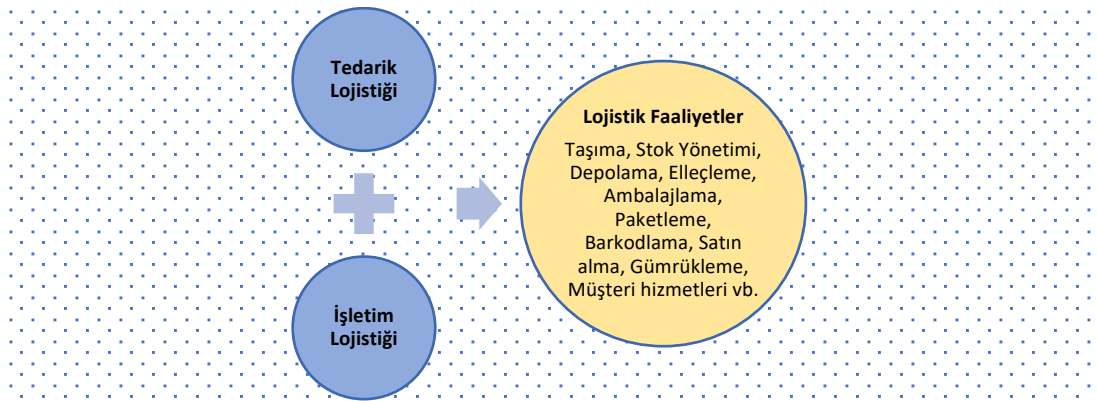
1.5.1.1. Lojistik faaliyet alanları ve lojistik faaliyetler

Lojistiğin faaliyet alanları (iş süreçleri) ve bu faaliyet alanları içerisinde yürütülen lojistik faaliyetlerle ilgili sınıflandırmalar sektörde yer alan kesimler tarafından farklı farklı yansıtılmaktadır.

Zaman içerisinde ortaya çıkan gereksinimler lojistiğin kavramsal boyutunda değişmesine ve farklılaşmasına neden olmakla birlikte halihazırda kabul görmüş ortak, geleneksel ve ilkesel bir sınıflandırma da yapılamamaktadır. Konuya ilişkin yapılan araştırmalarda genel olarak iki tip bir yaklaşımın olduğu görülmektedir.

Bunlardan birincisi, lojistik faaliyetlerin birbirine bağlı bir şekilde; tedarik lojistiği, üretim (tesis içi) lojistiği ve dağıtım lojistiği olmak üzere üç faaliyet alanında (iş süreçleri) gerçekleştirildiğidir. Tedarik lojistiği; üretim için gerekli hammadde, yarı mamulün ve hazır parçaların tedarikçilerden teminini, depolanmasını, üretim ortamına taşınması ile ilgili işlemleri (araç ve mal takibi, boşaltma ve mal kabul, sayım, kontrol vb.) kapsar. Kaynakların üretim hattına taşınması ile ilgili işlemleri içerir.

Üretim lojistiği; giriş lojistiği işlemlerinin devamında tesis içerisinde ürünün üretim sürecinde gerçekleştirilen (depolama, sipariş, sipariş hazırlama, stok yönetimi, tesis içi taşıma vb.) işlemlerden oluşur. Üretim lojistiğinde tesis içinde kısa mesafeli malzeme akışı (fabrika ve depo içi hareketler) söz konusu olmaktadır. Malzeme akışında amaç, işlem birimleri arasında malzemeyi uygun araçla en az zararlı etkin bir biçimde taşımaktır. Dağıtım lojistiği ise üretim tesisinde üretim sonunda elde edilen ürünlerin müşterilere ulaştırılması ile ilgili (yükleme, araç rotalama ve çizelgeleme, araç takibi vb.) işlemlerden, bir başka ifade ile fiziksel dağıtım faaliyetlerinden oluşmaktadır. Lojistik faaliyet alanlarını; “Tedarik Lojistiği” ve “İşletim Lojistiği” olarak iki ana bölümde incelemek te mümkündür. Bizce kabul görmüş yaklaşım da budur (Şekil 1.3).



Şekil 1.3: Lojistik faaliyet alanları ve lojistik faaliyetler

Bu bölüme göre; Tedarik Lojistiği (Temin-Tedarik); lojistiğin araştırma, tasarım, geliştirme, imalat ve üretim ile ilgilenen koludur. Tasarım, araştırma ve geliştirme, temin ve tedarik temel faaliyetlerinden oluşur. İşletim lojistiği ise; lojistiğin malzemenin depolanması, dağıtımı, ulaştırılması, bakımı, kullanıma hazır bulundurulması ve envanterlerden çıkarılması ile ilgilenen koludur. Taşıma-Ulaştırma-Tesis, Malzeme ve İkmal, Bakım ve Onarım, İşgücü Eğitimi kapsamındaki temel faaliyetlerle ilgilenir.

Yukarıda belirtilen lojistik iş süreçlerinde yürütülen bazı temel lojistik faaliyetlerle ilgili tanımlamalar ise şu şekildedir.

- Taşıma : İhtiyaç duyulan malın ihtiyaç duyuldukları anda buldukları yerden ihtiyaç duyuldukları yere aktarılmasıdır.
- Depolama : Gelen ürün ve/veya malzemenin teslim alınmasını müteakip belirli bir süre dahilinde korunması, talep edildiğinde belirtilen yerlere gönderilmek üzere hazırlanmasıdır. Diğer bir ifadeyle stoklara ait lojistik hizmetlerin gerçekleştirilmesidir. Bu faaliyetlerin yapıldığı yerler, işin mahiyetine uygun olarak depo, dağıtım merkezi ve aktarma merkezleri olarak isimlendirilebilir.
- Stok Yönetimi : Stok, depolarda bulundurulan malzemedir. Hammadde, yarı mamul veya mamul şeklinde olabilir. Stok yönetimi ise işletmenin muhtemel bir talebi karşılamak amacıyla elde bulundurmak zorunda kaldığı malzemenin stok maliyeti de dikkate alınarak elde bulundurulmasının yönetilmesidir.
- Konsolidasyon : Depo içerisinde yer alan çeşitli ürünlerin, bir talep durumunda talepte yer alan değişik ürünlerin bir yerde toplanması, kontrol edilmesi ve diğer lojistik hizmetlerin yapılmasından sonra dağıtımına hazır hâle getirilmesidir.
- Elleçleme : Malzemenin depoya taşınması, istiflenmesi, talep edildiğinde nakliye aracına taşınarak yüklenmesinin yapılmasına yönelik işler olarak tanımlanmaktadır.
- Dağıtım : Üretilen veya imal edilen ürünün üretim noktasından satış noktasına ulaştırılmasıdır.
- Gümrükleme : Lojistik faaliyetleri destekleyen bir hizmettir. Uygulanması zorunlu gümrük mevzuat işlemlerinin gerçekleştirilmesidir.

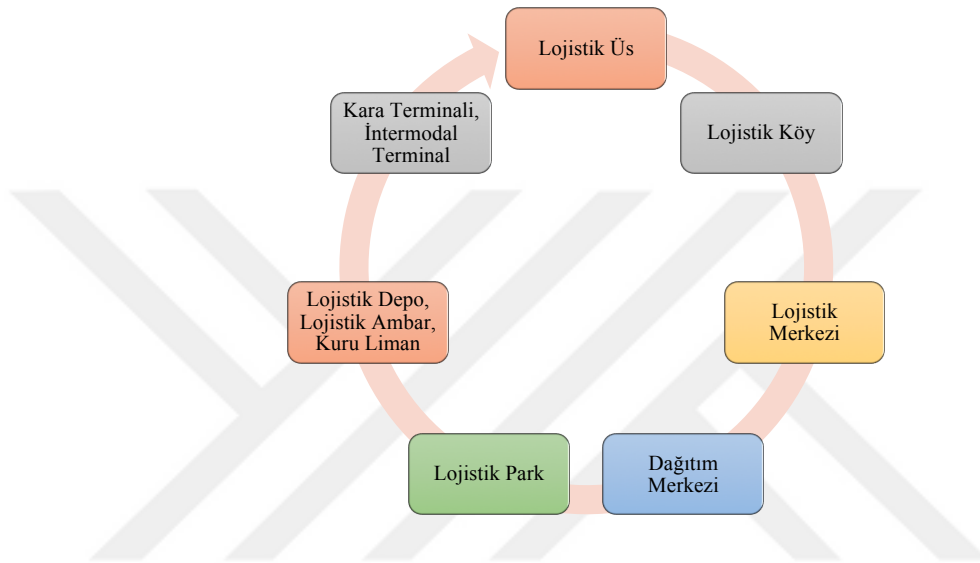
- Ulaştırma, taşınacakların, değişik taşıma araçlarının kullanılarak bir yerden talep edilen diğer bir yere taşınmasını sağlayan bir lojistik hizmettir.
- İstasyon(gar), demiryolu taşımasında yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin hizmetlerin yapılması ile tren trafiğinin yönetilmesi ile ilgili hususlardaki hizmetlerin verildiği tesislerin bulunduğu yerlerdir.
- Terminal, yolcuların indirme-bindirme, yüklerin ise yükleme-boşaltma işlemlerinin yapıldığı yerlerdir.
- Dağıtım istasyonu, farklı istasyonlardan gelen dolu yük vagonlarının gidecekleri yönlerin ve yerlerin saptandığı, vagonların bu saptamaya göre birleştirilerek trenlerin oluşturulduğu istasyonlara denir.
- Aktarma istasyonu, yolcu ya da yüklerin bir trenden başka bir trene veya bir vagonun başka bir vagona aktarılması işlemlerinin yapıldığı istasyonlara denir.
- Tek türlü taşımacılık, taşıma türlerinden yalnızca birinin kullanılması ile yapılan taşımacılığa denir.
- Çok türlü (multimodal) taşımacılık; iki veya daha fazla taşıma türünün kullanılarak yapılan taşımacılığa denir.
- Türler arası (intermodal) taşımacılık ise konteyner vb. bir muhafaza içinde olan yükün en az iki taşıma türü arasında aktarılması suretiyle taşınmasına denir.
- Kombine taşımacılık; taşıma sürecinde karayolunun daha kısa, diğer taşıma türlerinin ise daha uzun mesafelerde kullanıldığı bir taşıma sistemidir. (Demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen veya gidecek malzemenin daha kısa mesafelerde karayolu ile taşınması).

1.5.1.2. Lojistik esaslar

Performans etkinliği aynı zamanda lojistik faaliyet alanında yürütülen bazı temel esasların dikkate alınmasıyla da ilgilidir. Hizmetlerin asgari maliyetle gerçekleştirilmesi öncelikli olarak dikkate alınması gereken bir husustur. En uygun taşıma modunun kullanılması, uygun şekilde depolama ve etkin bir stok kontrolü de lojistik hizmetlerin yürütülmesinde önem arz eden kriterler olarak düşünülmektedir.

1.5.1.3. Organize edilmiş lojistik oluşumlara ilişkin temel kavramlar (Şekil 1.4)

Lojistik Köy: BM lojistik köyleri depolama, bakım, tamir gibi bütünüleyici hizmetlerle ve yük taşıma araçları (freight forwarders) ulaştırma işletmeleri, gümrükçüler, taşıyıcılar gibi ulaştırma hizmeti verenler ile ilintili bağımsız oluşum ve işletmelerin bir araya geldikleri en az bir terminale (havai deniz, kara gibi) sahip coğrafyalar şeklinde tanımlıyor.



Şekil 1.4: Organize edilmiş lojistik oluşumlar

1992’de Europlatforms tarafından yapılan tanım ise farklı işletmeler tarafından yapılan ulusal veya uluslararası seviyede malların dağıtımını, ulaştırılması ve lojistik ile ilgili tüm eylemlerin yapıldığı alanlar şeklindedir. (Keskin, 2015:399).

Dağıtım Merkezi (Distribution Center): Tedarikçi veya tedarikçilerden gelen ürünlerin; dağıtıma kadar geçen süre içinde depolama, katma değerli işlemler, elleçleme, ambalajlama ve sevkiyatının yapıldığı lojistik depolar. (Lojistik Sözlük, 2018).

Kara Terminali (Dry Port): Küresel lojistik zincirin bir parçası olan intermodal taşımacılıkta, terminaller yükün toplanarak konsolide edildiği, diğer ulaşım türüne (demiryolu, havayolu, denizyolu) aktarma işleminin ve/veya katma değer faaliyetinin yapıldığı ve yükün dağıtım sistemine aktarıldığı yerlerdir. (Lojistik Sözlük, 2018).

1.5.1.4. Organize edilmiş lojistik oluşumdan sağlanabilecek faydalar

- Etkin bir işbirliği ortamını oluşturur, lojistik gelişmelerin takip edilmesini kolaylaştırır.
- İşletme maliyetlerinin daha ekonomik olmasına imkân sağlar.
- İşletme ve tüketicilerin ihtiyaçlarının daha süratle yerine getirilmesini kolaylaştırır.
- Çeşitli ulaştırma modlarını bünyesinde bulundurmak suretiyle işletme ve tüketicilere ulaşım kolaylığı ve tercih fırsatını sağlar, özellikle demiryolu taşımacılığını artırarak üretim lojistik maliyetlerinin etkisini azaltır.
- Bütünleşik lojistik faaliyetlerin bir arada yapılmasını sağlamak suretiyle zaman ve enerji tasarrufuna imkân verir.
- Yük konsolidasyonuna imkân sağlamak suretiyle işletmeciye dağıtım kolaylığı sağlar.
- Kombine taşımacılık imkânı sağlar.
- Bölgesel gelişime katkı sağlar.
- Uygun yerlerde teşkili durumunda trafik ve kentleşmenin menfi etkisini asgariye indirir.
- Şehirleşmenin meydana getirdiği trafik sorununu azaltır, garaj ihtiyacını giderir, böylelikle şehir yaşamının kalitesini artırır.

1.5.1.5. Organize edilmiş lojistik oluşumun teşkilini etkileyen faktörler

- Ulaştırma modlarına elverişlilik ve uygun bağlantı terminallerine ulaşılabilirlik
- Aktarma yapılabilmeğe uygunluk
- Bütünleşik lojistik hizmetlere elverişlilik

1.5.1.6. Lojistik oluşum içerisinde yer alan taraflar

- Lojistik hizmet sağlayıcılar
- Bütünleşik lojistik hizmet sağlayıcılar
- Taşımacılık firmaları
- Kargo hizmeti veren firmalar
- Demiryolu işletmecileri

- Kombine taşımacılık işletmeleri
- Terminal işletmeleri
- Kamu otoriteleri
- Bankalar ve sigorta şirketleri
- Gümrük memurları
- Sektör dernekleri

1.5.1.7. Lojistik oluşumda yer alan temel lojistik faaliyetler

- Depolama/Antrepo
- Dağıtım hizmeti
- Gümrükleme hizmeti
- Katma değerli lojistik hizmetler (Elleçleme, etiketleme, barkodlama, paketleme vb.)

1.5.1.8. Organize edilmiş lojistik oluşumda diğer tesisler

- Güvenlik hizmetleri
- Park ve araç bakım yerleri
- Akaryakıt istasyonları
- Restorant, motel vb. tesisler
- Ulaştırma hizmeti
- Ofis hizmetleri
- Banka ve sigorta hizmetleri

1.5.2. Organize edilmiş temel lojistik oluşumlara ilişkin araştırmalar

1.5.2.1. Diğer ülkelerde organize edilmiş lojistik oluşumlar (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı / 2013)

Sanayinin gelişmesiyle ABD’de ortaya çıkan lojistik merkezler; Japonya’da da trafik sıkışıklığını, çevresel maliyetler ile enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerilmiş; Avrupa’ya ise 1960’lardan sonra girmiş, ilk örnekleri kentsel politikalara bağlı olarak Fransa’da, geniş ölçekte; Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)’te oluşturulmuştur. Lojistik merkezler Avrupa’da oldukça ileri düzeyde olmalarına karşılık farklı gelişmişlik düzeylerine sahiptirler. Gelişim sürecinin en ileri seviyesinde bulunan lojistik merkezler şu nitelikleri taşımaktadır; farklı taşımacılık modlarının fiziken entegre olması (intermodal yapı), Lojistik merkez içi ve lojistik merkezler arası işbirliğinin geliştirilerek ölçek ekonomilerinden faydalanmanın sağlanmış olması, bu alanlarda belli bir ticari yük yoğunluğunun oluşması sağlanarak uluslararası taşımacılıkta etkinliğin elde edilmesi, lojistik merkezlerin taşımacılık sektörünün gelişebileceği çevresel şartları sağlaması, lojistik sektörünün sabit sermaye yatırımı ihtiyacının azaldığı ve değişken maliyetli çalışma imkanının ortaya çıktığı alanlar olması (dış kaynak kullanımı vs.).

Lojistik Merkezlerdeki Faaliyetler ve Hizmetler: Lojistik Merkezlerin en önemli özelliklerinden biri lojistik kapsamındaki tüm hizmetlerin verildiği yerler olmasıdır. Bunlar içinde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayırıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemleri, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi faaliyetler sayılabilir. Üretim faaliyeti lojistik merkezlerin asli faaliyetlerinden olmamakla birlikte lojistik merkezlerde küçük çaplı üretim faaliyetlerinin de gerçekleştirildiği bilinmektedir.

Yukarıda sayılan faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için belirli bir altyapı standardının sağlanması gereklidir. Bunun koşulları da aşağıda sıralanmıştır.

İntermodal taşımacılık altyapısının mevcudiyeti, çok fonksiyonluluk; yani taşımacılık ve lojistik alanındaki taşıyıcı, acenta, gümrük müşaviri ve kamu kurumlarının bu alanlarda hizmet veriyor olması, bilişim teknolojilerinin bu alanlardaki iş ve işlemlerde etkin kullanımı, ticari yüklerin etkin yönetimine elverişli tesislerin bulunması, bütün kamu ve özel sektör kuruluşlarının bu alanlarda hizmet verebilmesi, üretim, ticaret ve hizmet sektörleri arası işbirliğini sağlayacak bir yapının varlığı, tüm lojistik merkez kullanıcılarının işletmeden doğan maliyetleri adil bir şekilde paylaşabilmesi, yardımcı hizmetlerin (temizlik, güvenlik, iletişim, sosyal tesis, vs.) varlığı.

Lojistik merkezlerde hem asli faaliyetlerin yürütülebilmesi hem de yan hizmetlerin verilebilmesi için ise aşağıdaki tesislerin bulunması beklenir;

Antrepolar, lojistik faaliyetleri için geniş büyüklükte antrepolar, depolama için genel antrepolar, demiryoluna bağlantılı antrepolar, sıcaklık kontrollü antrepolar, idari faaliyetler, bilgi işlem hizmetleri, gümrük hizmetleri, bankalar, sigortacılar, müşavirler vs. için ofisler, intermodal terminal, benzin istasyonu, motel, lokanta.

1.5.2.2. Dünya’daki lojistik merkezlerden örnekler

1.5.2.2.1. Amerika’daki lojistik merkezler

Lojistik Konsepti gibi lojistik merkezlerin de ilk ortaya çıkmaya başladığı ABD’de terminolojik olarak farklı kullanımlar olsa da sonuçta aynı niteliklere ve fonksiyona sahip yerler bulunmaktadır (Tablo 1.2, Tablo 1.3).

Tablo 1.2: Alliance Global Logistics Hub Texas/ABD

Alliance Global Logistics Hub	
Genel	
1989 yılının Aralık ayında kurulan 7.2 milyar ABD Doları değerindeki bu lojistik merkez yatırımının %94.6'sı özel sektör, %5.4'ü ise kamu tarafından finanse edilmiştir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu ve Havayolu
Sağlanan lojistik hizmetler	Hava kargosu elleçleme ve havacılık hizmetleri, demiryolu hizmetleri, 3. Parti lojistik hizmetleri, intermodal yük aktarma hizmetleri, gümrükleme ve müşavirlik hizmetleri
Kapasite	Yıllık 600 bin yükleme/boşaltma işlemi yapılan intermodal terminalin toplam kapasitesi 2 milyon yükleme/boşaltma işlemi civarındadır.
Erişilebilirlik	Otoyollara ve demiryollarına doğrudan bağlantı ve tesise özel havalimanı
Toplam Alan	70 km ²
Çalışan sayısı	28.000
Lojistik işletme sayısı	14'ü uluslararası olmak üzere 230'dan fazla şirket faaliyet göstermektedir.
Endüstriyel faaliyetler	Lojistik merkez alanı içinde kurulu serbest bölge

Tablo 1.3: Atlantic Gateway-Halifax Logistics Park/Kanada

Atlantic Gateway-Halifax Logistics	
Genel	
Boston'un kuzeyinde ve Montreal'in doğusundaki en büyük ticaret merkezi olan ve 2008 yılında kurulan Halifax Logistics Park; demiryolu ve karayolu altyapısı yanında Halifax Stenfield Uluslararası Havalimanı ile Halifax Limanı'nı içermektedir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu, Havayolu ve Denizyolu
Sağlanan lojistik hizmetler	Hava kargosu elleçleme ve havacılık hizmetleri, demiryolu hizmetleri, antrepoculuk, depolama, intermodal yük aktarma hizmetleri, gümrükleme
Kapasite	Yıllık olarak limanda 2,8 milyon konteyner işleme ve havalimanında ise 5,9 milyon yolcu ve 55.000 ton kargo işlemi yapılmaktadır.
Erişilebilirlik	Otoyollara ve demiryollarına bağlantı ve alan içinde liman ve havalimanı
Toplam Alan	500.000 m ²
Çalışan sayısı	Yaklaşık 23.000
Endüstriyel faaliyetler	Dış ticaret bölgesi

1.5.2.2.2. Avrupa'daki lojistik merkezler

Hollanda'nın lojistik faaliyetleri genel olarak Rotterdam şehrinde daha ağırlıklı olarak yürütülmektedir. Tablo 1.4'de bir örnek olmak üzere Rotterdam'da faaliyet gösteren Distriparklara ilişkin bilgiler yer almaktadır.

Tablo 1.4: Rotterdam limanında faaliyet gösteren Distriparklar

Rotterdam limanında faaliyet gösteren Distriparklar			
DISTRIPARK	Eemhaven	Maasvlakte	Botlek
Faaliyete başlama tarihi	1989	1998	1990
Alan (m ²)	237.000	848.000	165.000
İşletme sayısı	12	9	-
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, iç suyolu	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, iç suyolu	-
Faaliyetler ve hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.
Uzmanlaşma	Yüksek kaliteli ürünler	Konteyner hizmetleri	Kimyasal maddeler

GVZ Hamburg (Tablo 1.5), çok türlü taşıma modlarının kullandığı önemli bir bölge olarak dikkate alınmaktadır.

Tablo 1.5: Almanya'da faaliyet gösteren Güterverkehrszentrum Hamburg lojistik merkezi

Güterverkehrszentrum Hamburg	
Genel	Avrupa'nın en büyük ekonomisi olan Almanya'nın önemli limanlarından olan Hamburg'da bulunan GVZ Hamburg, intermodal kapasitesi ve işlem hacmiyle iyi bir lojistik merkez örneği konumundadır.
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu, Havayolu (25 km.) ve Denizyolu
Sağlanan lojistik hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme, montaj, hasar tamiri vb.
Kapasite	2,5 milyon ton (Tahmini)
Erişilebilirlik	Karayolu ve Denizyolu bağlantısı, Demiryolu hattı, Hamburg/Fuhlsbüttel havalimanına 25 Km. uzaklık
Toplam Alan	560.000 m ²
Çalışan sayısı	450

Lojistik işletme sayısı	6
Endüstriyel faaliyetler	Tamir

1.5.2.2.3. Uzak Doğu'daki lojistik merkezler

Dünya lojistik sektöründe önemli bir iş hacmine sahiptir. Uluslararası lojistik performans endeksinde 5'nci sırada, gümrük işlemlerinde ise ilk sırada yer alan Singapur coğrafi yapı itibarıyla önemli geçiş güzergahlarında bulunmaktadır. İşlem hacimleri yüksek Keppel Distripark ve Pasir Panjiang Distripark isimli lojistik merkezlere ait bazı bilgiler Tablo 1.6'da belirtilmiştir.

Tablo 1.6: Singapur'da faaliyet gösteren Distriparklar

Singapur'da faaliyet gösteren Distriparklar		
DISTRIPARK	Keppel	Pasir Panjiang
Alan (m ²)	250.000	250.000
Ulaştırma Modları	Karayolu ve Denizyolu	Karayolu ve Denizyolu
Faaliyetler ve hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Konteyner hizmetleri ve depolama
Uzmanlaşma	-	Yüksek kıymetli eşyalar

Hong-Kong uluslararası lojistik performans endeksinde 9'ncü sırada yer almaktadır. Özellikle endeksin "uluslararası taşımacılık" bölümünde 2'nci sıradadır. Faaliyetlerine ait özet bilgiler Tablo 1.7'dedir.

Tablo 1.7: Hong-Kong'ta faaliyet gösteren lojistik merkezler

Hong-Kong'ta faaliyet gösteren lojistik merkezler		
Lojistik merkez	ATL Logistics Center	Tradeport Hong Kong
Alan (m ²)	866.000	54.000
Ulaştırma Modları	Karayolu, Denizyolu, Havayolu	Karayolu, Denizyolu, Havayolu
Faaliyetler ve hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.
Uzmanlaşma	-	Perakende
Endüstriyel faaliyetler	Sanayi bölgesi	Sanayi bölgesi

1.5.2.3. Avrupa'daki bazı lojistik köylere ilişkin diğer hususlar (KESKİN, 2015:401)

- **Barcelona Lojistik Köyü:** İspanya'da doğrudan limana bağlı Barcelona Lojistik Köyü (The Zona Actividades Logísticas/ZAL), 2 milyon m² (500 acres)'nin üzerinde bir alana kuruludur. Barcelona Lojistik Köyü 19 binada faaliyet gösteren 22'si taşıma işletmeleri, 10'u lojistik işletmesi olan 55 işletmeye ev sahipliği yapar. Barcelona Lojistik Köyü ihtiyaç halinde kiralanabilecek depo tesislerine sahip. Ayrıca ücretsiz otobüs ring servisi hizmeti veriyor.
- **Sogaris Lojistik Köyü:** 1970'lerde petrol krizi ile birlikte kurulan Fransa'daki Paris yakınlarındaki Sogaris Lojistik Köyü (Rungis,Paris) Paris'e giden üç ana yolun kesiştiği yaklaşık 500 milyon m² (125 acres)'lik bir bölgeyi kaplar. Paris Lojistik Köyü Orly hava limanına bitişik olmasına rağmen bu limanda kargo taşımacılığı yapılmadığından bu yakınlıktan fayda sağlayamaz. Paris Lojistik Köyü farklı alanlarda hizmet veren 83 işletmeye ev sahipliği yapar. Sogaris Lojistik Köyü ihtiyaç halinde kiralanabilecek depo tesislerine sahip.
- **Toulous Eurocentre:** Fransa'da ancak göreceli olarak Sogaris Lojistik Köy'ünden daha yeni ve gelişim aşamasında olan Toulous'daki Eurocentre, Paris demiryolu üzerinde 3 milyon m² (740 acres)'ye yakın bir alanı kaplar.
- **Bremen Dağıtım Merkezi:** Bremen limanına yakın olan Almanya'daki Bremen Dağıtım Merkezi (The Guterverkehrszentren/GVZ) Almanya'nın en zengin demiryolu ağı bulunan bölge olan Bremen'dedir. Kapladığı alan 1,2 milyon m²(300 acres)'den fazla bir alanı kaplar. Ancak iç su yollarını kullanamaz. Bremen Lojistik Köyü'nde farklı alanlarda hizmet veren 60 kadar işletme faaliyet gösteriyor. Bremen Lojistik Köyü kullananlarına % 15 ulaştırma ve dağıtım tasarrufu sağlıyor. Atık malzemeler ve geri dönüşüm konusunda da kayda değer katkıları var. Bremen Dağıtım Merkezinin ulaşım alt yapısı Bremen Belediyesi tarafından yapılıyor. Lojistik Köyüne son 10 yılda yapılan 200 milyon dolar yatırımın 37 milyon doları Belediye tarafından karşılanmıştır. Kayda değer özel sektör katkısı bulunduğunu da belirtmek gerekir.
- Barcelona, Paris ve Toulouse hava limanları arasında dakikalarla ifade edilecek kadar az mesafeler bulunur. Tüm bu lojistik köylerin kapladığı alanların % 10'a yakını park ve doğal alanlardır. 24 saat kesintisiz iletişim ve haberleşme hizmeti verilir. Lojistik Köyler özel işletmelerce yönetiliyor. Toulous'daki Eurocentre Ab ve Fransız hükümetinin ortak geliştirdiği bir proje. Ancak hemen hepsi doğrudan veya dolaylı hükümet destekli geliştiriliyor. Bu nedenle kamu ve özel sektör arasında ortak sorumluluklar paylaşılıyor.

1.5.2.4. Ekonomik/lojistik oluşum ve tesislere yönelik kullanılan terimler

Bir kısmı ekonomik, bir kısmı da lojistik olmak üzere literatür ve uygulamada değişik şekillerde kullanılan birçok tanım bulunmaktadır.

Bunlardan ekonomik anlamda kullanılan oluşum ve tesisler; Organize Sanayi Bölgesi (OSB), İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (İhtisas OSB), Küçük Sanayi Sitesi, Tarım sektörüne ilişkin hâl yerleri/meydanlar, Serbest Bölgeler, Özel Bölgeler, Dış ticaret merkezleri şeklindedir.

Lojistik faaliyet kapsamında ise bir örnek olmak üzere geçici depolama yerleri, antrepolar, ambarlar, tasfiyelik eşya depoları, konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezleri (karayolu lojistik merkezleri), eşya/kargo terminal işletmeleri, lojistik dış ticaret bölgeleri, lojistik köyler, lojistik merkezleri, lojistik üs, lojistik park, intermodal terminal, kuru liman, liman şeklinde kullanımlar bulunmaktadır (Tablo 1.8).

Tablo 1.8: Ekonomik/Lojistik oluşum ve tesislere yönelik kullanılan terimler

Ekonomik	<ul style="list-style-type: none">* Organize Sanayi Bölgesi (OSB)* İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (İhtisas OSB)* Küçük Sanayi Sitesi* Tarım sektörüne ilişkin hal yerleri/meydanlar* Serbest Bölgeler* Özel Bölgeler* Dış Ticaret Merkezleri
Lojistik	<ul style="list-style-type: none">* Geçici depolama yerleri* Antrepolar, Ambarlar* Tasfiyelik eşya depoları* Konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezleri (Karayolu lojistik merkezleri)* Eşya/Kargo terminal işletmeleri* Lojistik dış ticaret bölgeleri* Lojistik Köyler* Lojistik Merkezler* Lojistik Üs* Lojistik Park (Logistical park)* İntermodal Terminal* Kuru Liman/Liman* Entegre Mal Merkezi (Integrated merchandise center)* Nakliye Merkezi (Transport center)* Dağıtım Merkezi (Distribution Center)

1.5.2.5. Mevzuat

Lojistik hizmetler fonksiyon alanında yer alan lojistik köy/merkezi vb. tanımlamalarına ilişkin olarak mevzuatta yer alan hususlar şu şekildedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 655 sayılı KHK çıkarılmış ve bu KHK'nin 8'nci maddesi 1. fıkrasında Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne lojistik köy, merkez veya üslerle ilgili görev verilmiştir. Söz konusu yasal düzenlemede yer alan husus "Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek." şeklindedir. (Halihazırda kurulması ve işletilmesi planlanan 21 lojistik merkez çalışmaları TCDD'nca yürütülmektedir.)

Ekonomi Bakanlığının da Lojistik Merkezlerle ilgili olarak ilkesel görev ve sorumlulukları bulunmaktadır. 637 sayılı KHK Md.12'de Ekonomi Bakanlığının Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğünün görevlerinden birisi de "Kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışında serbest bölgeler, lojistik serbest bölgeleri, ihtisas serbest bölgeleri, özel bölgeler, dış ticaret merkezleri ve lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politikaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek." şeklindedir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında 640 sayılı KHK'nin Md. 2e'de Gümrük ve Ticaret Bakanlığının görevleri arasında; "Geçici depolama yerleri, antrepolar, ambarlar, lojistik merkezleri, tasfiyelik eşya depoları, mağazalar ve satış reyonları açılması ve işletilmesine izin vermek, işletmek, işlettirmek ve denetlemek; gümrük mevzuatına göre tasfiyelik hale gelen eşyanın tasfiye işlemlerini yürütmek", ayrıca, Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğünün görevleri arasında (Md.15h); Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.

Kalkınma Bakanlığının ise konuyla ilgili direkt bir sorumluluğu olmamakla birlikte ilkesel bir planlama sorumluluğu bulunmaktadır.

1.5.2.6. Türkiye’de yürütülen organize projeler (Tablo 1.9)

Uluslararası statüde olmak üzere bilinen ve ortak olarak kullanılan tanımlamalara uygun örnek statüde gösterilebilecek bir lojistik köy adıyla tamamlanmış bir merkez olmamakla birlikte konuya ilişkin çalışmalar devam etmektedir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından görevlendirilen TCDD tarafından yürütülen ve Web sitesinde yayımlandığı şekliyle başlatılan ve bir kısmının açılışı yapılan “lojistik merkezi” projeleri bulunmaktadır. TCDD’nin Web sayfasında yer alan bilgilere göre;

- Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması,
- Depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi için lojistik merkezlerin kurulması ve sanayicilerimizin rekabet gücünü artırmak ve ülkemizi bölgesinin lojistik üssü yapmak üzere 21 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

Türkiye’yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürecek lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne 34 milyon ton ilave taşıma imkânı ile 10 milyon m² lik: Açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacağı öngörülmektedir (TCDD, 2017).

Türkiye’de TCDD tarafından işletmeye açılan, yapımı tamamlanan, yapım aşamasındaki lojistik merkezler ile diğer hususlar Tablo-9’da belirtilmiştir.

İşletmeye Açılan Lojistik Merkezler; Samsun (Gelemen), İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Uşak, Balıkesir (Gökköy), Kahramanmaraş (Türkoğlu),

Yapımı Tamamlanan Lojistik Merkezler; Erzurum (Palandöken),

Yapım Aşamasındaki Lojistik Merkezler; Kars, Bilecik (Bozüyük), Mersin (Yenice), Konya (Kayacık), İzmir (Kemalpaşa),

İhale, Proje ve Kamulaştırma Aşamasındaki Lojistik Merkezler ise; İstanbul (Yeşilbayır), Mardin, Şırnak (Habur), Kayseri (Boğazköprü), Sivas, Bitlis (Tatvan) ve Karaman’dır.

Tablo 1.9: Türkiye’de yürütülen lojistik oluşumlara ilişkin organize projeler

<p>Kamu Sektörü</p> <p>TCDD tarafından yürütülen projeler (Lojistik Merkezler)</p> <p>Merkezlerin tespit edilmesinde iki temel kıstas</p> <p>1. Organize Sanayi Bölgesine (OSB) yakınlık</p> <p>2. Yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu yerler</p>	<ul style="list-style-type: none"> * İstanbul (Halkalı) * Samsun (Gelemen) * Eskişehir (Hasanbey) * Denizli (Kaklık) * İzmit (Köseköy) * Uşak * Balıkesir (Gökköy) * Kahramanmaraş (Türkoğlu) * Kars * Bilecik (Bozüyük) * Erzurum (Palandöken) * Mersin (Yenice) * Konya (Kayacık) * İzmir (Kemalpaşa) * İstanbul (Yeşilbayır) * Mardin * Şırnak (Habur) * Kayseri (Boğazköprü) * Sivas * Bitlis (Tatvan) * Karaman
<p>Özel Sektör</p>	<p>Ankara Lojistik Üssü (2004) (demiryolu bağlantısı yok)</p>
<p>Diğerleri (Kamu/Özel)</p>	<ul style="list-style-type: none"> * İBB (Hadımköy/Tuzla; Lojistik Köy) * Kamu/Özel sektör tarafından Çorlu ve Manisa’da lojistik köy

Ayrıca, özel sektör tarafından Ankara Lojistik Üssü adı altında 2004 yılında açılışı yapılan bir lojistik tesis bulunmakta, ancak bu tesiste demir yolu bağlantısı bulunmamakta ve tesis aynı zamanda hava alanına da uzak bir konumdadır. İBB tarafından Hadımköy ve Tuzla'da lojistik köy, kamu ve özel sektör tarafından ortaklaşa Çorlu ve Manisa'da da Lojistik Köy kapsamında başlatılan çalışmalar da bulunmaktadır.

Bu merkezlere ait alan ve mevcut yük potansiyelleri ise genel olarak şu şekildedir:

İstanbul (Halkalı); 1.060.000 m² alan ve yılda 944.000 ton yük potansiyeli, Kocaeli (Köseköy); 765.000 m² alan ve yılda 600.000 ton yük potansiyeli, Eskişehir (Hasanbey); 630.000 m² alan ve yılda 215.000 ton yük potansiyeli, Samsun (Gelemen); 333.000 m² alan ve yılda 500.000 ton yük potansiyeli, Balıkesir (Gökköy); 200.000 m² alan ve yılda 390.000 ton yük potansiyeli, Kayseri (Boğazköprü); 511.000 m² alan ve yılda 717.000 ton yük potansiyeli, Mersin (Yenice); 640.000 m² alan ve yılda 418.000 ton yük potansiyeli, Uşak; 140.000 m² alan ve yılda 1113.000 ton yük potansiyeli, Erzurum(Palandöken); 327.000 m² alan ve yılda 200.000 ton yük potansiyeli, Konya (Kayacık); 300.000 m² alan ve yılda 634.000 ton yük potansiyeli, Denizli (Kaklık); 120.000 m² alan ve yılda 150.000 ton yük potansiyeli bulunmaktadır (Aydın ve Ögüt,2008).

İşletmeye açılan ve yapım aşamasında olan lojistik merkezlerin konuş yerlerinin tespit edilmesinde iki temel kistas; Organize Sanayi Bölgesi(OSB)' ne yakınlık ve yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu yerler olarak planlanmıştır. Lojistik merkezler genellikle şehir içerisinde ve şehire yakın kesimlerdedir. Bir kısmında gümrük hizmetleri bulunmakta ise de birden fazla ulaştırma modları ile depolama ve diğer lojistik hizmet yetenekleri de sınırlıdır. Konuşlanma alanları gelişmeye açık yeterli büyüklükte değildir.

2. YÖNTEM

2.1. Araştırmanın modeli

Tez çalışmasında; betimsel bir araştırma yöntemi izlenmiş, “alanyazın incelemesi” ve “içerik analizi” yapılmak suretiyle elde edilen bilgiler değerlendirilerek sonuca gidilmeye çalışılmıştır.

2.2. Araştırmanın evreni ve örnekleme

Araştırmanın evrenini, Lojistik Performans Endeksi (LPE)’nde yer alan ülkeler oluşturmaktadır. Türkiye, Lojistik Performans Endeksi’nde kendisinden daha yüksek puan alan diğer ülkeler ile kıyaslanmıştır. Araştırmada örneklem olarak; Avrupa’dan Almanya, Lüksemburg, İsveç, Hollanda, Belçika, Avusturya, İngiltere, İsviçre, Finlandiya, Fransa alınmıştır. Araştırmanın kapsamı içinden bu ülkelerin seçilmesindeki temel düşünce; hepsinin Türkiye’den daha yüksek puan alması, Türkiye ile birlikte benzer coğrafi konumda bulunması ve ayrıca daha nitelikli organize lojistik oluşumlar ile daha nitelikli lojistik hizmet üretmelerine yönelik bilgilerdir.

2.3. Veri kaynakları

Araştırmanın verileri olgusal türdeki verilerden oluşmaktadır. Araştırmaya temel teşkil eden veriler; Dünya Bankası tarafından hazırlanan ulusal raporlardan alınmış, organize yapılara ilişkin hususlar diğer ülkelere ait kaynaklardan elde edilmiş, Türkiye’den elde edilen verilerden bir kısmı TÜİK, Gümrük ve Ticaret Bakanlığının raporları ile konuya ilişkin yayınlanmış olan ulusal araştırma raporları, tezler, makaleler, bildiriler ve değerlendirmelerden elde edilmiş, bir kısım verilere ise konunun uzmanlarıyla görüşme yapılarak ulaşılmıştır.

2.4. Verilerin analizi

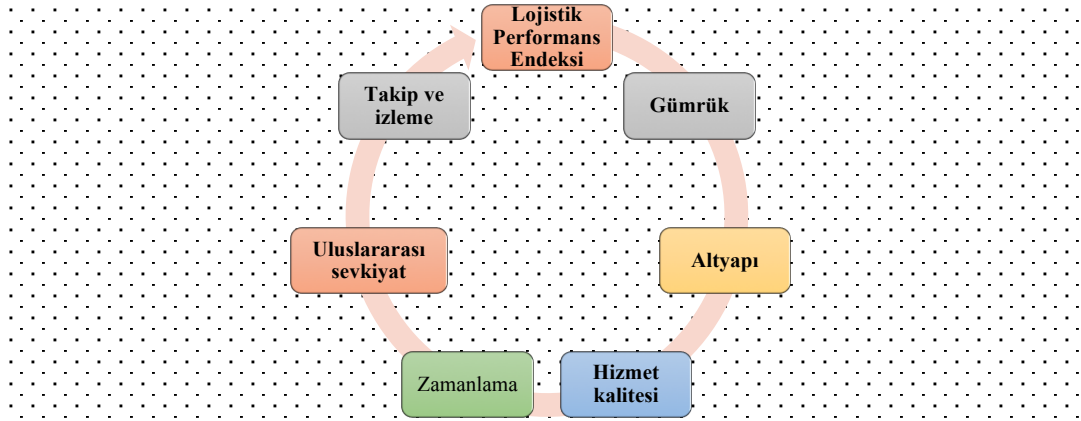
Tez çalışmasında; öncelikli olarak betimsel bir araştırma yöntemi izlenmiştir. Çalışmada; Türkiye, Lojistik Performans Endeksinde yüksek puan alan diğer ülkeler ile kıyaslanmış, çalışmada yer alan temel veriler; ulusal/uluslararası literatürde yer alan yazılar, ulusal raporlardan alıntılar yapılarak toplanmış, analiz edilmiş, bu kapsamda lojistik performansı etkileyen temel faktörler ve bunlara ait düşünceler incelenmiş, elde edilecek bulgular yorumlanarak tez sonuçlarına ulaşılmıştır. Çalışmada; özellikle, lojistik faaliyetlerin temel fonksiyonları olan dağıtım, depolama ve ulaştırma organizasyonlarını en uygun bir şekilde bünyesinde bulundurabilecek bir lojistik köyün performansa yönelik etkinlik durumu dikkate alınmıştır.

3. ÜLKE İNCELEMELERİ (Lojistik performans değerleri)

Lojistik Performans Endeksi (LPE), katılımcılara yöneltilen standart bir anket sonuçlarından meydana getirilmiştir. Ulusal ve uluslararası olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Uluslararası alanda katılımcılar tarafından lojistik performansın altı temel bileşeni inceleyerek puanlanmakta, ulusal ankette ise katılımcılardan çalıştıkları ülkedeki lojistik çevre hakkında bilgi vermeleri istenmektedir. Endeks, ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ortaya çıkmasını sağlamaktadır.

Uluslararası alanda ülkeler altı farklı bölümde incelenmiştir (Şekil 3.5). Bunlar;

- Gümrük işlemlerinin verimliliği
- Ticaret ve ulaştırma alt yapısının kalitesi (Altyapı)
- Rekabetçi sevkiyat fiyatlarının ayarlanabilmesi kolaylığı
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği
- Sevkiyatların izlenme ve takip edilebilirliği
- Sevkiyatların alıcılara beklenen sürelerde ulaştırılması sıklığıdır.



Şekil 3.5: LPE göstergelerinin girdi ve çıktıları

Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği 2016 yılı Uluslararası Lojistik Performans Endeksi (LPE)'ne göre Türkiye 3.42 puanla 34'ncü sırada yer almıştır (Tablo 3.10).

Tablo 3.10: Uluslararası Lojistik Performans Endeksi Sonuçları (2016)

S. Nu.	Ülke	Puan	S. Nu.	Ülke	Puan	S. Nu.	Ülke	Puan	S. Nu.	Ülke	Puan
1	Almanya	4,23	41	Slovak Cumhuriyeti	3,34	81	Burkina Faso	2,73	121	Trinidad ve Tobago	2,40
2	Lüksemburg	4,22	42	Kenya	3,33	82	Lübnan	2,72	122	Venezuela	2,39
3	İsveç	4,20	43	Letonya	3,33	83	El Salvador	2,71	123	Karadağ	2,38
4	Hollanda	4,19	44	Bahreyn	3,31	84	Mozambik	2,68	124	Nepal	2,38
5	Singapur	4,14	45	Tayland	3,26	85	Guyana	2,67	125	Kongo Cumhuriyeti	2,38
6	Belçika	4,11	46	Şili	3,25	86	Fas	2,67	126	Etiyopya	2,38
7	Avusturya	4,10	47	Yunanistan	3,24	87	Bangladeş	2,66	127	Kongo	2,38
8	Birleşik Krallık	4,07	48	Oman	3,23	88	Gana	2,66	128	Guinea-Bissau	2,37
9	Hong Kong	4,07	49	Mısır	3,18	89	Kosta Rika	2,65	129	Guinea	2,36
10	ABD	3,99	50	Slovenya	3,18	90	Nijerya	2,63	130	Gürcistan	2,35
11	İsviçre	3,99	51	Hırvatistan	3,16	91	Dominik Cumhuriyeti	2,63	131	Küba	2,35
12	Japonya	3,97	52	Suudi Arabistan	3,16	92	Togo	2,62	132	Senegal	2,33
13	BAE	3,94	53	Kuveyt	3,15	93	Moldova	2,61	133	Sao Tome ve Principe	2,33
14	Kanada	3,93	54	Meksika	3,11	94	Kolombiya	2,61	134	Cibuti	2,32
15	Finlandiya	3,92	55	Brezilya	3,09	95	Fil Dişi Sahilleri	2,60	135	Bhutan	2,32
16	Fransa	3,90	56	Malta	3,07	96	İran	2,60	136	Fiji	2,32
17	Danimarka	3,82	57	Botswana	3,05	97	Bosna Hersek	2,60	137	Libya	2,26
18	İrlanda	3,79	58	Uganda	3,04	98	Komoros	2,58	138	Bolivya	2,25
19	Avustralya	3,79	59	Kıbrıs	3,00	99	Rusya	2,57	139	Angola	2,24
20	Güney Afrika	3,78	60	Romanya	2,99	100	Nijer	2,56	140	Türkmenistan	2,21
21	İtalya	3,76	61	Tanzanya	2,99	101	Paraguay	2,56	141	Ermenistan	2,21
22	Norveç	3,73	62	Ruanda	2,99	102	Nikaragua	2,53	142	Liberya	2,20
23	İspanya	3,73	63	Endonezya	2,98	103	Sudan	2,53	143	Gabon	2,19
24	Kore Cum.	3,72	64	Vietnam	2,98	104	Maldivler	2,51	144	Eritre	2,17
25	Tayvan	3,70	65	Uruguay	2,97	105	Papua Yeni Gine	2,51	145	Çad	2,16
26	Çek Cum.	3,67	66	Arjantin	2,96	106	Makedonya	2,51	146	Kırgızistan	2,16
27	Çin	3,66	67	Ürdün	2,96	107	Burundi	2,51	147	Madagaskar	2,15
28	İsrail	3,66	68	Pakistan	2,92	108	Moğolistan	2,51	148	Kamerun	2,15
29	Litvanya	3,63	69	Peru	2,89	109	Mali	2,50	149	Irak	2,15
30	Katar	3,60	70	Brunei Darüsselam	2,87	110	Tunus	2,50	150	Afganistan	2,14
31	Macaristan	3,43	71	Filipinler	2,86	111	Guatemala	2,48	151	Zimbabve	2,08
32	Malezya	3,43	72	Bulgaristan	2,81	112	Honduras	2,46	152	Lao	2,07
33	Polonya	3,43	73	Kamboçya	2,80	113	Myanmar	2,46	153	Tacikistan	2,06
34	Türkiye	3,42	74	Ekvador	2,78	114	Zambiya	2,43	154	Lesoto	2,03
35	Hindistan	3,42	75	Cezayir	2,77	115	Benin	2,43	155	Sierra Leone	2,03
36	Portekiz	3,41	76	Sırbistan	2,76	116	Solomon Adaları	2,42	156	Ekvator Ginesi	1,88
37	Y. Zelanda	3,39	77	Kazakistan	2,75	117	Arnavutluk	2,41	157	Mauritanya	1,87
38	Estonya	3,36	78	Bahamalar	2,75	118	Özbekistan	2,40	158	Somali	1,75
39	İzlanda	3,35	79	Namibya	2,74	119	Jamaika	2,40	159	Haiti	1,72
40	Panama	3,34	80	Ukrayna	2,74	120	B. Rusya	2,40	160	Suriye	1,60

Türkiye'nin 34'ncü sırada yer aldığı lojistik performans endeksinde; Türkiye'nin önünde Avrupa'dan 19 ülke, Asya'dan 7 ülke, Afrika'dan 4 ülke, Amerika'dan 2 ülke ve Avustralya bulunmaktadır (Tablo 3.11 ve 3.12).

Tablo 3.11: Uluslararası lojistik performans endeksi 2016 yılı sonuçları

Ülke	Puan	Gümrük (Sıra/Puan)		Altyapı (Sıra/Puan)		Uluslararası Taşımacılık (Sıra/Puan)		Lojistik Yeterliliği ve kalitesi (Sıra/Puan)		Takip ve kolaylık (Sıra/Puan)		Zamanlılık (Sıra/Puan)	
		Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan	Sıra	Puan
1. Almanya	4,23	2	4,12	1	4,44	8	3,86	1	4,28	3	4,27	2	4,45
2. Lüksemburg	4,22	9	3,90	4	4,24	1	4,24	10	4,01	8	4,12	1	4,80
3. İsveç	4,20	8	3,92	3	4,27	4	4,00	2	4,25	1	4,38	3	4,45
4. Hollanda	4,19	3	4,12	2	4,29	6	3,94	3	4,22	6	4,17	5	4,41
5. Singapur	4,14	1	4,18	6	4,20	5	3,96	5	4,09	10	4,05	6	4,40
6. Belçika	4,11	13	3,83	14	4,05	3	4,05	6	4,07	4	4,22	4	4,43
7. Avusturya	4,10	15	3,79	12	4,08	9	3,85	4	4,18	2	4,36	7	4,37
8. İngiltere	4,07	5	3,98	5	4,21	11	3,77	7	4,05	7	4,13	8	4,33
9. Hong Kong	4,07	7	3,94	10	4,10	2	4,05	11	4,00	14	4,03	9	4,29
10. ABD	3,99	16	3,75	8	4,15	19	3,65	8	4,01	5	4,20	11	4,25
11. İsviçre	3,99	10	3,88	7	4,19	14	3,69	14	3,95	12	4,04	14	4,24
12. Japonya	3,97	11	3,85	11	4,10	13	3,69	12	3,99	13	4,03	15	4,21
13. BAE	3,94	12	3,84	13	4,07	7	3,89	18	3,82	18	3,91	18	4,13
14. Kanada	3,93	6	3,95	9	4,14	29	3,56	15	3,90	9	4,10	25	4,01
15. Finlandiya	3,92	4	4,01	16	4,01	30	3,51	16	3,88	11	4,04	16	4,14
16. Fransa	3,90	17	3,71	15	4,01	20	3,64	19	3,82	15	4,02	13	4,25
17. Danimarka	3,82	14	3,82	24	3,75	15	3,66	9	4,01	25	3,74	30	3,92
18. İrlanda	3,79	25	3,47	22	3,77	10	3,83	20	3,79	16	3,98	29	3,94
19. Avustralya	3,79	22	3,54	18	3,82	21	3,63	17	3,87	19	3,87	21	4,04
20. Güney Afrika	3,78	18	3,60	21	3,78	23	3,62	22	3,75	17	3,92	24	4,02
21. İtalya	3,76	27	3,45	19	3,79	17	3,65	21	3,77	20	3,86	22	4,03
22. Norveç	3,73	20	3,57	17	3,95	25	3,62	24	3,70	22	3,82	39	3,77
23. İspanya	3,73	24	3,48	25	3,72	22	3,63	33	3,73	23	3,82	26	4,00
24. Kore Cumhuriyeti	3,72	26	3,45	20	3,79	27	3,58	25	3,69	24	3,78	23	4,03
25. Tayvan	3,70	34	3,23	26	3,57	28	3,57	13	3,95	31	3,59	12	4,25
26. Çek Cumhuriyeti	3,67	19	3,58	35	3,36	18	3,65	26	3,65	21	3,84	28	3,94
27. Çin	3,66	31	3,32	23	3,75	12	3,70	27	3,62	28	3,68	31	3,90
28. İsrail	3,66	23	3,50	30	3,49	37	3,38	28	3,60	26	3,72	10	4,27
29. Litvanya	3,63	28	3,42	27	3,57	31	3,49	30	3,49	27	3,68	17	4,14
30. Katar	3,60	21	3,55	28	3,57	26	3,58	29	3,54	35	3,50	35	3,83
31. Macaristan	3,43	49	3,02	32	3,48	34	3,44	34	3,35	41	3,40	33	3,88
32. Malezya	3,43	40	3,17	33	3,45	32	3,48	35	3,34	36	3,46	47	3,65
33. Polonya	3,43	33	3,27	45	3,17	33	3,44	31	3,39	37	3,46	37	3,80
34. Türkiye	3,42	36	3,18	31	3,49	35	3,41	36	3,31	43	3,39	40	3,75

Tablo 3.12: Uluslararası lojistik performans endeksi 2016 yılı sonuçları (İlk 34 Ülke)

S. Nu.	Ülke	Puan	En yüksek performans %	S. Nu.	Ülke	Puan	En yüksek performans %
1	Almanya	4,23	100.0	18	İrlanda	3,79	86.6
2	Lüksemburg	4,22	99.8	19	Avustralya	3,79	86.6
3	İsveç	4,20	99.3	20	Güney Afrika	3,78	86.0
4	Hollanda	4,19	98.8	21	İtalya	3,76	85.4
5	Singapur	4,14	97.4	22	Norveç	3,73	84.7
6	Belçika	4,11	96.4	23	İspanya	3,73	84.5
7	Avusturya	4,10	96.0	24	Kore Cum.	3,72	84.2
8	Birleşik Krallık	4,07	95.2	25	Tayvan	3,70	83.6
9	Hong Kong	4,07	95.1	26	Çek Cum.	3,67	82.9
10	ABD	3,99	92.8	27	Çin	3,66	82.5
11	İsviçre	3,99	92.6	28	İsrail	3,66	82.5
12	Japonya	3,97	92.1	29	Litvanya	3,63	81.6
13	BAE	3,94	91.2	30	Katar	3,60	80.6
14	Kanada	3,93	90.8	31	Macaristan	3,43	75.3
15	Finlandiya	3,92	90.5	32	Malezya	3,43	75.2
16	Fransa	3,90	89.9	33	Polonya	3,43	75.2
17	Danimarka	3,82	87.3	34	Türkiye	3,42	75.1

4. BULGULAR VE YORUM

4.1. Lojistik köylerin lojistik performansına etkisi (Lojistik köylerin lojistik performans endeksine etkisi var mıdır, varsa hangi düzeydedir?)

4.1.1. Lojistik köy

Literatürde yer alan bir değerlendirmeye göre; lojistik faaliyetlerin bir merkezden gerçekleştirilmesini amaçlayan Lojistik Köy (Freight Village), Lojistik Merkez (Logistics Centre/Center), Lojistik Park (Logistics Park), Kara Limanı (Dry Port), Logistics Hub, Interporto, Centres Logistiques de Fret, Gares Routières de Marchandises, Platform Freight Terminal, Centro Integrado de Mercancias, Güterverkehrszentrum, Transport Centre, Transport Center ve Distripark kavramları; hizmet sağlayıcılarla, hizmet alıcıları ve ilgili kamu kurumlarını tek bir fiziksel mekanda buluşturan; intermodal taşımacılık altyapısına; ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına etkin bağlantıya sahip yerleri ifade etmektedir. (Gümrük ve Tic. Bakanlığı, 2013).

Bu çalışmada, anlatım bütünlüğünü sağlamak amacıyla yukarıda belirtilen kavramların bir kısmı aynı olguyu içerdiklerinden ve aynı zamanda lojistik süreçlerde yer alan tüm hizmetleri sağlayabilecek tesis ve alt yapı ile donatılmış yerleri ve organize edilmiş bir oluşumu kapsadıklarının düşünülmesinden dolayı lojistik köy terimi ile aynı anlamda kullanılmaya çalışılacak, kavramlara yönelik farklı kullanım ve tercihler ayrıca belirtilecektir.

Esas itibariyle tüm lojistik hizmetlerin verildiği yerler olarak tanımlanmasına çalışılan lojistik köylerin uygun şekillerde teşkili ve uygun altyapı ve tesisleri içermesi durumunda sahip olacakları en temel özellikleri arasında; birden fazla ulaştırma çeşidinin kullanılması ve inter modal taşıma hizmetinin yanı sıra dağıtımın daha etkin ve tek merkezden yapılmasına imkân sağlaması, daha uygun depolama sistemlerinin mevcudiyeti, katma değerli lojistik hizmetlerin sunulması ortamını oluşturmasının ve ayrıca gümrük ve diğer idari ünite ve hizmetlere (Güvenlik üniteleri, bakım tesisleri ve ekipleri, otel hizmetleri, banka ve döviz

büroları, garaj ve park yerleri, akaryakıt tesisleri, alışveriş merkezleri vb.) yönelik fiziki altyapı ve tesislerin yer alması gerekir. (Tablo 4.13).

Tablo 4.13: Lojistik köy faaliyet yapısı ve temel lojistik ve idari tesisleri

Altyapı standartları	Lojistik faaliyet ve diğer hizmetler	Lojistik Tesisler	İdari tesis ve hizmetler
* Tüm lojistik faaliyetlerin aynı bölgede yapılmasına uygun ve kentsel yerleşim bölgelerine uzak yeterli büyüklükte bir alan * Üretim, tüketim ve transit geçiş noktalarına yakın bölgeler ile dağıtımın daha ekonomik olduğu uygun bölgeler * Farklı ulaştırma modları ve kombine taşımacılık imkânı * İntermodal taşımacılık * Depolama sistemleri * Katma değerli üretim merkezleri	* Ulaştırma * Dağıtım * Depolama * Elleçleme * Konsolidasyon * Ayrıştırma * Katma değerli lojistik hizmetler * Gümrükleme	* Depo ve Antrepolar * Üretim merkezleri * İntermodal terminal * İdari faaliyet ofisleri	* Konferans ve toplantı odaları * Sosyal tesisler (Otel, lokanta, alışveriş merkezleri vb.) * Akaryakıt istasyonları ve bakım/onarım merkezleri * Garaj ve park * Sigorta ve bankacılık * Danışmanlık hizmetleri * Güvenlik * Toplu taşıma imkânları

Diğer bir ifadeyle; özellikle Avrupa'daki lojistik köylerin işlevsel ve fiziksel özellikleri şu şekilde de belirtilebilir (Aydın ve Ögüt).

- **Büyüklik:** En az 100 hektar yüzölçümüne sahip olmalıdır.
- **Konum:** Bir şehrin içinde ya da yakınında ama yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır.
- **Erişilebilirlik:** Karayoluyla mükemmel ulaşım olanağı, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip, giriş kontrollü olarak yapılmalıdır.
- **Yakınlık:** Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına ve/veya havaalanlarına yakınlık ya da doğrudan erişim olanağı olmalıdır.
- **Tasarım:** Tasarım açısından planlı imar, konfor ve manzarası olmalıdır.
- **Ofisler:** Modern ofisler ve binaları (depolar) barındırmalıdır.
- **Bilişim alt yapısı:** Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı olması gerekmektedir.

Lojistik köylerin temelini dört önemli unsur oluşturmaktadır. Bunlar; altyapı sistemlerinin rasyonalizasyonunun yanında bölgesel planlamanın yapılması, taşımacılık kalitesinin artırılması, farklı taşıma türlerinin bütünleşmiş kullanımının geliştirilmesi, bilgi sistemine dayalı koordinasyonun sağlanması hususlarıdır (Aydın ve Ögüt, 2008).

Lojistik köylerin en önemli işlevi ise dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerine sahip olması ve gümrük işlemlerinin kolayca yapılabilmesidir (Aydın ve Ögüt, 2008). Bu durum; aynı zamanda yapılacak olan lojistik faaliyetlere büyük ölçüde sürat, etkinlik ve verimlilik imkânı sağlar.

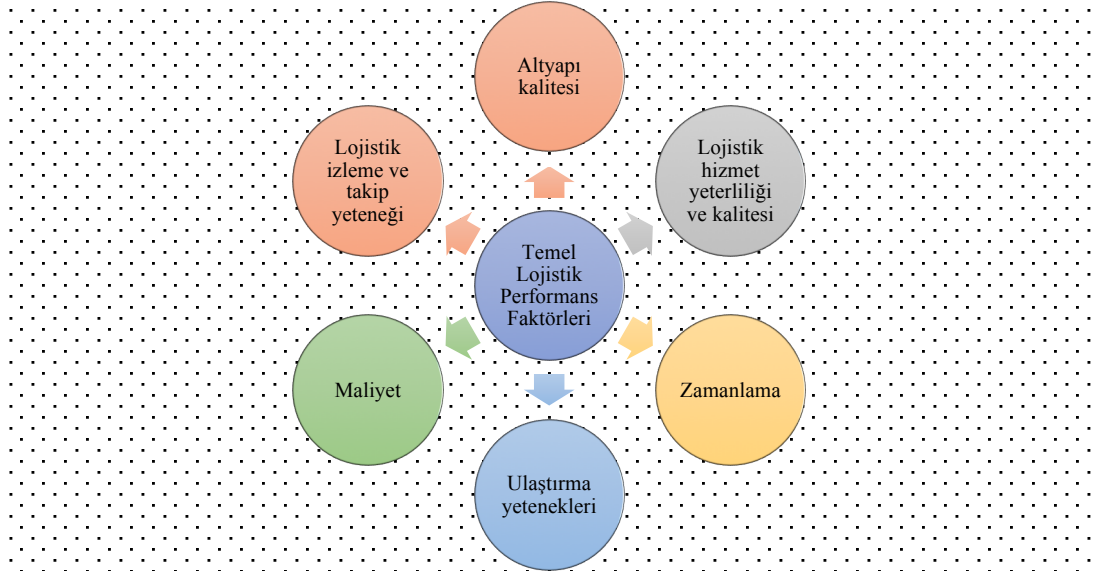
İspanya’da “Barselona Lojistik Köyü”, Fransa/Paris’te “Sogaris Lojistik Köyü”, Almanya’da “Bremen Dağıtım Merkezi” gibi isimler alan bu tip merkezler farklı farklı ihtiyaçlar doğrultusunda daha bütünleşik ve organize bir yapı içerisinde daha nitelikli lojistik faaliyet ve hizmetleri gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar. Bir örnek olmak üzere; Barcelona Lojistik Köyü, İspanya’da doğrudan limana bağlıdır. 2 milyon metrekare üzerinde bir alana kuruludur. 55 işletmeye (Taşıma ve lojistik işletmeleri) ev sahipliği yapmaktadır. İhtiyaç halinde kiralanabilecek depo tesislerine sahiptir. Ayrıca ücretsiz otobüs ring servisi hizmetini vermektedir. Bremen Dağıtım Merkezi; Bremen limanına yakındır. Almanya’nın en zengin demiryolu ağı bulunan bölgededir. Kapladığı alan; 1,2 milyon metrekaredir. Bremen’de 60 kadar işletme faaliyet göstermektedir. Atık malzemeler ve geri dönüşüm konusunda da kayda değer katkıları vardır (Keskin, 2015:401).

4.1.2. Lojistik performans endeksi

Ülkelerde lojistik sektöründeki büyümeyi, iş yapmaya ilişkin kaliteyi ve hızı ölçmekte; ulaşım politikalarındaki karar alıcılar, ülkeler ve firmalar için gelecekteki stratejileri oluşturmada, önemli bir değerlendirme aracı olarak düşünülmektedir.

4.1.3. Lojistik performansa etki eden temel hususlar

Lojistik bir köyün kurulması durumunda kazanılacak temel yetenekler; altyapı kalitesi, lojistik hizmet yeterliliği ve kalitesi, zamanlama, ulaştırma yetenekleri, maliyet ve lojistik izleme ve takip yeteneğine ilişkin performans kriterleridir. Bu yetenekler lojistik performans endeksinde kabul gören ve aynı zamanda ticari ilişkilerde de iş ortakları tarafından dikkate alınan yeteneklerdir. Gümrük hizmetleri ile birlikte uygun şekilde tesis edilmesi durumunda lojistik köylerin lojistik performansın yükseltilmesinde önemli derecede etkisini olacağını söylemek mümkündür (Şekil 4.6).



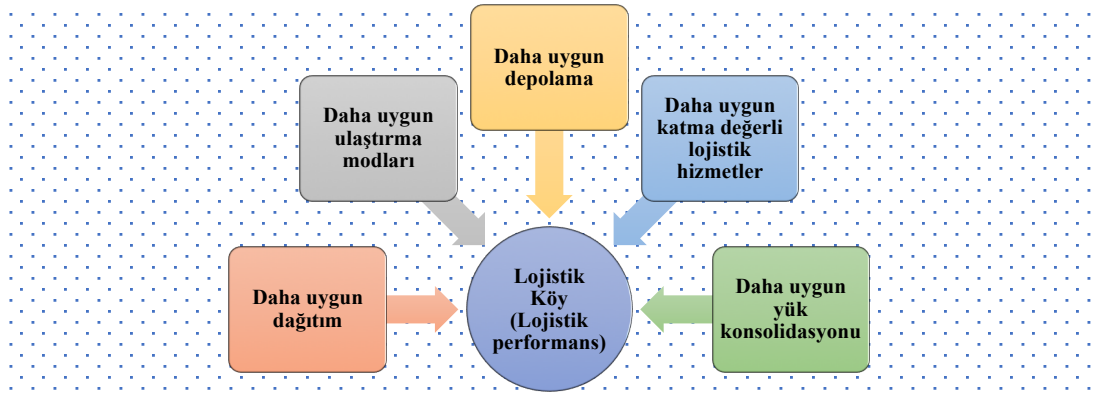
Şekil 4.6: Temel lojistik performans faktörleri

4.1.4. Lojistik köylerin lojistik performansına etkisi

Yurt dışı performans endeksinin yurt dışı kriterleri dikkate alındığında; gümrük (gümrük işlemlerinin verimliliği), altyapı (Ticaret ve taşımacılık ile ilgili altyapının kalitesi) ve hizmet kalitesinin (Rekabetçi fiyatla sevkiyat gönderebilme kolaylığı) yeterli ve etkin olduğu durumlarda lojistik performansın daha da artırılmasına önemli katkılar sağladığı dikkate alındığında lojistik performans kriterlerinin gerçekleştirileceği en uygun ortamın lojistik köy vb. organize yapılanmalarda var olduğunu belirtmek mümkündür.

Lojistik köylerin getirileri arasında yer alan daha etkin ulaştırma modlarının mevcudiyeti (kısa mesafeli taşımalarda kara yolunun kullanılması, uzun mesafeli taşımalarda deniz yolu ve demir yolunun daha etkin kullanımına imkân vermesi) dağıtımın daha ekonomik olmasına sağladığı katkı ve ayrıca uzun süreli depolama imkânları lojistik performans etkinliğini artırıcı unsurlar arasında yer almaktadır. (Şekil 4.7: Lojistik köylerin getirileri).

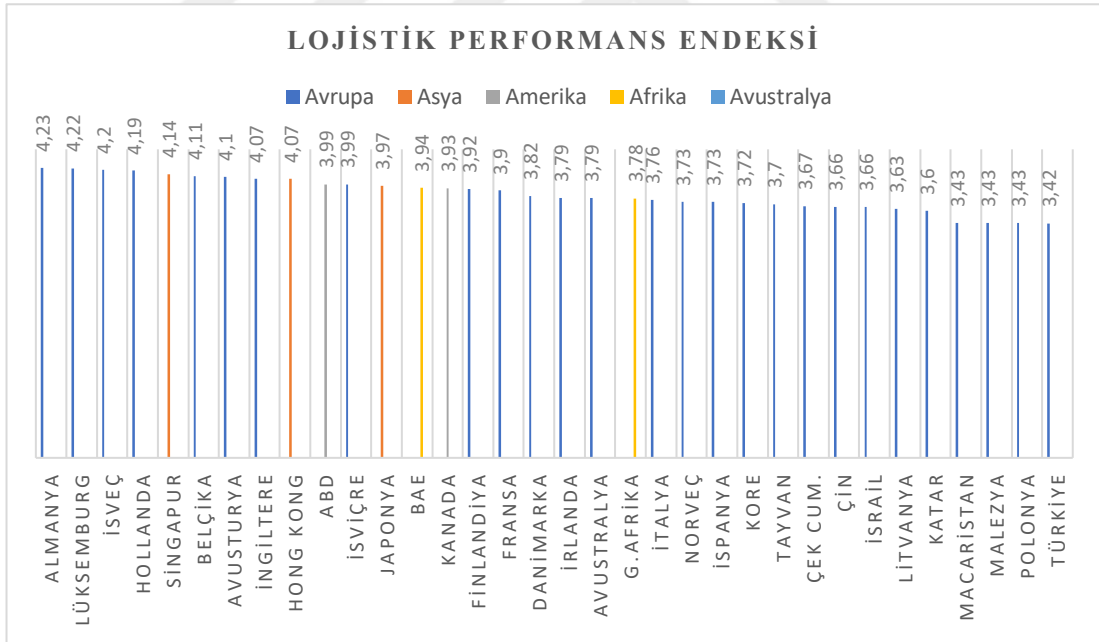
Ayrıca çeşitli merkezlerde şehirleşmeyle birlikte giderek büyüyen lojistik tesislerin trafiğin meydana getirdiği sorunlarla da karşı karşıya kaldığı, bu durumun ancak kırsal kesimlerde teşkil edilecek lojistik köy benzeri organize yapılarla giderilebileceği ve özellikle katma değerli üretimlerin bu merkezlerde daha kolaylıkla yapılarak hizmet etkinliklerinin artırılacağı düşünülmektedir.



Şekil 4.7: Lojistik köylerin getirileri

2016 yılı lojistik performans endeksi sonuçlarına göre Türkiye 34'ncü sırada bulunmaktadır. Türkiye'nin üzerinde yer alan ilk 33 ülke beş ayrı kıtada yer almaktadır (Avrupa'dan 19 ülke, Asya'dan 7 ülke, Afrika'dan 4 ülke, Amerika'dan 2 ülke ve Avustralya) (Şekil 4.8).

Şekil 4.8: Lojistik Performans Endeksi



Bunlar; Avustralya'nın yanı sıra Afrika'dan BAE, G. Afrika, Katar ve Malezya, Amerika'dan ABD ve Kanada, Asya'dan Singapur, Hong Kong, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Tayvan, Çin ve İsrail, Avrupa'dan ise Almanya, Lüksemburg, İsveç, Hollanda, Belçika, Avusturya, İngiltere, İsviçre, Finlandiya, Fransa, Danimarka, İrlanda, İtalya, Norveç, İspanya, Çek Cumhuriyeti, Litvanya, Macaristan ve Polonya'dır.

Almanya; 4,23 puanla 1'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde de Almanya 4,12 puanla 1'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 2'nci, "altyapı" itibariyle 1'nci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 8'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 1'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 3'ncü, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 2'nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Dünyanın en büyük ekonomiye sahip ülkeleri arasındadır. Avrupa'nın ise en büyük ekonomisine sahiptir. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır. Altyapı imkânları yüksek seviyededir. Özellikle demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Lüksemburg; 4,22 puanla 2'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Lüksemburg 3,95 puanla 8'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 9'uncu, "altyapı" itibariyle 4'ncü, "uluslararası taşımalar" kapsamında 1'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 10'ncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 8'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 1'nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır.

İsveç; 4,20 puanla 3'ncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde İsveç 3,96 puanla 6'ncı sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 8'nci, "altyapı" itibariyle 3'ncü, "uluslararası taşımalar" kapsamında 4'ncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 2'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 1'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 3'ncü sırayı almıştır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Hollanda; 4,19 puanla 4'ncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Hollanda 4,05 puanla 2'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 3'ncü, "altyapı" itibariyle 2'nci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 6'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 3'ncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 6'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 5'nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır.

Singapur; 4,14 puanla 5'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Singapur 4,00 puanla 5'nci sıradadır. Alt

puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 1’nci, “altyapı” itibariyle 6’nci, “uluslararası taşımalar” kapsamında 5’nci, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 5’nci, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 10’ncü, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 6’nci sırayı almıştır. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır.

Belçika; 4,11 puanla 6’nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Belçika 4,04 puanla 3’ncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 13’üncü, “altyapı” itibariyle 14’ncü, “uluslararası taşımalar” kapsamında 3’ncü, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 6’nci, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 4’ncü, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 4’ncü sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir.

Avusturya; 4,10 puanla 7’nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Avusturya 3,65 puanla 22’nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 15’nci, “altyapı” itibariyle 12’nci, “uluslararası taşımalar” kapsamında 9’ncü, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 4’ncü, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 2’nci, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 7’nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir.

Birleşik Krallık; 4,07 puanla 8’nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Birleşik Krallık 4,01 puanla 4’ncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 5’uncü, “altyapı” itibariyle 5’ncü, “uluslararası taşımalar” kapsamında 11’nci, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 7’ncü, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 7’nci, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 8’nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Hong Kong; 4,07 puanla 9’ncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Hong Kong 3,83 puanla 3’ncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 7’nci, “altyapı” itibariyle 10’ncü, “uluslararası taşımalar” kapsamında 2’nci, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 11’nci, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 14’ncü, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 9’ncü sırayı almıştır. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır.

ABD; 3,99 puanla 9'ncu sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde ABD 3,92 puanla 9'ncu sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 16'ncı, "altyapı" itibariyle 8'nci, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 19'ncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 8'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 5'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 11'nci sırayı almıştır. Dünyanın en büyük ekonomisine sahip ülkesidir. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

İsviçre; 3,99 puanla 11'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde İsviçre 3,84 puanla 14'ncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 10'uncu, "altyapı" itibariyle 7'nci, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 14'üncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 14'üncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 12'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 14'üncü sırayı almıştır. Schengen Bölgesi ortak üyesidir.

Japonya; 3,97 puanla 12'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Japonya 3,91 puanla 10'ncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 11'nci, "altyapı" itibariyle 11'nci, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 13'üncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 12'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 13'üncü, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 15'inci sırayı almıştır. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Birleşik Arap Emirlikleri(BAE); 3,94 puanla 13'üncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde BAE 3,54 puanla 27'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 12'nci, "altyapı" itibariyle 13'üncü, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 7'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 18'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 18'inci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 18'inci sırayı almıştır.

Kanada; 3,93 puanla 14'üncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Kanada 3,86 puanla 12'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 6'nci, "altyapı" itibariyle 9'uncu, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 29'uncu, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 15'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 9'uncu, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 25'inci sırayı almıştır. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır.

Finlandiya; 3,92 puanla 15'inci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Finlandiya 3,62 puanla 24'üncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 4'üncü, “altyapı” itibariyle 16'ncı, “uluslararası taşımalar” kapsamında 30'uncu, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 16'ncı, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 11'inci, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 16'ncı sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir.

Fransa; 3,90 puanla 16'ncı sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Fransa 4,01 puanla 4'üncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 17'nci, “altyapı” itibariyle 15'nci, “uluslararası taşımalar” kapsamında 20'nci, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 19'uncu, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 15'inci, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 13'üncü sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Danimarka; 3,82 puanla 17'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Danimarka 3,78 puanla 17'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 14'üncü, “altyapı” itibariyle 24'üncü, “uluslararası taşımalar” kapsamında 15'inci, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 9'uncu, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 25'inci, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 30'uncu sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır.

İrlanda; 3,79 puanla 18'inci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde İrlanda 3,87 puanla 11'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 25'inci, “altyapı” itibariyle 22'nci, “uluslararası taşımalar” kapsamında 10'uncu, “lojistik yeterliliği ve kalitesi” itibariyle 20'nci, “takip ve kolaylık” kriteri itibariyle 16'nci, “zamanlılık” kriteri kapsamında ise 29'uncu sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesidir.

Avustralya; 3,79 puanla 19'uncu sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Avustralya 3,81 puanla 16'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, “gümrük” faaliyet alanında 22'nci, “altyapı” itibariyle 18'inci, “uluslararası taşımalar” kapsamında 21'inci, “lojistik yeterliliği ve kalitesi”

itibariyle 17'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 19'uncu, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 21'inci sırayı almıştır. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Güney Afrika; 3,78 puanla 20'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Güney Afrika 3,43 puanla 34'üncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 18'inci, "altyapı" itibariyle 21'inci, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 23'üncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 22'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 17'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 24'üncü sırayı almıştır.

İtalya; 3,76 puanla 21'inci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde İtalya 3,69 puanla 20'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 27'nci, "altyapı" itibariyle 19'uncu, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 17'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 21'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 20'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 22'nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Norveç; 3,73 puanla 22'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Norveç 3,96 puanla 7'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 20'nci, "altyapı" itibariyle 17'nci, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 25'inci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 24'üncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 22'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 39'uncu sırayı almıştır. Schengen Bölgesi ortak üyesidir.

İspanya; 3,73 puanla 23'üncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde İspanya 3,72 puanla 18'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 24'üncü, "altyapı" itibariyle 25'inci, "uluslararası taşımacılık" kapsamında 22'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 23'üncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 23'üncü, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 26'ncı sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Kore Cumhuriyeti; 3,72 puanla 24'üncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Kore Cumhuriyeti 3,67 puanla 21'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 26'ncı, "altyapı" itibariyle 20'nci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 27'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 25'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 24'üncü, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 23'üncü sırayı almıştır. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır.

Tayvan; 3,70 puanla 25'inci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Tayvan 3,72 puanla 19'uncu sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 34'üncü, "altyapı" itibariyle 26'ncı, "uluslararası taşımalar" kapsamında 28'inci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 13'üncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 31'inci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 12'nci sırayı almıştır.

Çek Cumhuriyeti; 3,67 puanla 26'ıncı sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Çek Cumhuriyeti 3,49 puanla 32'nci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 19'uncu, "altyapı" itibariyle 35'inci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 18'inci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 26'ncı, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 21'inci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 28'inci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Çin; 3,66 puanla 27'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Çin 3,53 puanla 28'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 31'inci, "altyapı" itibariyle 23'üncü, "uluslararası taşımalar" kapsamında 12'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 27'nci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 28'inci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 31'inci sırayı almıştır. Dünyanın büyük ekonomisine sahip ülkeleri arasındadır. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

İsrail; 3,66 puanla 28'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde İsrail 3,26 puanla 41'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 23'üncü, "altyapı" itibariyle 30'uncu, "uluslararası taşımalar" kapsamında 37'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 28'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 26'ncı, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 10'uncu sırayı almıştır.

Litvanya; 3,63 puanla 29'uncu sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Litvanya 3,18 puanla 46'ncı sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 28'inci, "altyapı" itibariyle 27'nci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 31'inci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 30'uncu, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 27'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 17'nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir.

Katar; 3,60 puanla 30'uncu sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Katar 3,52 puanla 29'uncu sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 21'inci, "altyapı" itibariyle 28'inci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 26'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 29'uncu, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 35'inci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 35'inci sırayı almıştır.

Macaristan; 3,43 puanla 31'inci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Macaristan 3,46 puanla 33'üncü sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 49'uncu, "altyapı" itibariyle 32'nci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 34'üncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 34'üncü, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 41'inci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 33'üncü sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Lojistik Köy statüsünde etkin lojistik merkezleri bulunmaktadır.

Malezya; 3,43 puanla 32'nci sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Malezya 3,59 puanla 25'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 40'inci, "altyapı" itibariyle 33'üncü, "uluslararası taşımalar" kapsamında 32'nci, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 35'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 36'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 47'nci sırayı almıştır.

Polonya; 3,43 puanla 33'üncü sırada yer almıştır. 2014 yılında yapılan uluslararası lojistik performans endeksinde Polonya 3,49 puanla 31'inci sıradadır. Alt puan kriterleri itibariyle, "gümrük" faaliyet alanında 33'üncü, "altyapı" itibariyle 45'inci, "uluslararası taşımalar" kapsamında 33'üncü, "lojistik yeterliliği ve kalitesi" itibariyle 31'inci, "takip ve kolaylık" kriteri itibariyle 37'nci, "zamanlılık" kriteri kapsamında ise 37'nci sırayı almıştır. Avrupa Birliği (AB) üyesi ve aynı zamanda Schengen Bölgesi ortak üyesidir. Demiryolu altyapısı gelişmiştir.

Yapılan incelemede; özellikle Türkiye'nin de yer aldığı Avrupa kıtasında bulunan ülkelerin bir çoğunun lojistik köy vb. organize yapılanmalarla, bir kısmının ise bu ülkelere hem coğrafi konumlarından hem de daha nitelikli lojistik hizmet kalitesi ürettiklerinden dolayı daha tercih edilir bir konumda olduklarını söylemek mümkündür. Ayrıca ABD, Çin, Japonya, Almanya, Fransa, İngiltere, Brezilya, İtalya, Hindistan, Kanada, Rusya Federasyonu, İspanya, Meksika, Kore Cumhuriyeti, Avustralya, Hollanda'dan sonra Türkiye dünyanın ekonomik büyüklük olarak 17'nci sırasında bulunmasına rağmen lojistik performans sıralamasında 34'ncü sırada yer alması, lojistik faaliyetlerin daha etkin bir konuma getirilmesi gerektiğini de göstermektedir.

4.2.Türkiye'nin lojistik performans durumu

(Türkiye'nin lojistik performansı hangi düzeyde, Türkiye'nin lojistik performans endeksine etki eden alt boyutlar ve bunların mevcut durumu)

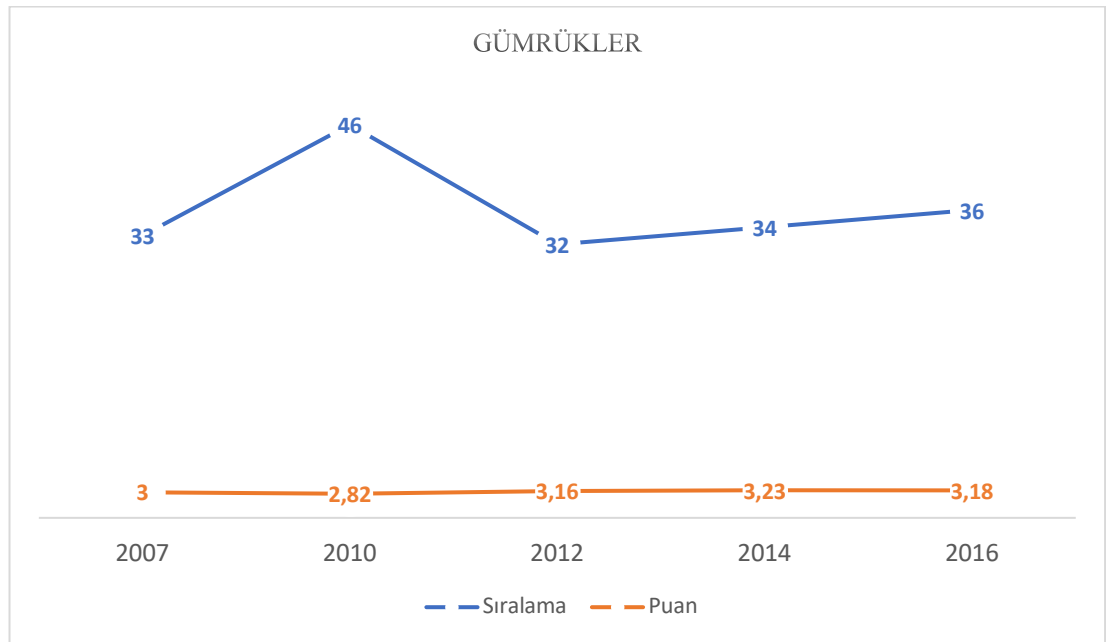
160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği 2016 yılı Lojistik Performans Endeksi (LPE)'ne göre Türkiye 3.42 puanla 34'ncü sırada yer almıştır (Tablo 4.14).

Tablo 4.14: Türkiye'nin yıllara göre LPE değerleri

		2016	2014	2012	2010	2007
LPI Sıralaması		34	30	27	39	34
LPI Puanı		3,42	3,5	3,51	3,22	3,15
Kriterler						
Gümrükler	Sıralama	36	34	32	46	33
	LPI Puanı	3,18	3,23	3,16	2,82	3
Altyapı	Sıralama	31	27	25	39	39
	LPI Puanı	3,49	3,53	3,62	3,08	2,94
Uluslararası sevkiyat	Sıralama	35	48	30	44	41
	LPI Puanı	3,41	3,18	3,38	3,15	3,07
Lojistik yeterlilik	Sıralama	36	22	26	37	30
	LPI Puanı	3,31	3,64	3,52	3,23	3,29
Takip ve izleme	Sıralama	43	19	29	56	34
	LPI Puanı	3,39	3,77	3,54	3,09	3,27
Zamanlama	Sıralama	40	41	27	31	52
	LPI Puanı	3,75	3,68	3,87	3,94	3,38

Türkiye, 2016 yılı LPE'ne göre "Gümrük işlemlerinin verimliliği alanında" 2014 yılına göre iki sıra gerilemiş, 3,18 puanla 160 ülke arasında 36'ncı sırada yer almıştır (Şekil 4.9).

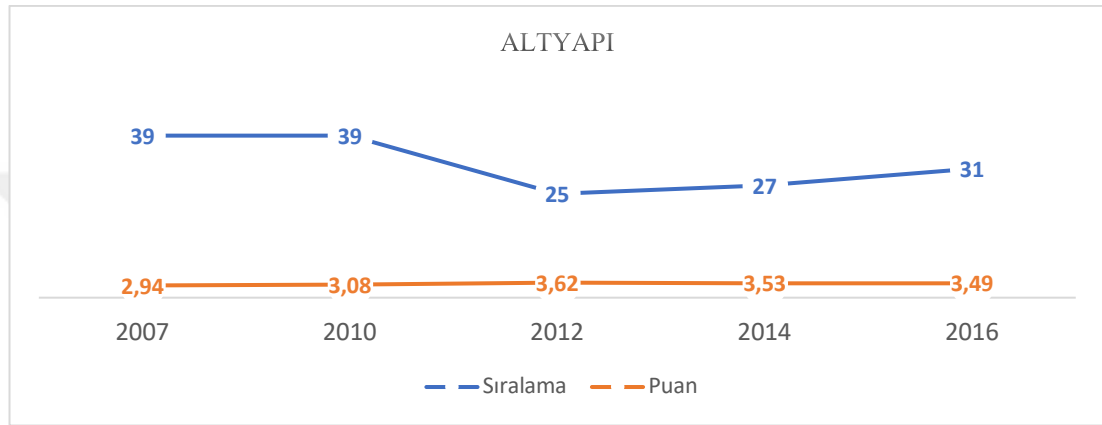
Şekil 4.9: Gümrükler kategorisi puan durumu



Bu alanda özellikle işlem süreleri, işlem kolaylığı ve formalitelerin öngörülebilirliğinin belirlenmesine çalışılmıştır. Konum ve puan itibariyle mevcut yeteneğinin geliştirilmesinin gerektiği gözlenmiştir. Bu alanda ilk sırada olan Singapur'un puanı ise 4,28'dir.

Ticaret ve taşımacılık ile ilgili altyapının kalitesi alanında ise 2014 yılına göre dört sıra gerilemiş, 3,49 puanla 31'nci sırada yer almıştır (Şekil 4.10).

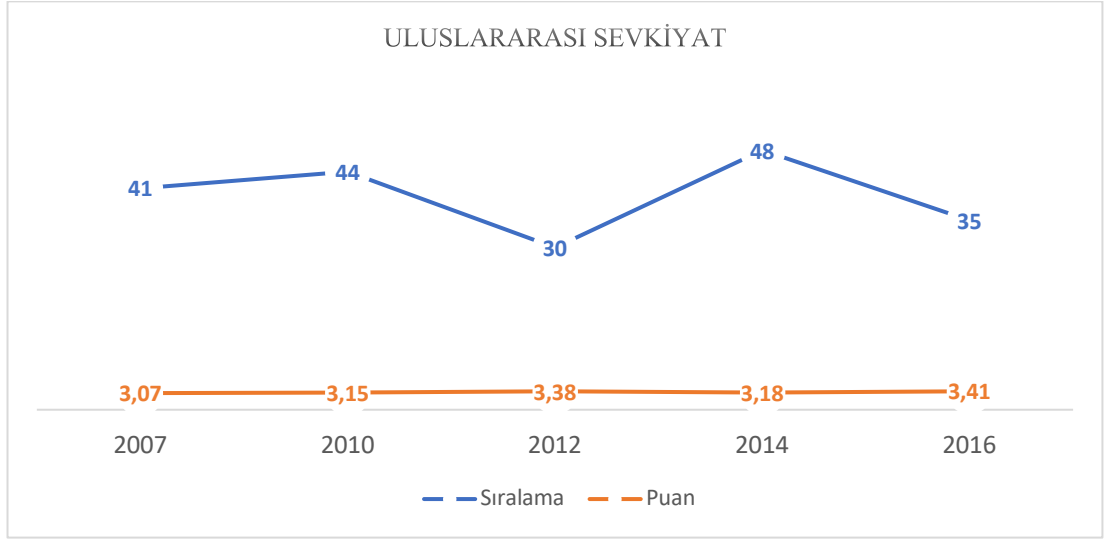
Şekil 4.10: Altyapı kategorisi puan durumu



Bu alanda özellikle limanlar, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri gibi altyapı düzeyi ölçülmüş ve Türkiye'nin altyapı kalitesinin iyiye yakın bir konumda olduğu görülmüştür. Bu alanda ilk sırada olan Almanya'nın puanı ise 4,44'dür.

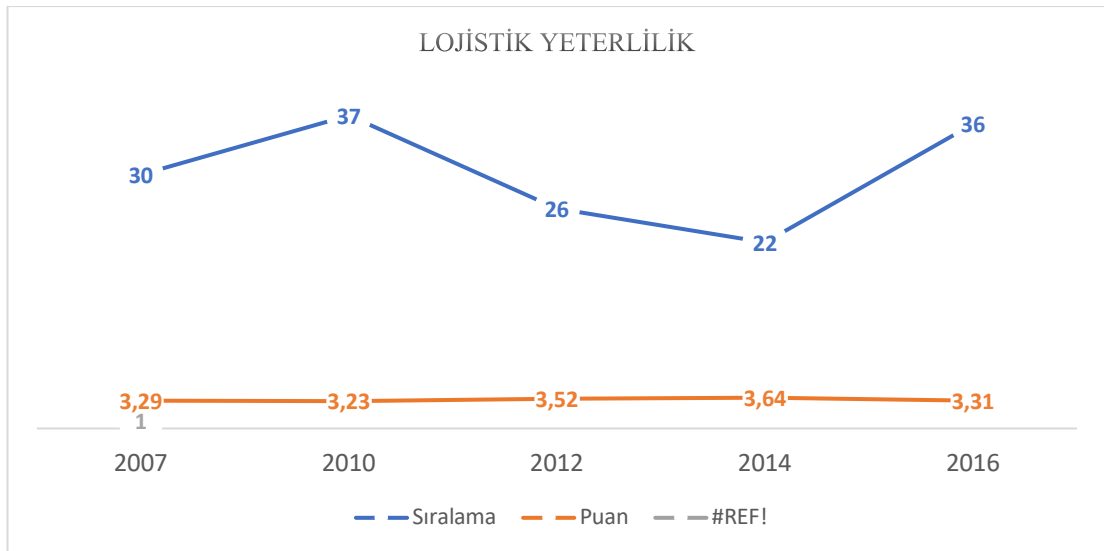
Rekabetçi fiyatla sevkiyat gönderebilme kolaylığı (uluslararası sevkiyatlar) alanında 2014 yılına göre 13 sıra yükselerek 3,41 puanla 160 ülke arasında 35'nci sırada yer almış ve iyiye yakın bir durumda olduğu değerlendirilmiştir (Şekil 4.11). Bu alanda ilk sırada olan Lüksemburg'un puanı ise 4,24'dür.

Şekil 4.11: Uluslararası sevkiyat puan durumu



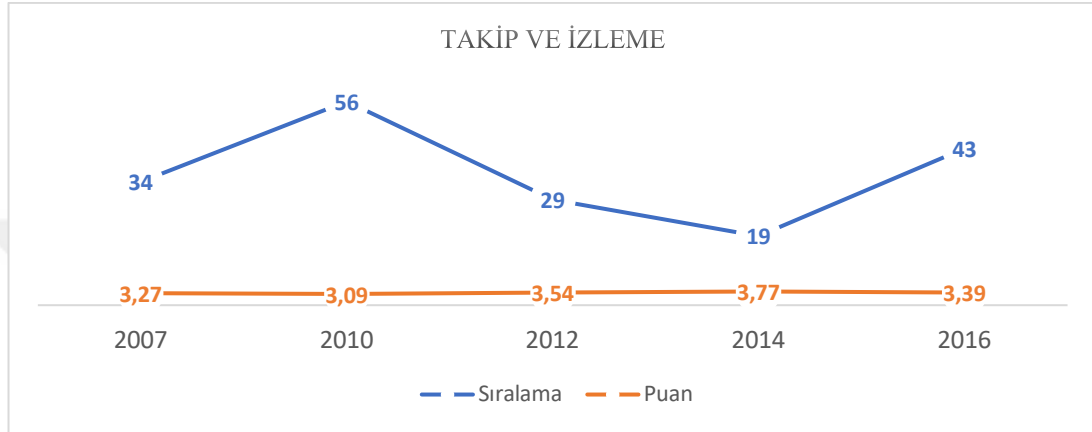
Lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi (lojistik yeterlilik) alanında 2014 yılına göre 14 sıra gerileyerek 3,31 puanla 160 ülke arasında 36'ncı sırada yer almıştır. Türkiye'nin bu alandaki notu iyiye yakın olarak değerlendirilmekle birlikte bir önceki performans sırasının altında yer almıştır (Şekil 4.12). Bu alanda ilk sırada olan Almanya'nın puanı ise 4,28'dir.

Şekil 4.12: Lojistik yeterlilik kategorisi puan durumu



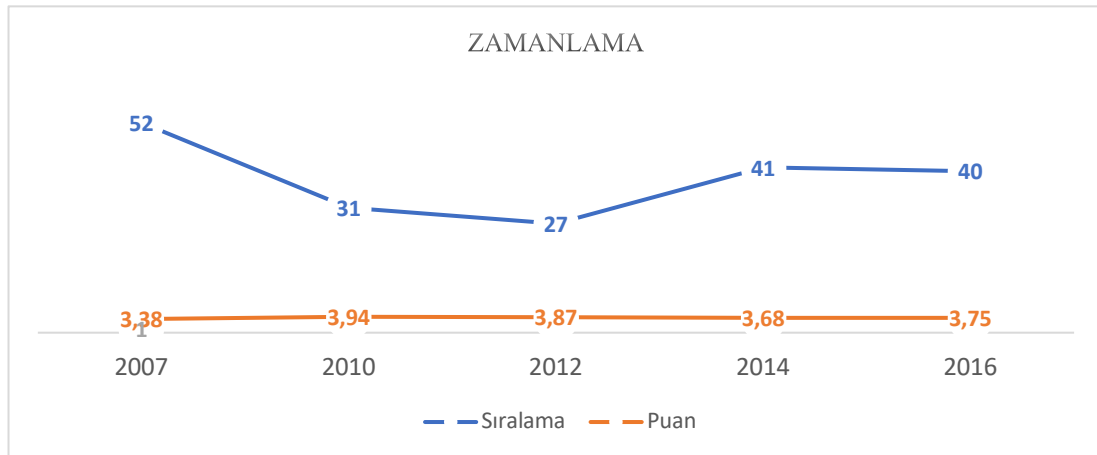
Sevkiyatların izleme ve takip edilebilirliği (takip ve izleme) alanında 2014 yılına göre 24 sıra gerileyerek 3,39 puanla 160 ülke arasında 43'ncü sırada yer almış ve orta seviyede bir performans göstermiştir (Şekil 4.13). Bu alanda ilk sırada olan İsveç'in puanı ise 4,38'dir.

Şekil 4.13: Takip ve izleme kategorisi puan durumu



Alıcıya zamanında ulaşan sevkiyatların sıklığı (zamanlama) alanında 2014 yılına göre bir sıra yükselerek 3,75 puanla 160 ülke arasında 40'nci sırada yer almıştır (Şekil 4.14). Konum itibarıyla mevcut yeteneğinin geliştirilmesinin gerektiği gözlenmiştir. Bu alanda ilk sırada olan Lüksemburg'un puanı ise 4,80'dir.

Şekil 4.14: Zamanlama kategorisi puan durumu



Sonuç itibariyle, 2016 yılında ülkemizin Lojistik Performans Endeksine dahil edilen 160 ekonomi içinde 34'ncü sırada bulunarak istikrarlı bir performans göstermekte ise de Türkiye'nin lojistik performansının ticaret hacmi ile birlikte değerlendirildiğinde mevcut performansının yetersiz olduğu, lojistik altyapıyı geliştirmesinin yanı sıra özellikle kaliteyi artırması ve daha nitelikli lojistik hizmet üretmeye yönelik gerekli tedbirleri almasının da önemli olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca lojistik tesis ve yapılanmalarda standartlık yoktur, bu durum, mevzuatın gerektirdiği denetim ve kontrolü zorlaştırmakta, aynı zamanda gelişimi de etkilemektedir.

4.3.Türkiye'nin lojistik performansının yükseltilmesinde lojistik köylerin etkisi
(Türkiye'nin lojistik performansının yükseltilmesinde lojistik köyler hangi derecede etkili olacaktır?)

4.3.1.Performansa yönelik organize edilmiş lojistik oluşum karşılaştırması

Lojistik performans, özellikle lojistik merkezler de dahil olmak üzere ticari faaliyetlerin gerçekleştiği ortamlarda, ülkelerin tüm lojistik hizmetleri karşılayabilme yeteneklerinin ölçülmesi ve lojistik faaliyetlerinin etkinliğinin değerlendirilmesidir. Türkiye'nin ticaret hacmi diğer lojistik performansı yüksek ülkelerin çoğundan daha iyi bir seviyededir ve coğrafi konum itibariyle de ticari ilişkilere daha elverişli bir ortamdadır. Ancak Türkiye'nin lojistik köy statüsünde bir merkezinin bulunmaması sürdürülebilir gelişmesini oldukça etkilemektedir. Ticaret hacmi diğer ülkelerin çoğundan daha yüksek olmasına rağmen lojistik performansı son 10 senelik bir süreçte artırılamamıştır. Mevcut tesislerinin sınırlı imkânları bulunmaktadır. Bir kısmında gümrük hizmetleri bulunmakta ise de birden fazla ulaştırma modları ile depolama ve diğer lojistik hizmet yetenekleri sınırlıdır (Tablo 4.15).

Tablo 4.15: Performansa yönelik organize edilmiş lojistik oluşum karşılaştırması

Değerlendirme kriteri	LPE'nde puan yüksekliği olan ülkeler	Türkiye
Ticaret hacmi	12 ülkenin ticaret hacmi Türkiye'nin ticaret hacminden yüksek olmasına rağmen Türkiye'den daha düşük ticaret hacmi olan 21 ülke mevcuttur.	Türkiye'nin ticaret hacmi diğer 21 ülkeden yüksek olmasına rağmen LPE'nde Türkiye 34'ncü sıradadır.
Coğrafi konum	Yeterli olduğu değerlendirilmektedir.	Coğrafi konumu diğer ülkelere nazaran daha elverişlidir. Doğu batı istikametinde uluslararası yollara sahiptir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması itibarıyla de bilinen ulaştırma modlarının tamamının kullanılabilceği bir konumdadır.

Değerlendirme kriteri	LPE'nde puan yüksekliği olan ülkeler	Türkiye'deki lojistik merkez vb. organize edilmiş lojistik oluşumlar
Statü	Lojistik Köy statüsünde kullanılan lojistik merkezleri bulunmaktadır. Özellikle 10 ülkenin (Almanya, Lüksemburg, Hollanda, Singapur, Hong Kong, ABD, Fransa, Danimarka, İtalya, İspanya, Macaristan) lojistik köyü uluslararası standartlarda örnek teşkil edecek düzeydedir.	Lojistik Köy statüsünde bir yapılanması bulunmamaktadır. Lojistik merkez statüsünde yerler mevcut olmakla birlikte işlevselliği yeterli değildir. Bir örnek olmak üzere Halkalı lojistik merkezi şehir içerisinde kalmıştır, demiryolu ulaştırması yeterli ve etkin olmakla birlikte diğer ulaştırma modları kullanılmamaktadır.
Üretim/tüketim merkezlerine yakınlık	Karşılıklıdır.	Çoğunlukla karşılamaktadır, ancak yetersizdir.
Şehir merkezlerine yakınlık	Lojistik köyler şehir merkezlerine uzak yerlerde teşkil edilmişlerdir.	Lojistik merkez ve tesisler genellikle şehir içerisinde ve yakınındadır.
Faaliyet alanı ve yapılanma	Mevcut lojistik köylerin faaliyet alanlarının çoğunluğu 1.000.000 m ² büyüktür. Daha sistemli bir yapılanmaları mevcuttur.	Mevcut tesislerin lojistik faaliyet alanına ilişkin büyüklükleri yeterli değildir. En büyük merkezlerden biri olan ve 1.000.000 m ² kurulu olan Halkalı lojistik merkezi TCDD'nin belirlediği yurt içindeki 21 lojistik merkezinden biridir. Gümrük işlemleri yapılmakta ve yeterli depoları bulunmakla birlikte karayolu taşımacılığında yer alan TIR'lar gümrük işlemlerini Halkalı dışında yapmaktadırlar. Demiryolu merkezi konumundadır. Lojistik Köy statüsünde sistemli bir yapılanmasının olmadığı değerlendirilmektedir.
Altyapı elverişliliği (İntermodal taşımacılık altyapısı, Kamu ve özel sektör destek tesisleri, İşbirliğini (Üretim, hizmet ve ticaret sektörleri)sağlayacak organizasyon yapısı, özel tesisler- Temizlik, güvenlik, iletişim, sosyal)	Yeterlidir. Ayrıca gelişime açık bir yapılanma görünümündedir.	Yeterli ve etkin değildir.

Ulaştırma Modları (Demiryolu, denizyolu, karayolu, boru hattı bağlantıları)	Yeterlidir. İhtiyaca uygun şekilde tesis edilmiştir.	Yeterli değildir. Özellikle demiryolu ihtiyacı bulunmaktadır.
Katma değerli lojistik hizmetler (Elleçleme, ürünlerin ayrıştırılması, etiketleme, barkot, RFID, alarm, ambalajlama, paketleme vb.)	Bütünleşik lojistik hizmet sağlayıcılar mevcuttur.	Yetersizdir.
Gümrük	Yeterli ve etkindir.	Daha etkin bir yapılanmaya ihtiyaç vardır.
Uluslararası sevkiyat	Uluslararası statüdedir.	Uluslararası statüde kullanılabilir yeterli büyüklükte ve uygun bölgelerde teşkil edilecek lojistik köy benzeri yapılanmalara ihtiyaç bulunmaktadır.
Depolama alanları ve yük konsolidasyon hizmeti	Yeterli ve nitelikli bir seviyedir.	Uygun ve yeterli depolama yeteneği olmayan lojistik merkezler bulunmaktadır.
Lojistik yeterlilik Takip ve izleme Zamanlama	Ülkelerin çoğu etkin bir konumdadır.	Yeterli seviyede olmakla birlikte özellikle takip ve izleme alanında performansını artıracak şekilde bilişim teknolojilerine yönelik gelişim çabalarını artırmalıdır.
Diğer hizmet üniteleri (Sigorta ve bankacılık, Danışmanlık)	Nitelikli bir seviyededir.	Geliştirilmesine ihtiyaç vardır.
Destek hizmetleri (Dağıtım merkezleri, aktarma terminalleri)	Etkin bir seviyededir.	Geliştirilmesine ihtiyaç vardır.
Diğer hususlar	Gelişime açık bir yapılanma görünümündedir.	Lojistik tesis ve yapılanmalarda standartlık yoktur, bu durum mevzuatın gerektirdiği denetim ve kontrolü zorlaştırmakta, aynı zamanda gelişimi de etkilemektedir.

Tablo 4.15’de belirtilen hususlar dikkate alındığında, lojistik köy vb. yapılanmalara sahip ülkelerin performanslarının da yüksek olduğu, bu durumun lojistik hizmetlerin daha uygun ortamda ve daha nitelikli yapılmasına imkân sağladığını söylemek mümkündür. Ayrıca Türkiye’nin performansının artırılmasında da kademeli bir lojistik yapılandırmanın şart olduğu, bu kapsamda, öncelikle bölgesel, yerel ve işletme seviyesinde tesis edilmesinin uygun olacağı değerlendirilen oluşum/tesislerin ayrıntılı tanımlanması ve yasal mevzuatta yer alması, sonrasında ise lojistik köy statüsündeki lojistik merkezlerin daha uygun bölgelerde teşkil edilmesine ihtiyaç bulunduğu değerlendirilmektedir.

4.3.2. Organize edilmiş lojistik oluşumlara ilişkin ortak karşılaştırmalar

Lojistik kümelenmelere ilişkin olarak genellikle literatürde lojistik üs, lojistik köy, lojistik merkez, dağıtım merkezi, aktarma merkezi, lojistik park, lojistik depo, lojistik ambar vb. terimleri kullanılmaktadır. Tablo 4.16’da belirtilen ve birbirlerine nazaran genel olarak getirileri belirtilen bu tip organize edilmiş lojistik oluşumlar, tanımlama ve uygulama alanları itibariyle birbirleriyle aynı olmayan lojistik kümelenmelerdir. Tanımlamalarına ait çok farklı düşünceler olmakla birlikte, ortak noktaları, bazı lojistik hizmetlere benzer olarak sundukları katkı ve bu hizmetlere ilişkin benzer ortamla ilgilidir.

Lojistik oluşumların şüphesiz en önemli getirileri dağıtım/ulaştırma, depolama ve diğer katma değerli hizmetlere ilişkin hususlardaki maliyetleri ve nitelikleridir. Süreklilik ve gelişime açık olup olmadığına ilişkin konulara ait yansımaları da dikkate alınabilir. Tablo 4.16’da lojistik üs olarak belirtilen husus, bünyesinde lojistik köyleri barındıran bir lojistik oluşum olarak düşünülmüştür. Bu terimin tabloda gösterilmesinin nedeni ise sistemli bir yapılanmada dikkate alınması gereken bir husus olduğunu belirtmek içindir. İçeriğinde lojistik köylerin bulunması ise konuya ilişkin düşüncüyü tanımlamak üzere kullanılmıştır.

Tablo. 4.16: Organize edilmiş lojistik oluşumlara ait ortak muhtemel getiriler

Kümelenmenin marjinal getirileri	Lojistik Üs (Bünyesinde lojistik köyler)	Lojistik Köy	Lojistik Merkez (Lojistik Merkez/Dağıtım Merkezi/Kara Terminali))	Lojistik Tesis (Lojistik Park, Depo, Ambar)
Dağıtım/ Ulaştırma		Çeşitli kullanım alternatifleri bulunmaktadır. Özellikle intermodal taşımacılık altyapısı sayesinde maliyeti azaltır, malzemenin zamanında sevkiyatına imkân sağlar.	Sınırlıdır.	
Ulaştırma		Birden fazla ve ayrıca bölge özelliğine uygun çeşitli ulaştırma modlarının mevcudiyeti en uygun, verimli ve daha etkin ulaştırma modlarının kullanılmasına ve taşıma hizmetinin en uygun maliyetle yapılmasına imkân sağlar.	Sınırlıdır.	Genellikle bir ulaştırma modunun kullanılmasına imkân sağlar.

Depolama		Büyük depolama imkânları vasıtasıyla uzun süreli depolamaya ve stok kontrolüne imkân sağlar. İlave depolama giderlerini önler. Aynı zamanda katma değerli lojistik hizmetlerin ayrı bir yere nakledilmeden gerçekleşmesini sağlar.	Lojistik merkezlerin yerleşim alanlarının çok yeterli olmaması depolama imkânını sınırlar.	Mahdut derecede depolama imkânları bulunmaktadır.
Katma değerli lojistik hizmetler		Bütünleşik katma değerli lojistik hizmetlerin aynı yerde yapılmasını sağlayarak lojistik maliyetin azaltılmasına önemli katkılar sağlar.	Katma değerli lojistik hizmetlerin bütünleşik imkânı bulunmamaktadır	Tesis ve işletme maksatlarına uygun değildir.
Diğer		Şehir merkezinden uzak kesimlerde teşkil edilmesi trafik ve gürültüyü önler, yeşil lojistiğe ve ekonomik gelişmeye önemli katkılar sağlar.	Genellikle şehir içerisinde olup çevresel etkinin sınırlamaları bulunmaktadır.	Genellikle şehir içerisinde olup çevresel etkinin sınırlamaları bulunmaktadır.

Tablo 4.16’da yer alan oluşumlar birlikte değerlendirildiğinde en kapsamlı ve içerik itibariyle daha işlevsel ve nitelikli bir yapılanmanın lojistik köy yapılanmalarında olduğu görülmektedir. Bu kapsamda organizasyonun dağıtım/ulaştırma, depolama, katma değerli lojistik hizmetlerine ilişkin belirlenen hususlar şu şekilde değerlendirilebilir.

Dağıtım; en açık olarak bilinen tanımıyla istenilen malzemenin tüketicilere ulaştırılmasıdır. Doğrudan olabildiği gibi dolaylı dağıtım kanalı da kullanılabilir. Genellikle daha çok kullanılan yöntem içinde araçların da olduğu dolaylı dağıtım yöntemidir. Lojistik köy bünyesinde uygun altyapı ve depolama imkânlarının mevcut olması durumunda dağıtımın daha etkin yapılmasına imkân sağlanmış olunur.

Depolama; lojistik köylerde büyük depolama imkânları vasıtasıyla uzun süreli depolamaya ve stok kontrolüne imkân sağlar, mevcut lojistik merkezlerin yerleşim alanlarının çok yeterli olmaması ise depolama imkânını sınırlar. Lojistik merkezlerin yerleşim yerlerinin uygun olmayışı katma değerli lojistik hizmetlerin yapılmasını zorlaştırır, lojistik köylerde ise bu hizmetler daha etkin olarak yürütülebilir. Lojistik köylerin şehir merkezinden uzak kesimlerde teşkil edilmesi trafik ve gürültüyü önler, yeşil lojistiğe ve ekonomik gelişmeye önemli katkılar sağlar. Mevcut lojistik merkezler genellikle çevresel etkinin altındadır, bu durum bu hizmetlerin etkinliğini azaltır.

4.3.3. Lojistik köylerin etkinlik durumu

Taşıma, depolama, elleçleme, stok yönetimi ve diğer özellikli lojistik faaliyetlere ilişkin hususlar aynı zamanda lojistik maliyetin de unsurlarını oluşturmaktadır. Lojistik maliyetler sektörlere göre farklılık gösterse de ürün satış bedelinin ortalama % 8-13'ü arasında olduğu ifade edilmektedir.(Hacırüstemoğlu ve Şakrak, 2002:96) Satış fiyatının ortalama % 4 ile 20'sinin lojistik giderlerinin oluşturduğuna ilişkin görüşler de bulunmaktadır. Lojistik maliyet analizlerine ilişkin olarak yapılan bir araştırmada ise lojistik maliyet unsurlarının Tablo 4.17'de olduğu tespit edilmiştir (Çancı ve Erdal, 2003:1).

Tablo 4.17: Lojistik maliyetler

Lojistik maliyetleri	Oran (%)
Taşıma maliyetleri	50-65
Envanter ve malzeme elleçleme maliyetleri	20-35
İşletme yerleşim tasarımı (Depo ve dağıtım merkezlerinin planlanması ve yönetimi)	10
İletişim ve bilgi işlem maliyetleri (talep tahminleri, sipariş süreçleri, üretim programlama)	5

Yukarıda belirtilen hususların yanı sıra toplam lojistik maliyetin yaklaşık % 60 oranının taşıma maliyetini, % 25 oranının depolama ve stok yönetimi, geri kalan % 15'lik bölümünün ise diğer lojistik faaliyetlere ilişkin hususları kapsamakta olduğuna ilişkin bir değerlendirme yapmak da mümkündür. Sonuç olarak taşıma, depolama ve diğer özellikli lojistik faaliyetlere ilişkin hususların ağırlıklı olarak lojistik maliyetin bileşenlerini oluşturduğunu söylemek olasıdır.

Bu kapsamda, lojistik köyler, öncelikle üretim ve dağıtım merkezlerine yakın yerlerde, ulaştırma türlerinin etkin ve birbiriyle bütünleştiği bölgelerde veya transit geçiş güzergâhları ve ulaştırma hatlarının birleştiği düğüm noktalarında tesis edilmesi durumunda lojistik hizmetlerin etkinlik ve verimliliğini artırır, hizmet maliyetlerini asgari düzeye indirir. Lojistik köyün yapısında demiryolu taşımacılığının esas alınması ise lojistik hizmet maliyetinin önemli bir kısmını oluşturan ulaştırma maliyetlerini azaltır (Tablo 4.18).

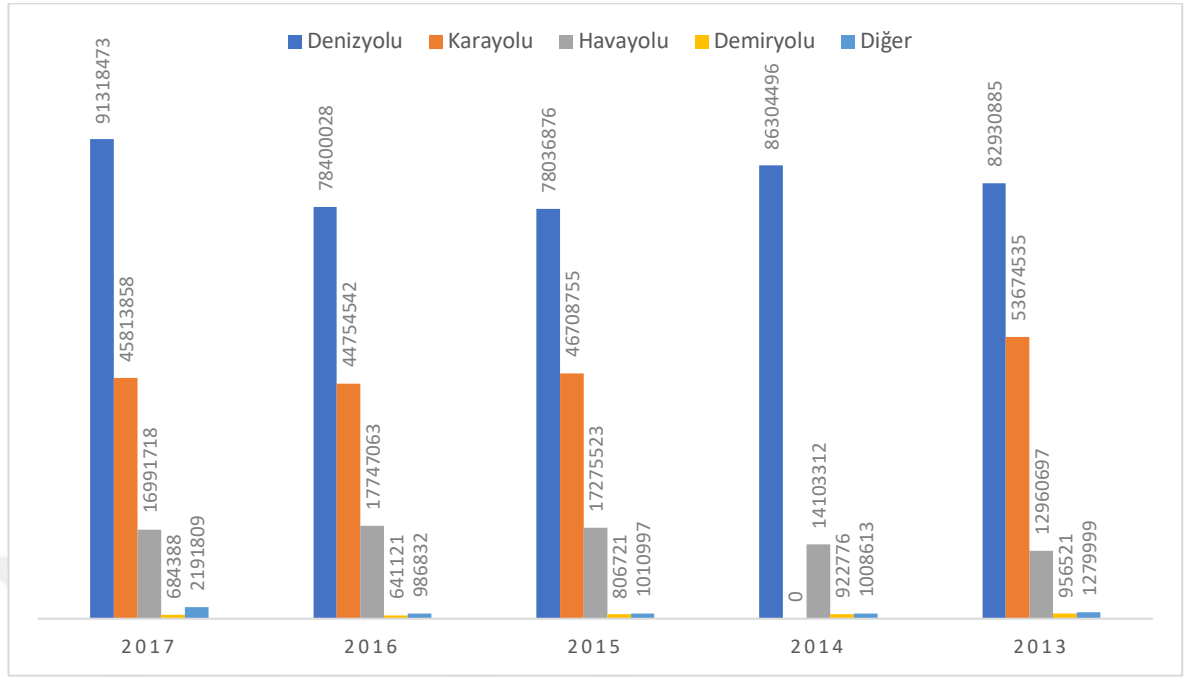
Tablo 4.18: Lojistik Modlarının Özellikleri

	Demiryolu Lojistiği	Karayolu Lojistiği	Su yolu Lojistiği	Havayolu Lojistiği	Boru Hattı Lojistiği	Denizyolu Lojistiği
Ücret	Düşük	Yüksek	Çok düşük	Çok yüksek	Çok düşük	Düşük
Hız	Yavaş	Hızlı	Çok yavaş	Çok hızlı	Yavaş	Yavaş
Güvenilirlik	Orta	Orta	Düşük	Çok yüksek	Çok yüksek	Çok yüksek
Paketleme ihtiyaçları	Yüksek	Orta	Yüksek	Düşük	-	Düşük
Kayıp veya zarar riski	Yüksek	Orta	Orta	Düşük	Çok düşük	Çok düşük
Esneklik	Düşük	Yüksek	Düşük	Çok düşük	Çok düşük	Çok düşük
Çevreye etki	Düşük düzey hava ve gürültü kirliliği	Hava ve gürültü kirliliği	Orta düzeyde hava ve gürültü kirliliği	Hava ve gürültü kirliliği	Az, ama hattın çökmesi çevreyi ciddi kirlitebilir.	Düşük düzey hava ve gürültü kirliliği
Enerji kullanımı	Düşük enerji tüketimi	Yüksek enerji tüketimi	Düşük enerji tüketimi	Çok yüksek enerji tüketimi	-	Düşük enerji tüketimi

Kaynak: Genç, Ruhet. 2009:255

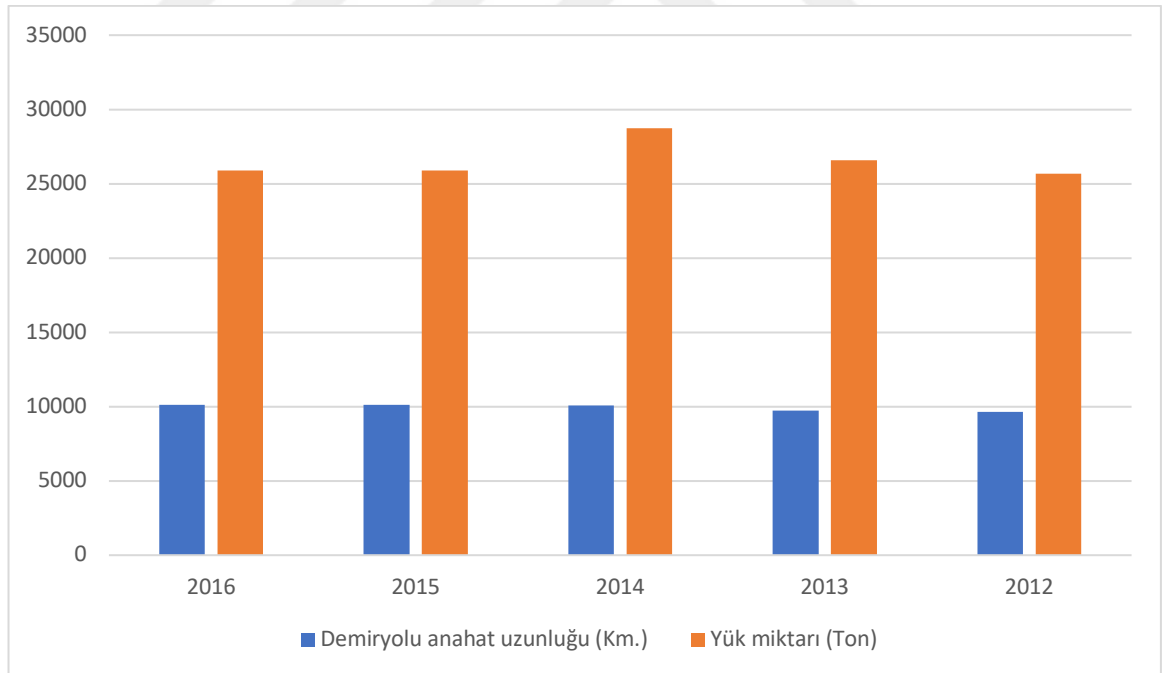
Konuya ilişkin olarak son 5 yıllık yollara göre ihracat verileri dikkate alındığında (Şekil 4.15) demiryolu taşımacılık miktarının düşük seviyelerde olduğu, bu durumun ise özellikle demiryolu altyapı yetersizliklerinden kaynaklandığı, özellikle 2015 ve 2016 yıllarına ait demiryolu hat uzunluklarının değişmediğini de dikkate alarak (Şekil 4.16) söylemek mümkündür.

Şekil 4.15: Yollara göre ihracat



(Kaynak: TÜİK, Erişim Tarihi: 7 Mayıs 2018)

Şekil 4.16: Demiryolu uzunluğu (Km.) ve yük miktarı (Ton)



(Kaynak : TÜİK, Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2018)

Lojistik köyler, mümkün olduğunca çok ulaştırma modlarının birlikte, daha etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasına da imkân sağlar.

Lojistik hizmetlerde uygun ortamlarda en uygun taşıma araçlarının kullanımına ilişkin olarak farklı ulaştırma modlarının (türlerinin) birlikte kullanılması gerekebilir.

Bu durum ulaştırma türlerinin entegrasyonu (Multimodal taşımacılık, intermodal taşımacılık ve kombine taşımacılık) ile sağlanabilir. Ulaştırma türlerinin entegrasyonu malzemenin daha süratle aktarımına imkân sağlar, maliyeti asgari düzeye indirerek lojistik hizmet tasarrufu sağlar, aktarma noktalarında zaman kaybını ve muhtemel hasarı önler veya asgariye indirir. Uygun mesafelerde uygun ulaştırma türlerinin (Karayolu, demiryolu, deniz ve iç su yolu, hava yolu, boru hatları) kullanılmasının özellikle maliyetleri asgari düzeye düşürücü etkileri de bulunmaktadır.  rnek olarak, demiryolu ile gelen malzemenin süratle ellelenerek daha kısa mesafelerde karayolu ile istenilen bölgeye ulaştırılması gibi.

Ayrıca;

- Lojistik köyler büyük depolama imkânları vasıtasıyla uzun süreli depolamaya ve stok kontrolüne imkân verir ve ilave depolama giderlerini önler.
- Organizasyon yapısında lojistik faaliyet alanında hizmet üreten işletme ve kurumların bir arada bulunması bütünleşik faaliyetlerin süratle yapılmasını kolaylaştırır,
- Katma değerli lojistik hizmetlerin daha kolaylıkla yapılmasına imkân sağlar,
- Yükleme-boşaltma, y k konsolidasyonu ya da ayrıştırma veya bütünleştirme veya depolama işlemlerinin etkinlik ve verimliliğini artırır,
- Şehir merkezlerinden daha uzak kesimlerde teşkil edilmeleri durumunda hem gürültü ve evre kirliliğinin azalmasına katkı sağlar, hem de trafik ve araç kullanım giderlerini asgariye indirir.

Yukarıda belirtilen hususlar birlikte değerlendirildiğinde, lojistik köyü, daha doğru ve sistemli bir lojistik organizasyon yapısı olarak tanımlamak da mümkündür. Özellikle dağıtım/ulaştırma, depolama, gümrükleme ve katma değerli lojistik hizmetlerin daha uygun ve daha nitelikli yapılmasına yönelik temel bir yapılanma modeli olarak teşkil edilmesi durumunda Türkiye'nin lojistik performansının yükseltilmesine önemli derecede ve yüksek seviyede katkı sağlayabilecektir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

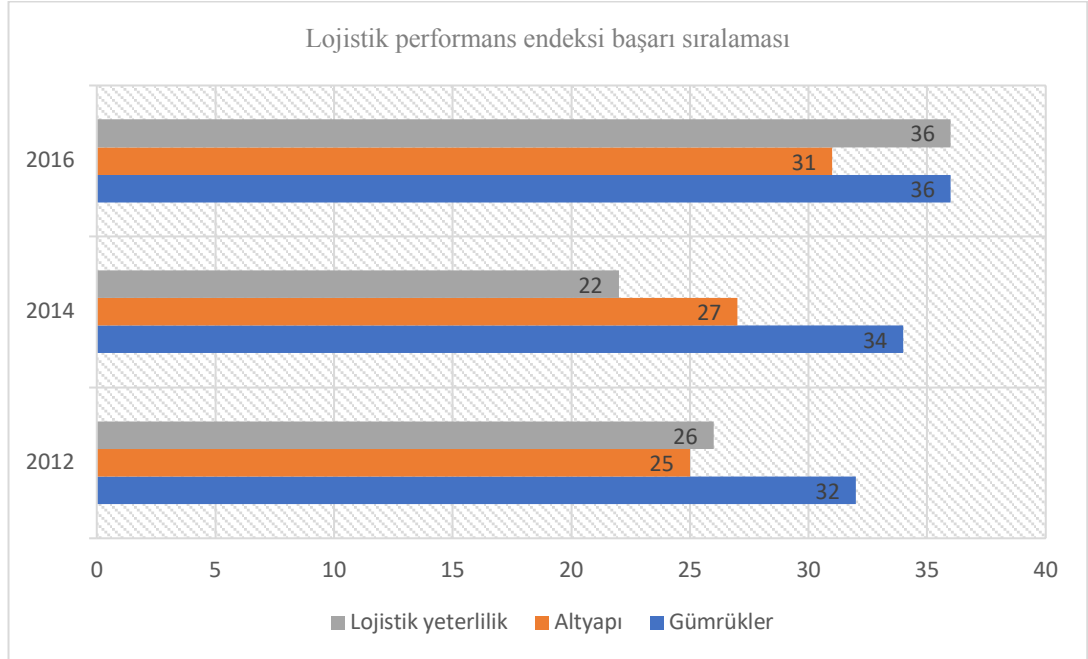
5.1. Sonuç

Sonuç olarak; lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü organize edilmiş bölgeler önemini korumaya devam etmektedir. Lojistik performans endeksinde Türkiye'nin üzerinde ve daha yüksek puan alan ülkeler lojistik hizmetler itibariyle daha iyi organize olmuşlardır. Türkiye'nin özellikle gümrük, altyapı ve hizmet kalitesine ilişkin kriterlere ait mevcut potansiyelinin (Tablo 5.19 ve Şekil 5.17) daha etkin bir konuma getirilebilmesi için yeniden yapılanmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Tablo 5.19: Alt kriter puan ve sıralamaları

Kriterler	2012	2014	2016
Gümrükler	3,16 (32)	3,23 (34)	3,18 (36)
Altyapı	3,62 (25)	3,53 (27)	3,49 (31)
Lojistik yeterlilik	3,52 (26)	3,64 (22)	3,31 (36)

Şekil 5.17: Lojistik performans endeksi başarı sıralaması



Özellikle trafik sorunlarının olduğu bölgelerde teşkil edilen lojistik tesisler ekonomik sorunların yanı sıra sosyal ve çevresel sorunları da beraberinde getirmekte ve bu durum lojistik hizmetlerin etkin bir şekilde geliştirilmesini de zorlaştırmaktadır. Ticaret hacminin artması, daha kaliteli ve nitelikli lojistik hizmet beklentileri, artık lojistik hizmetlerin daha büyük boyutlu coğrafi bölgelerde/arazi kesimlerinde yürütülmesini zorunlu kılmaktadır. Ayrıca performans etkinliğinde, özellikle arz zincirinin güvenilirliği ile hizmet kalitesi etkin bir rol oynamakta, ticaret ve ulaştırma kolaylıkları ise daha tercih edilir bir statü oluşturmaktadır

Bu kapsamda; Türkiye'nin lojistik performansının istenilen düzeyde gelişmemesinin başlıca nedenleri lojistik köylerin oluşturulamaması ve buna bağlı olarak çok türlü taşımacılık yapısına dayalı ulaştırma koridorlarının yeterince etkin olarak kurulamaması, demiryolu alt yapısındaki yetersizlikler, daha uygun büyüklüklerde depolama imkânlarının sağlanamaması ile diğer lojistik hizmetlerin tamamının aynı ortamda verilememesine yönelik sınırlamalardır.

Mevcut lojistik merkez ve tesisler, yeterli ve etkin statüde değildir. Lojistik Köy tanımlamaları yapılmaktadır. Ancak nitelikleri tam olarak belirlenmiş, çalışması tamamlanmış lojistik köy yoktur. 21 ayrı yerde yapımı (TCDD) planlanan, bir kısmının açılışı yapılan ve lojistik merkez adı ile tanımlanan yerler henüz lojistik köy statüsünde değildir. İşletmeye açılan merkezlerin ise Lojistik Köy statüsünde olmak üzere yeterli büyüklükleri de yoktur. Tüm lojistik faaliyet ve hizmetlerin yapılmasına imkân verecek tesis ve hizmet üniteleri bulunmamaktadır. Ulaştırma modları sınırlıdır, projelerin büyük bir kısmı şehir içerisinde kalmıştır ve şehirleşmenin meydana getirdiği trafik sorunları lojistik hizmetlerin zamanında yapılmasını da etkilemektedir.

Bu nedenle, ekonomik hedeflere ulaşım ve aynı zamanda sürdürülebilir bir ticari sistemin sağlanması için lojistik performans etkinliğinin artırılmasına yönelik olarak lojistik altyapı alanında sistemli bir yapılanma zorunludur. Özellikle lojistik faaliyetler, yaşam kalitesine olumlu katkıda bulunmalı, çevre ve insanların üzerindeki olumsuz etkileri asgari düzeye indirilmelidir. Yapılanmada sosyo-ekonomik gelişmeler ile birlikte nüfus artışı, kentleşme ve kentsel dönüşüm konuları da özellikle dikkate alınmalıdır.

Özellikle, lojistik köylerin, ulaştırma yollarının etkin olarak kullanılmasını ve böylelikle dağıtımın süratle ve daha ekonomik olarak yapılmasına, yük konsolidasyonu, paketleme, ambalajlamaya ilişkin olarak lojistik maliyetlerin azaltılmasına, sürdürülebilir bir lojistik gelişmeye/yeşil lojistiğe imkân sağlaması nedenleriyle tesis edilmesinin lojistik faaliyetlerin etkinliğini büyük oranda artıracığı değerlendirilmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin lojistik köy yapılanmasına ağırlık vermesi ve etkin olarak kullanılması durumunda, yakın zamanda mevcut lojistik performansını önemli oranda artırarak, kendisinden daha yüksekte olan ve bünyesinde lojistik köyleri barındıran ülkelerle olan puan farkını kapatması, coğrafi konumu ve diğer ülkelere nazaran ticaret hacminin getirileri ile birlikte belirlenen hedeflere ulaşabilmesi, ekonomik büyüklüğü ile uyumlu bir seviyeye yükselmesi ihtimal dahilindedir.

5.2. Öneriler

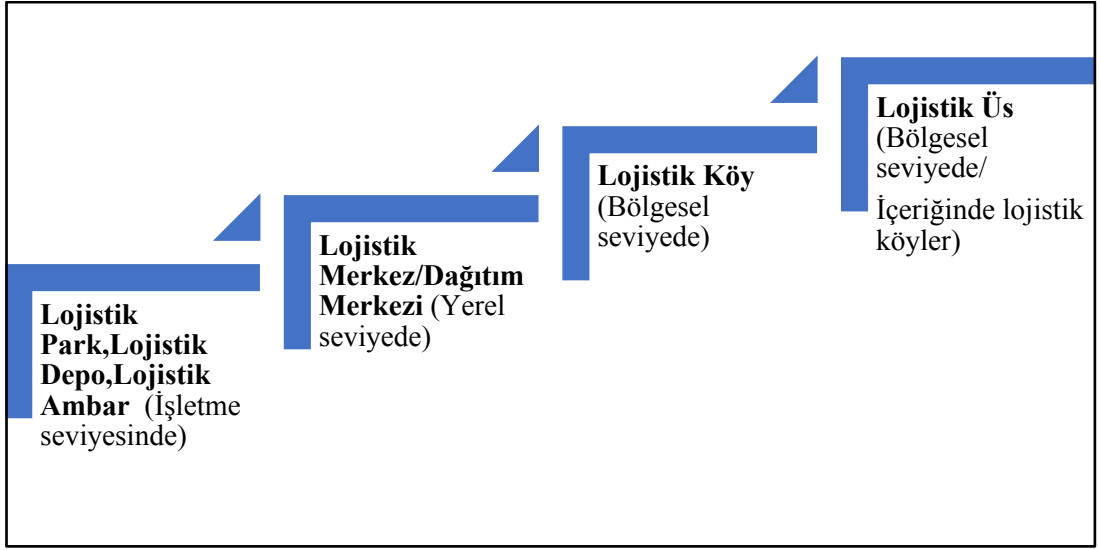
5.2.1. Uygulamaya yönelik öneriler

Bölgesel seviyede lojistik köylerin, yerel seviyede ise lojistik merkezlerin teşkil edilmesinin, oluşumların birbirlerinden farklılığının taşıma modları, büyüklük ile gümrük hizmetlerinin sağlanabilmesi imkânları kapsamında dikkate alınmasının, lojistik köy içeriğinin tüm lojistik faaliyet alanında yer alan hizmetlerin çoğunluğunu karşılamasının, ayrıca şehir içerisindeki işletmelere ait lojistik tesislerin uygun bölgelere taşınmasının, bu kapsamda kentsel lojistik bölgelerin oluşturulmasının tasarlanmasının, böylelikle iş ve sosyal yaşam ortamının da birbirlerine etkisinin azaltılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

5.2.2. Araştırmaya yönelik öneriler

Mevcut durum itibariyle; lojistik sektörde, aynı amaç ve aynı faaliyet kapsamında olmakla birlikte farklı isimlendirmeler bulunmakta ve bu durum anlaşılmayı ve gelişmeyi engellemektedir. Bu nedenle lojistik merkez, lojistik köy vb. tanımlarının yapılmasının ve mevzuat alt yapısının oluşturulmasının, doğru, sistemli ve aynı zamanda sürdürülebilir bir lojistik gelişmenin sağlanması için yerel seviyede, bölgesel seviyede ve işletme seviyesinde farklı farklı oluşumların tesisinin planlamalarda dikkate alınmasının (Şekil 5.18) ve söz konusu hususların konuya ilişkin mevzuatta ayrıntılı olarak tanımlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Şekil 5.18: Bir yapılanma örneği



6. KAYNAKLAR

Kitaplar

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003), *Lojistik Yönetimi*, İstanbul: UTİKAD

Genç, R. (2009). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları*. Ankara: Detay Yayıncılık

Hacırüstemoğlu, R. ve Şakrak, M. (2002), *Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar*, İstanbul: Türkmen Kitabevi

Keskin,M.H.(2015). *Lojistik El Kitabı*.(2.Basım). Ankara: NOBEL Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.

Keskin,M.H.(2014). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi* (5.Basım). Ankara:NOBEL Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.

Raporlar

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları, Yayın No:8, 2013

T.C. Kalkınma Bakanlığı “Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi” konulu Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara (2014:1)

Yasa ve Yönetmelikler

637 Sayılı Ekonomi Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri hakkında Kanun Hükmünde Kararname. (2011). T.C. Resmi Gazete, 27958, 8 Haziran 2011.

655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname. (2011). T.C. Resmi Gazete, 28102, 1 Kasım 2011.

640 Sayılı Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname. (2011). T.C. Resmi Gazete, 27958, 8 Haziran 2011.

İnternet Kaynakları:

Elektronik Makale ve Yayınlar

Aydın G.T. ve Öğüt K.S.,”*Lojistik Köy Nedir?*”, Erişim tarihi: 4 Mayıs 2018
<http://docplayer.biz.tr/3875866-Lojistik-koy-nedir-aydin-g-t-1-out-k-s-2-gulsentaydin-gmail-com-ksogut-ins-itu-edu-tr.html>

Aydın G.T. ve Ögüt K.S., “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri”, Erişim Tarihi: 4 Mayıs 2018

<http://docplayer.biz.tr/1580562-Avrupa-ve-turkiye-de-lojistik-koyleri.html>

Porter, Michael E., “Clusters and the New Economics of Competition”, “Harvard Business Review, 76/6 (Kasım-Aralık 1998) ss.77-90)

<http://www.csus.edu/indiv/c/chalmersk/econ251fa12/clustersneweconofcompetition.pdf>

Yazarsız Alıntılar

Dünya Bankası “Lojistik Performans Endeksi” (2018). Erişim Tarihi:4 Mayıs 2018

https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf

Lojistik Sözlük. (2018). Erişim Tarihi:04 Mayıs 2018,

<http://www.lojistiksozluk.com/dagitim-merkezi.html>

<http://www.lojistiksozluk.com/?s=kara+terminali>

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD). (2017). Erişim Tarihi: 30 Kasım 2017, <http://www.tcdd.gov.tr/content/33>

Türk Dil Kurumu (TDK). Erişim Tarihi:27 Mayıs 2018,

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5b0bb51f95c006.57202147

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Erişim Tarihi:4 Mayıs 2018,

<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=istendeks>

7. ÖZGEÇMİŞ

Burak ÖNDER, 1993 yılında Beşiktaş'ta doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini tamamlamayı müteakip Haliç Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden 2015 yılında mezun oldu. Eğitimi süresince çeşitli eğitim seminerlerine katıldı ve “Küresel sorunlar”, “Medya ve Algı Yönetimi” ve “Güvenliğe Etki Eden Temel Parametre” konularında sunumlarda bulundu.

2012-2018 yılları arasında çeşitli firmalarda “Etkin Yönetici Asistanlığı” ve “Proje lideri” olarak çalıştı. Halen lojistik faaliyet alanında olmak üzere çalışmalarına devam etmektedir.

Turnitin Orijinallik Raporu

İzleme kondu: 31-May-2018 14:39 +03
 NUMARA: 970704624
 Kelime Sayısı: 14785
 Gönderildi: 1

Türkiye'nin Lojistik Performansının
 Yükselti... Burak Önder tarafından

Görüş / De



yazılı

6% match (17-May-2015 tarihli
 internet)
<http://tasfiye.gtb.gov.tr>

Benzerlik Endeksi	Kaynağa göre Benzerlik	
	%20	İnternet Sources: %19
	Oğrenci Ödevleri: %7	

3% match (09-Nis-2018 tarihli
 internet)
<http://risk.gtb.gov.tr>

2% match (11-Şub-2016 tarihli internet)
<http://www.tuik.gov.tr>

1% match (20-May-2015 tarihli internet)
<http://www.kalkinma.gov.tr>

1% match (08-Oca-2018 tarihli internet)
<http://www.3cdd.gov.tr>

1% match (28-May-2016 tarihli internet)
<http://docplayer.biz.tr>

<1% match (01-Oca-2018 tarihli internet)
<http://docplayer.biz.tr>

<1% match (01-Şub-2015 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to Selçukspor Un'iversitesi on 2015-02-01

<1% match (12-Nis-2016 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to KTO Karatay Üniversitesi on 2016-04-12

<1% match (22-Oca-2014 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to İstanbul Aydın University on 2014-01-22

<1% match (02-Ağu-2015 tarihli internet)
<http://akademik.maltepe.edu.tr>

<1% match (15-Mar-2015 tarihli internet)
<http://traglor.cu.edu.tr>

<1% match (18-Ara-2017 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to Hacettepe University on 2017-12-18

<1% match (27-May-2016 tarihli internet)
<http://acikensim.deu.edu.tr>

<1% match (22-Mar-2018 tarihli internet)
<http://www.lojistikhatti.com>

<1% match (05-Oca-2017 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to Toros Üniversitesi on 2017-01-05

<1% match (28-May-2015 tarihli internet)
<http://www.barsan.com>

<1% match (18-Haz-2015 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to TechKnowledge Turkey on 2015-06-18

<1% match (08-May-2018 tarihli öğrenci ödevleri)
 Submitted to Okan Üniversitesi on 2018-05-08