



V. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

01-02 Ekim, 2021, Bartın

<http://www.ulk.ist/>



Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Avantajları

Özet

Muzaffer Koçpınar

Yüksek Lisans Öğrencisi, Bursa Teknik Üniversitesi Uluslararası Ekonomi Politikası
muzafferkoçpınar@gmail.com

Ayberk Şeker

Dr. Öğr. Üyesi, Bursa Teknik Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik
ayberk.seker@btu.edu.tr

Lojistik sektöründeki faaliyetlerin hız kazandığı ve önem arz ettiği günümüzde, yük transferlerinin verimli ve maliyetleri azaltan biçimde gerçekleştirilmesi ve çoklu ulaşım sistemleriyle birleştirilmesi lojistik köylerin kapsamında yer almaktadır. Lojistik köy kavramı, literatürde ilk olarak sanayinin de gelişmesiyle ABD’de ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu yeni lojistik merkez oluşumu Japonya’da enerji, çevre, iş gücü masraflarını ve trafik sıkışıklığını azaltmak için de önerilmiştir. Daha sonraki dönemlerde Batı Avrupa’ya taşınan ilk lojistik köy örnekleri Fransa’nın Paris bölgesel alanı olarak da adlandırılan Garanor ve Sogaris Rungis’te lojistik köy faaliyete başlamıştır (Bamyacı, 2008).

Lojistik köylerin gelişimi kentsel siyasetle ilişkilendirilmiş, 1969-1970 yılları arasında İtalya ve Almanya’da da lojistik köyler kurulmaya başlamış ve lojistik köy kavramının niteliği belirginleşmiştir. Lojistik köyler geniş bir karayolu ve demiryolu taşımacılığı ağı oluşturmuş, 1980’ler ve 1990’larda Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere’de lojistik köyler hızlı bir şekilde kurulmaya başlanmıştır. Dolayısıyla ABD’de kurulan lojistik köyler Avrupa’nın çeşitli ülkelerinde de yaygın hale gelmiştir (Aydın ve Öğüt, 2008). Lojistik köy uygulamaları, tüm dünyada yaygınlaşmakla beraber ülkeler kendi şartlarına uygun farklı düzenlemeler ve içerikler getirmişlerdir (Şirin, 2019).

Lojistik köyler, uzak mesafeler arasındaki taşımacılık işlemleri, ürünlerin dağıtımlarının gerçekleştirilmesi ve sınıflandırılması, depolanması, dekonsolidasyon (ayırıştırma) ve bu işlemlere bağlı olarak sigortacılık, bankacılık gibi hizmetleri de sağlayan bütünleşik organizasyonları vasıtasıyla işlemlerin hızlı bir şekilde tamamlanması ve maliyetlerin düşürülmesi hususlarında büyük katkılar sağlamıştır (Aydın ve Öğüt, 2008). Buna ek olarak, içerisinde yer aldıkları ekosistem ve bölgelerin ticari hacmine ve ekonomik gelişimine de büyük katkılar sağlayan lojistik köyler, bölgede faaliyet gösteren firmaların rekabet gücünü yükselterek



firmalara ulusal ve uluslararası pazarlarda karşılaştırmalı üstünlük kurma fırsatları yaratmaktadır. Ayrıca, firmalara ürünlerini daha çabuk ve etkin bir biçimde ulaştırma olanakları temin ederek hem alıcı hem de satıcılar için önemli bir görevi yerine getirmektedir (Kılıç, 2009).

Lojistik köyler şehir merkezlerinden ziyade lojistik faaliyetler için daha uygun bölgelere konumlandırılmaları sebebiyle şehirlerin yoğun trafik problemlerine çözüm getirmekte ve özellikle ekolojik kirliliğin önlenmesine katkı sunmaktadır (Arıkan, 2012).

Lojistik köylerin deniz limanı ile bağlantılı olmasına önem verilmiştir. Çünkü denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşen lojistik hizmetler maliyet ve zaman açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha avantajlıdır. Limanların diğer taşıma modelleri ile entegrasyonu ve geniş kapasitede yükleme ve boşaltma imkânları bulunmaktadır (Akandere, 2013). Küreselleşmeyle beraber hızlı ulaşım ihtiyacı artmış ve bu durum havalimanı bağlantılı lojistik köylere olan ilgiyi de artırmıştır. Ekspres ve hızlı taşımaya duyulan ihtiyaç lojistik köylerin havalimanlarına yakın yerlere kurulmasını sağlamıştır. Havayolu taşımacılığında artan hacim ile birlikte havalimanları lojistik köylerin vazgeçilmez bir unsuru haline dönüşmüş ve ülkelerin bu alanda kendi altyapılarını geliştirmelerine ve yatırımlarını bu yönde artırmalarına sebep olmuştur (Şahin, 2020).

ABD ve Avrupa ülkelerinde gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerinde verimliliğin en üst düzeyde olması ve maliyetlerin en düşük seviyede gerçekleşmesi için lojistik köyler etkin ve verimli bir biçimde faaliyetlerini sürdürmekte, hatta lojistik köyler arasında sıralama yapılarak performans ölçümleri gerçekleştirilmektedir. Küreselleşme ile birlikte ekonomik rekabetin artması ve Avrupa’da sınırların kalkması ile lojistik sektörünün önemi artmıştır. Birçok ülke için kara, deniz, havayolu ve boru hattı için geçiş yolu güzergâhında olan Türkiye’nin lojistik sektöründe önemli kazanımlar elde edebilir. Bunun için ülke genelinde optimum düzeyde demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu bağlantılarının kurulmasına ihtiyaç vardır. Türkiye’nin lojistik köylerin kurulumu aşamasında coğrafi özelliklere ek olarak fiziksel ve kurumsal altyapı eksikliklerinin tespitinin ve gerekli düzenlemeleri yapması gerekmektedir (Kara vd., 2009; Oğuz, 2019).

Türkiye’de, Avrupa ve Asya’daki lojistik köyler gibi bir lojistik veya dağıtım merkezi henüz konumlandırılmamıştır. Uluslararası ticaretin büyük bir bölümü denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilirken, yüksek katma değer yaratan bir limana sahip olunamamıştır (Kaynak ve Zeybek, 2007). Türkiye’nin üç tarafı



denizlerle çevrili olması ve kıtalar arasında önemli bir bağlantı olması gibi coğrafi üstünlükleri bulunmaktadır. Günümüzde Çin ve Doğu Asya pazarının dünya ticaretindeki öneminin artması ile transit ülke konumunda yer alan Türkiye’nin stratejik önemini daha da artmıştır (Kudaka, 2010).

Türkiye’de lojistik köylerin kurulması, 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) bünyesinde plânlanmıştır. TCDD, lojistik merkezlerin konumlandırılacağı bölgeler için mevcut yük durumları ile gelecekteki yük potansiyellerini analiz etmiş ve bu doğrultuda 10 yıllık yük tahminleri gerçekleştirilmiştir. Böylelikle TCDD, organize sanayi bölgeleri kolay bağlantı sağlanabilecek, yüksek yük taşıma potansiyeli bulunan ve karayolu, demiryolu veya limana kolay erişimi olan bölgeleri belirlemiştir (TCDD, 2011). Bu sayede üreticiler ve nakliyeciler pazara daha kolay ulaşabileceklerdir. Lojistik köylerin faaliyete geçmesi ile kurulduğu bölgelerde bölgesel kalkınma sağlanmış olacak, şehir içi trafik yoğunluğu azalacak ve hava kirliliği sorununda azalmalar görülecektir.

Lojistik köyler, ABD ve Japonya’da 1960 yıllarda, Avrupa’da 1960’lı yılların sonlarında kurulmaya başlarken Türkiye’nin gündemine oldukça geç girmiştir. Faaliyette bulunan ve planlanan lojistik köylerin tamamına yakını TCDD bünyesinde bulunmaktadır. Amerika, Avrupa ve Türkiye’deki lojistik köy uygulamalarının değerlendirildiği bu çalışma kapsamında, lojistik köyler ile ilgili yapılan planlamanın kamu sektörü ile sınırlandırılmaması ve lojistik köylerin özel sektör tarafından işletilmesinin yaygınlaştırılması için yasal mevzuatlarda düzenlemelere gidilmesi önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler:

Lojistik Köy, Lojistik Yönetimi, Yük Taşımacılığı, Ulaştırma Faaliyetleri

Freight Villages Practices and Advantages in the World and in Turkey

Abstract

The activities in the logistics sector are gaining momentum and gaining importance in nowadays, logistics villages involve performing freight transfers efficiently and reducing costs and combining them with multiple transportation systems. The concept of logistics village first appeared in the literature in the USA with the development of the industry. In addition, this new logistics center formation has been proposed to reduce traffic congestion and the costs of energy, environment and labor in Japan. In the following periods, the first examples of logistics



villages were seen in the Garanor and Sogaris Rungis regions in France in Western Europe (Bamyacı, 2008).

The development of logistics villages was associated with urban politics, logistics villages began to be established in Italy and Germany between 1969 and 1970 and the concept of logistics village became widespread. Logistic villages created a wide road and rail transport network, and logistics villages began to be established rapidly in France, Germany, Italy, Netherlands, Belgium and England in the 1980s and 1990s. Therefore, logistics villages established in the USA have become widespread in various European countries (Aydın and Öğüt, 2008). Although logistics villages are widespread all over the world, countries have brought different regulations according to their conditions (Şirin, 2019).

Logistic villages have made great contributions to the rapid completion of transactions and cost reduction through their integrated organizations that also provide services such as transportation operations between long distances, distribution and classification of products, storage, deconsolidation (decomposition) and insurance and banking depending on these operations (Aydın ve Öğüt, 2008). In addition, logistics villages, which make great contributions to the trade volume and economic development of the ecosystems they are in, increase the competitiveness of the companies operating in the region and create opportunities for companies to establish a comparative advantage in national and international markets. In addition, it performs an important task for both buyers and sellers by providing companies with the opportunity to deliver their products more quickly and effectively (Kılıç, 2009).

Since logistics villages are located in more suitable regions for logistics activities rather than city centers, they provide solutions to the heavy traffic problems of cities and especially contribute to the prevention of ecological pollution (Arıkan, 2012).

It has been given importance that the logistics villages are connected with the sea port. Because the logistics services realized by maritime transportation are more advantageous in terms of cost and time compared to other transportation types. The ports have integration with other transportation models and high capacity loading and unloading possibilities (Akandere, 2013). The need for fast transportation has increased with globalization and this situation has also increased the interest in logistics villages connected to the airport. The need for express and fast transportation has led to the establishment of logistics villages close to airports. Airports have become an indispensable element



of logistics villages with the increasing volume in air transport and it have been caused countries to develop their own infrastructure in this area and increase their investments in this direction (Şahin, 2020).

In order to maximize efficiency and minimize costs in logistics activities carried out in the USA and European countries, logistics villages continue their activities effectively and efficiently, and even performance measurements are carried out by ranking among logistics villages. The importance of the logistics sector has increased with the increment in economic competition with globalization and the removal of borders in Europe. Turkey, which is on the transit route for land, sea, air and pipeline for many countries, can achieve significant gains in the logistics sector. For this, there is a need to establish an optimum level of railway, sea, road and air connections throughout the country. During the establishment of logistics villages, Turkey needs to identify physical and institutional infrastructure deficiencies in addition to geographical features and it is made the necessary arrangements (Kara et al., 2009; Oğuz, 2019).

A logistics or distribution center has not yet been located in Turkey, like the logistics villages in Europe and Asia. While most of the international trade was carried out by sea, a port that creates high added value could not be found (Kaynak and Zeybek, 2007). Turkey has geographical advantages such as being surrounded by seas on three sides and an important transition between two continents. Nowadays, the strategic importance of Turkey, which is in the position of a transit country, has incremented even more with the increasing importance of China and East Asian markets in world trade (Kudaka, 2010).

Establishment of logistics villages in Turkey was planned by TCDD in 2006. TCDD analyzed the current load conditions and future load potentials for the regions where the logistics centers will be located and 10-year load forecasts were prepared accordingly. Thus, TCDD has determined the regions that can be easily connected to the organized industrial zones, having high load potential and having easy access to the highway, railway or port (TCDD, 2011). In this way, manufacturers and transporters will be able to reach the market more easily. Along with the establishment of logistics villages, regional development will be supported in the regions where they are established, the traffic density in the city will decrease and the air pollution problem will decrease.

While logistics villages started to be established in the USA and Japan in the 1960s and in Europe in the late 1960s, logistics villages



in Turkey were planned quite late. Almost all of the active and planned logistics villages are within the TCDD. It is important that the planning of logistics villages is not limited to the public sector and that the legal regulations in order to expand the operation of the logistics villages by the private sector.

Keywords:

Freight Village, Logistics Management, Freight Shipment, Transport Operations

