

**LOJİSTİK MERKEZLERDE YÖNETİM VE ORGANİZASYON
TRAKYA MASTER PLAN ÖRNEĞİ
Selin BAHAR BENGİ
Yüksek Lisans Tezi
Tarım Ekonomisi Anabilim Dalı
Danışman: Doç. Dr. Yasemin ORAMAN**

2013

T.C.
NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LOJİSTİK MERKEZLERDE YÖNETİM VE ORGANİZASYON
TRAKYA MASTER PLAN ÖRNEĞİ

Selin BAHAR BENGİ

TARIM EKONOMİSİ ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: Doç. Dr. Yasemin ORAMAN

TEKİRDAĞ-2013

Doç. Dr. Yasemin ORAMAN danışmanlığında, Selin BAHAR BENGİ tarafından hazırlanan "Lojistik Merkezlerde Yönetim ve Organizasyon; Trakya Master Plan Örneği" isimli bu çalışma aşağıdaki jüri tarafından Tarım Ekonomisi Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı : Doç. Dr. Ahmet KUBAŞ

İmza :

Üye : Doç. Dr. Yasemin ORAMAN

İmza :

Üye : Doç. Dr. Gökhan UNAKITAN

İmza :

Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu adına

Prof. Dr. Fatih KONUKCU
Enstitü Müdürü

Her hakkı saklıdır

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ LOJİSTİK MERKEZLERDE YÖNETİM VE ORGANİZASYON TRAKYA MASTER PLAN ÖRNEĞİ

Selin BAHAR BENGİ
Namık Kemal Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Tarım Ekonomisi Anabilim Dalı
Danışman: Doç. Dr. Yasemin ORAMAN

Her geçen gün gelişen teknoloji ve iletişim alanında meydana gelen gelişmelerle, özellikle de internet aracılığı ile tüketiciler dünyanın çeşitli yerlerindeki ürün ve hizmetlere kolayca ulaşabilmektedir. Bu durum, tüketiciler için çok daha fazla seçenek, işletmeler için ise çok daha fazla rakip oluşması anlamına gelmektedir. Günümüzün pazar koşulları ve yoğun rekabet ortamında işletmelerin, kurum ve organizasyonların varlıklarını sürdürebilmeleri için ürün ve hizmetleri rakiplerinden çok daha hızlı ve ekonomik bir şekilde hedef pazara ulaştırabilmeleri gerekmektedir.

Lojistik para, zaman ve müşteri memnuniyeti sağlayarak rekabet üstünlüğü elde etmede önemli bir şirket stratejisidir. Tüketici ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla bilgilerin, hizmetlerin ve ürünlerin üretim noktasından tüketim noktasına kadar verimli bir şekilde her iki yönde olan akışının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi hizmetini içeren lojistik sektörü, Türkiye’de ve dünya’da her geçen gün daha fazla gelişen bir sektördür ve geleceğin sektörleri arasında yer almaktadır.

Türkiye’nin, sahip olduğu jeopolitik konumu nedeniyle lojistik sektöründe çevresindeki ülkelerle karşılaştırıldığında stratejik yönden lojistik üs olma yolunda önemli bir noktada olduğu görülmektedir. Üretilen yeni projeler ve tek modlu taşımacılıktan çok modlu taşımacılık sistemine geçilmesi uzak mesafeleri daha da kısa hale getirmiş, daha kaliteli taşımacılık hizmetlerinin verilmesine olanak sağlamıştır. Ayrıca yüklerin elleçlenmesi, depolanması, aktarılması, konsolide edilmesi gibi hizmetlerin tek bir noktadan yapıldığı, son derece modern yapılardan ve yük terminallerinden oluşan lojistik köyler veya merkezler, uluslararası ve ulusal taşımacılık sektörüne apayrı bir boyut kazandırmıştır.

Bu alışma, ülkemizde yeni kurulmakta olan lojistik köylerin planlanma aşamasında yapılan bölgesel lojistik master planları kapsamaktadır. Lojistik master planlar bölgelerin lojistik konumunu incelerken; diğer yandan tarım, sanayi ve turizm gibi öğeleri inceleyerek bölgenin yarınlarını görececek bir yol haritası çizmeyi amaçlamaktadır. Bu alışmada Avrupa'yı Asya'ya bağlayan Türkiye'nin lojistik anlamında önemli bir konumuna sahip bölgesi olan Trakya Bölgesi için hazırlanmakta olan master plan rneği de yer almaktadır.

Anahtar kelimeler: lojistik, lojistik master plan, lojistik köyler, Trakya

2013, 143 sayfa

ABSTRACT

MASTER THESIS
MANAGEMENT AND ORGANISATION IN LOGISTICS CENTERS
The Thrace Logistics Master Plan Sample

Selin BAHAR BENGI

Namık Kemal University
Institute of Natural and Applied Sciences
Agricultural Economy Department
Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Yasemin ORAMAN

By the means of everyday developing technology and improvements in communication filed, and especially by the help of the internet, consumers can easily reach products and services in different places around the world. This means more options for the consumers and much more rivals for the corporations. In today's marketing conditions and dense rivalry environment, corporations, business and organizations have to transmit their product and service to the market in a faster and more economic way than the rivals so that they can sustain their presence.

Logistics is one of the fundamental strategies of a corporation to gain a competitive edge by enabling money, time and customer satisfaction. The logistics sector, that contains the planning, application and controlling the bidirectional flow, from, the production point to the consumption point, of the information, service and products in order to meet consumer needs is a sector that grows in Turkey and around the world day by day and takes part among the future sectors.

Due to Turkey's geopolitic position, it is seen that Turkey stands on an important strategic point on the way of being a logistic base when it is compared to other countries around. By the help of the new projects and changing from the monomode transportation to multimode transportation has led to shortening the distance and giving better transportation service. Moreover giving services like storing, transporting, consolidating the freight from one center, enables the logistic villages, that are immensely modern, to create a new dimension in international and national transporting sector.

This work contains the regional master plans that are done in the process of planning of the logistics villages that are being established. While the logistic master plans inspect the regions' logistic location, at the same time it also intends to draw a road map for the future of the region by inspecting the subjects like agriculture, industry and tourism. In this work, a master plan being prepared for Thrace Region, having an important location in Turkey in a logistics way that connects Europe and Asia, also takes place.

Key words: logistic, logistic master plan, logistic villages, Thrace

2013, 143 pages

SİMGELER DİZİNİ

3PL	Üçüncü Parti Lojistik
4PL	Dördüncü Parti Lojistik
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
ASB	Avrupa Serbest Bölge
BSK	Bükümlü Sıcak Karışım
CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DWT	Bir Geminin Taşıyabileceği En Çok Ağırlık
EC	Avrupa Komisyonu
ECMT	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
GATT	Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
INSTC	Kuzey-Güney Taşıma Koridoru
JIT	Tam Zamanında Teslim
LPI	Lojistik Performans İndeksi
IMF	Uluslararası Para Fonu
İLOSB	İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
LMP	Lojistik Master Planlar
MEDA	Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı Projesi
MLDM	Mersin Lojistik Danışma Merkezi
MSC	Mediterranean Shipping Company(Akdeniz Gemicilik Şirketi)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
SİLOSB	Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU	20 ft Konteyner
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu

UNECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT	v
SİMGELER DİZİNİ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ	xiii
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	xiv
1.GİRİŞ.....	1
2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ.....	3
2.1 Lojistiğin Tanımı	3
2.2 Lojistiğin Tarihçesi	3
2.3 Lojistiğin Unsurları ve Temel Prensipleri	5
2.4 Geri Dönüş Lojistiği ve Yeşil Lojistik.....	5
2.5 Dünyada Lojistik.....	6
2.5.1 Küreselleşme ve Lojistik.....	6
2.5.2 Küresel Lojistikte Ulaşım Türleri	7
2.5.3 Dünya Taşıma Koridorları	8
2.5.3.1 Karayolu taşıma koridorları	8
2.5.3.2 Demiryolu taşıma koridorları	9
2.5.3.3 Denizyolu taşıma koridorları.....	9
2.5.3.4 Havayolu taşıma koridorları.....	10
2.6 Türkiye’de Lojistik	10
2.6.1 Potansiyel ve Pazar.....	10
2.6.2 Lojistik Maliyetler.....	10
2.6.3 Lojistik Performans Endeksi	11
2.6.4 Outsourcing (Dış Kaynak Kullanımı)	15

2.7 Türkiye'de Lojistik Altyapı Çalışmaları.....	15
2.8 Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda Ulaştırma Hedefleri.....	20
3.LOJİSTİK MASTER PLANLAMASI.....	24
3.1. Master Plan Kavramı.....	24
3.1.1 Master Planın Planlama Adımları.....	26
3.2 Master Plan Türleri.....	27
3.2.1 Geniş Kapsamlı Master Plan	27
3.2.2 Küçük Bir Coğrafi Alanı Kapsayan Master Plan	28
3.2.3 Fonksiyonel Master Planlar	29
3.2.4 Stratejik Master Planlar	29
3.2.5 Dar Kapsamlı Master Plan.....	30
3.3 Lojistik Master Plan Kavramı	30
3.4. Lojistik Master Planlamada Dikkat Edilmesi Gerekenler	32
3.5 Türkiye'deki Lojistik Master Planlar	34
3.5.1 TR63 İskenderun Lojistik Köyü İle Antakya ve Osmaniye Destek Merkezleri Master Planı.....	36
3.5.1.1 Eylem Planı.....	38
3.5.1.1.1 Gelecek 1 Yıl İçinde Kısa Dönem İş Planı.....	38
3.5.1.1.2 Gelecek 2-5 Yıl İçinde Orta Vadede	41
3.5.1.1.3 Yıllık Uzun Dönem.....	43
3.5.2 TR83 Bölgesi Samsun Master Planı	44
3.5.2.1 Eylem Planı.....	45
3.5.2.1.1 Gelecek 1 Yıl içinde kısa Dönem İş Planı	45
3.5.2.1.2 Gelecek 2-5 yıl içinde Orta Vadede.....	46
3.5.2.1.3 5-20 Yıllık Uzun Dönem	47
3.5.3 Mersin Lojistik Strateji Planı.....	47
4. LOJİSTİK MERKEZLER.....	51

4.1 Lojistik Merkez Kavramı	51
4.2 Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri	53
4.3 Lojistik Üs Türleri.....	54
4.3.1 Küresel Lojistik Üsler	55
4.3.2 Uluslararası Lojistik Üsleri	56
4.3.3 Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	56
4.3.4 Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	56
4.4 Dünya'dan Lojistik Merkez Örnekleri.....	57
4.4.1 Avrupa Lojistik Merkezleri ve Kümeleri	58
4.4.2 Almanya Lojistik Merkezleri	59
4.4.3 İspanya Lojistik Merkezleri	71
4.4.4 İngiltere Lojistik Merkezleri	77
4.4.5 Fransa Lojistik Merkezleri	86
4.4.6 Macaristan Lojistik Merkezleri	87
4.4.7 Kanada Lojistik Merkezleri.....	88
4.4.8 Japonya Lojistik Merkezleri.....	89
4.4.9 Tayvan Lojistik Merkezleri	96
4.4.10 İtalya Lojistik Merkezleri.....	98
4.4.11 Holland Lojistik Merkezleri	100
5. LOJİSTİK MERKEZLERDE YÖNETİM VE ORGANİZASYON	102
5.1 Lojistik Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri.....	102
5.2 Lojistik Merkezlerin Yönetimi	102
5.3 Lojistik Merkezlerde Organizasyon Yapısı	105
6. TRAKYA MASTER PLAN ÖRNEĞİ.....	108
6.1 Mevcut Durum Analizi	108
6.1.1 Bölgenin Tanımlanması	108
6.1.2 Bölgenin Ekonomik Yapısı	108

6.1.3 Nüfus Verileri	109
6.1.4 Eğitim Durumu	112
6.1.5 İşgücü Verileri	113
6.1.6 Tarım.....	115
6.1.7 Sanayi Bölgeleri.....	115
6.1.7.1 Organize Sanayi Bölgeleri.....	116
6.1.7.2 Serbest Bölgeler.....	118
6.1.8 Ulaştırma.....	118
6.1.8.1 Karayolu Taşımacılığı	118
6.1.8.2 Demiryolu Taşımacılığı	120
6.1.8.3 Denizyolu Taşımacılığı.....	122
6.1.8.3.1 Akport Limanı	122
6.1.8.3.2 Martaş Marmara Ereğlisi Limanı.....	123
6.1.8.3.3 Asyaport Limanı	123
6.1.8.4 Havayolu Taşımacılığı.....	124
6.1.9 Dış Ticaret	124
6.1.9.1 Trakya Bölgesi ve İhracat.....	124
6.1.9.1.1 Tekirdağ.....	125
6.1.9.1.2 Edirne.....	126
6.1.9.1.3 Kırklareli.....	127
6.1.9.2 Trakya Bölgesi ve İthalat.....	128
6.1.10 Sınır Kapıları ve Gümrükler	129
7. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	131
KAYNAKLAR	138
TEŞEKKÜR.....	142
ÖZGEÇMİŞ	143

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2. 1. Lojistik Maliyetler	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 2. 2. Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 2. 3. Türk Lojistik Sektörü Değerlendirmesi.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 4. 1. Lojistik Üs Gelişim Modeli.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
Şekil 4. 2. Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri.....	54
Şekil 4. 3. Lojistik Merkez Yerleşim Modeli	55
Şekil 4. 4. Lojistik Kümelerin Yerleşimi ve Lojistik Alan Büyüklükleri.....	57
Şekil 4. 5. Avrupa Lojistik Merkezleri ve Kümeleri	58
Şekil 5. 1. Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı.....	106
Şekil 5. 2. GVZE Bremen Organizasyon Yapısı	107
Şekil 6. 1. Tr 21 Bölgesi Sanayi Siciline Kayıtlı İşletmelerin Sektörel Dağılımı (2010)	116
Şekil 6. 2. Trakya Bölgesi ve Sanayi Kümelenmesi.....	117
Şekil 6. 3. TR 21 Bölgesi Trakya Organize Sanayi Bölgeleri (2010)	117
Şekil 6. 4. Trakya Bölgesi Karayolu Ulaşım Ağı	119
Şekil 6. 5. Tr 21 Trakya Bölgesi Demiryolu Ağı	121
Şekil 6. 6. Tr 21 Trakya Bölgesi Liman Yerleri	122

ÇİZELGELER DİZİNİ

Tablo 2. 1. Lojistik Performans Endeksi.....	11
Tablo 2. 2. Yıllara göre Türkiye Lojistik Endeksi	12
Tablo 2. 3. 2012 Dünya Lojistik Endeksi	13
Tablo 2. 4. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Lojistik Altyapısının Güçlenmesi	16
Tablo 2. 5. 9.Kalkınma Planında Öngörülen Ekonomik ve Sosyal Gelişme Eksenleri	21
Tablo 2. 6. Ulaştırma Hedefleri	22
Tablo 2. 7. Yük Taşımacılığında Beklenen Gelişmeler (Milyon Ton-Km).....	23
Tablo 4. 1. Yıllara göre Lojistik Merkez Konsepti ve Değişimi.....	52
Tablo 4. 2. Güterverkehrszentrum Dresden Lojistik Merkezi	59
Tablo 4. 3. GVZ Entwicklungsgesellschaft Lojistik Merkezi	60
Tablo 4. 4. Güterverkehrszentrum Bremen Lojistik Merkezi	61
Tablo 4. 5. GVZ Hamburg Lojistik Merkezi	61
Tablo 4. 6. GVZ Emscher Lojistik Merkezi	62
Tablo 4. 7. GVZ Emscher Lojistik Merkezi	63
Tablo 4. 8. GVZ Kiel Lojistik Merkezi	64
Tablo 4. 9. GVZ Koblenz Lojistik Merkezi.....	65
Tablo 4. 10. Osnabrück Lojistik Merkezi	66
Tablo 4. 11. Rostock Lojistik Merkezi	67
Tablo 4. 12. Rheinhafengesellschaft Lojistik Merkezi	68
Tablo 4. 13. Nuremberg Limanı Lojistik Merkezi.....	69
Tablo 4. 14. Euro Transport and Trade Center Lojistik Merkezi	70
Tablo 4. 15. Bilkakobo- Aparcabisa Lojistik Merkezi.....	71
Tablo 4. 16. Ct Burgos Lojistik Merkezi	72
Tablo 4. 17. Centro De Transportes De Irun-Irun Lojistik Merkezi.....	73
Tablo 4. 18. Centro De Transporte De Vitoria-Vitoria Lojistik Merkezi	74
Tablo 4. 19. Ciudad Del Transporte De Pamplona Lojistik Merkezi	75
Tablo 4. 20. Gran Europa Lojistik Merkezi	76
Tablo 4. 21. Birch Coppice Business Park Lojistik Merkezi.....	77
Tablo 4. 22. Swindon's Premier Logistics Park	78
Tablo 4. 23. Port of Tyne Lojistik Merkezi	79
Tablo 4. 24. Port of Tyne Lojistik Merkezi	80
Tablo 4. 25. Gateway E45 Lojistik Merkezi	81
Tablo 4. 26. Hoje- Taastrup Transport Center	82
Tablo 4. 27. Nordic Transport Centre	83
Tablo 4. 28. Scandinavisk Transport Centre	84
Tablo 4. 29. Taulov Transport Centre.....	85
Tablo 4. 30. Sogaris Lojistik Merkezi.....	86
Tablo 4. 31. Bilk Kombiterminal Lojistik Merkezi	87
Tablo 4. 32. Atlantic Gateway- Halifax Lojistik Parkı	88
Tablo 4. 33. Atl Hong Kong Lojistik Merkezi.....	89
Tablo 4. 34. Beijing Havaalanı Lojistik Parkı	90
Tablo 4. 35. Nanjing Wangjiawan Lojistik Merkezi	91
Tablo 4. 36. Shanghai North- West Lojistik Merkezi.....	92
Tablo 4. 37. Alexandra Distripark Lojistik Merkezi.....	93
Tablo 4. 38. Keppel Distripark Lojistik Merkezi.....	94

Tablo 4. 39. Pasir Panjang Distripark Lojistik Merkezi	95
Tablo 4. 40. Taoyuan Air Cargo Park	96
Tablo 4. 41. Taisugar Logistics Park	97
Tablo 4. 42. C.I.M. Interporto Di Novara Lojistik Merkezi	98
Tablo 4. 43. Sito Torino Lojistik Merkezi	99
Tablo 4. 44. Rotterdam Limanı	100
Tablo 4. 45. Freshpark Venlo- Tarım İhtisas OSB ve Lojistik Merkezi	101
Tablo 5. 1. Lojistik Merkezlerde Yönetimin Görevleri	103
Tablo 5. 2. Baltık Denizi Bölgesindeki Lojistik Merkezlerin Organizasyonu	104
Tablo 6. 1.Tr21 Bölgesi Nüfus Verileri	110
Tablo 6. 2.Tr 21 Bölgesi İlçe ve Köylere göre Nüfus Verileri	110
Tablo 6. 3.Tr 21 Bölgesi 2013-2023 Nüfus Oranları	111
Tablo 6. 4.Tr 21 Bölgesi 2012-2023 Nüfus Artış Hızları	111
Tablo 6. 5.Tr 21 Eğitim Durumu	112
Tablo 6. 6. Tr 21 İlçelere göre Eğitim Durumu	113
Tablo 6. 7. Tr 21 Bölgesi İşgücü, İşsizlik ve İstihdam Oranı	114
Tablo 6. 8. Tr 21 Trakya Bölgesi Karayolu Uzunlukları	120
Tablo 6. 9. Tr21 Trakya Bölgesi Genel Gerçekleştirilen Toplam İhracat ve İhracatçı Sayıları	125
Tablo 6. 10. Tekirdağ İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke .	126
Tablo 6. 11. Edirne İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke	127
Tablo 6. 12. Kırklareli İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke	128
Tablo 6. 13. Trakya'da Faaliyet Gösteren İşletmelerin Yıllara göre İthalat Bilgileri	128
Tablo 6. 14. Trakya Bölgesi'ndeki Sınır Kapıları	129
Tablo 7. 1. Türkiye'nin Bazı Dinamikleri	131
Tablo 7. 2. Türkiye Payları Oranları 2023 Vizyonu	132

1.GİRİŞ

Taşıma ve bilişim teknolojilerinin gelişimiyle küreselleşme kavramı, uluslararası ticareti tetikleyerek dünyayı bir pazar haline getirmiştir. Sonsuz fırsatların yaratıldığı aynı zamanda korkulacak bir rekabetin ortaya çıktığı büyük bir pazar savaşının ortasında kalan işletmeler, kendilerini korumak için iş stratejilerini yenilemediği takdirde, yok olmak tehdidiyle karşı karşıya kalmışlardır. Küresel rekabet ortamında performanslarını sürdürülebilmek isteyen işletmelerin rekabet avantajı yaratmak için lojistik dış kaynak kullanımı, maliyet, kalite, inovasyon, pazarlama ve esneklik gibi konularında işletmelerini geliştirmeleri ve bilişim teknolojisine ayak uydurmaları gerekmektedir. Aynı zamanda devletlerin altyapı çalışmaları, uluslararası ticari anlaşmalar ve ülkenin jeopolitik konumu işletmelere maliyet avantajı sağlayarak küresel pazarda rakiplerine göre bir adım önde başlamalarına fırsat sağlayacaktır.

Küresel pazarda yer alan işletmelerin maliyet avantajı yaratması yapılacak en önemli rekabet unsurlarından biridir. Bu çerçevede maliyet avantajı, hız ve müşteri memnuniyeti açısından işletmelerin lojistik faaliyetleri önem kazanmaktadır. Şirketlerin lojistik faaliyetleri ürünün hammadde aşamasından son nihai tüketiciye ulaşana dek oluşan tedarik, gümrükleme, nakliye, depolama, aktarma gibi birçok işlemlerin yönetimi sürecidir. Global pazarda ticaret sınırlarının kalkmasıyla beraber şirketler lojistik faaliyetlerini dışarıdan sağlayarak maliyetleri düşürmeye çalışmaktadır. Bu durum lojistik şirketlerinin kendi alanlarında uzmanlaşarak birlikte çalışacakları şirketlere rekabet avantajı sağlamalarını gerektirmektedir.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olması ve dünya taşıma koridorlarında yer almasıyla, jeopolitik anlamda, lojistik alanında önemli bir konuma sahiptir. Türkiye’de lojistiğin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Şirketler global pazarda minimum maliyet ve maksimum karlılık sağlayacak iş ortamı yaratacak ‘lojistik köy’ diğer adıyla ‘lojistik merkez’ olarak adlandırılan yapılarla gündemi takip etmektedir. Lojistik köyler, şirketlerin lojistik maliyetini azaltmakla beraber, işletmelere çok iyi lojistik imkânları sunarak kısa zamanda küresel rekabette karlılık hedeflerine ulaşmada yardımcı olmaktadır. Dünyadaki birçok ülke lojistik merkezler bakımından gelişmiş olmasına rağmen, Türkiye yeni yeni altyapı çalışmalarını ve yasal düzenlemeleri yapmakta ve lojistiğin temelini oluşturan bölgesel lojistik master planlarla ilgilenmektedir.

Bu çalışmada, öncelikle ‘lojistik’ tanımlaması yapılarak, dünyada ve Türkiye de lojistiğin önemi verilmiştir. Türkiye’nin lojistik ve lojistik merkezler konusunda nerede olduğu ve ne gibi çalışmaların yapıldığı anlatılarak, dünyadaki yeri belirtilmiştir. Master plan kavramı açıklanmış ve Türkiye’de yapılan master plan rnekleleriyle beraber Trakya Master Plan rneği hazırlanmıştır.

2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.1 Lojistiğin Tanımı

Endüstride ilk olarak 20 yüzyılın son çeyreğinde duyulmuş olan "Lojistik" kavramı 21. yüzyıl başlarına kadar askeri alanda kullanılan bir terim olarak düşünülmüştür. CSCMP (1988)'ye göre Lojistik; "müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir." dünyaca kabul edilen tanım olarak kullanılmaktadır. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin 15 yıl sonra lojistik tanımını geliştirmeleri sonucunda CSCMP 2002 yılında Lojistik "müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir." şeklinde tanımlanarak hatalı, bozuk, hasarlı ürünlerin iadeleri, kısa ömürlü ürünlerin kullanım sürelerinin sonunda geri toplanması gibi "Geri Dönüş Lojistiği"nin (Return Logistics) ilave edilmiş olması; bu tanımın en önemli farklılığıdır. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

2.2 Lojistiğin Tarihçesi

Lojistiğin temeli olan taşımacılık; tekerleğin icadından, depolama ise insanların yerleşik hayata geçmesiyle insanlık tarihinde yer almış operasyonlardır. Henüz yerleşik düzene geçilmeden önce, avlanan hayvanların, toplanan meyvelerin ve diğer gıdaların taşınması, ileride tüketilmek üzere kurutulması, saklanması ve yeniden taşınması işlemleri yapılmaktaydı. Yerleşik düzene geçtikten sonra ise gıda ve ihtiyaç malzemelerinin taşınması, çeşitli şekillerde korunması, depolanması söz konusu olmuştur. Öncelikle takas yoluyla daha sonra da değerli madenlerin alışverişte kullanılmasıyla ürünlerin uzak yerlere taşınarak ticaretin başlamasına neden olmuştur.

Tekerleğin icadıyla başlayan taşımacılık faaliyeti ortaçağda gemiler ve kervanlarla hammaddenin dağıtımını söz konusu olmuş ve kıtalar arası ticaret başlamıştır. Tüccar ülkeler yeni kıtaların bulunmasıyla deniz ve karayollarını iyileştirerek ve geniş depolar inşa ederek zenginleşmiştir.

Modern lojistik anlayışının temelleri ise, 1970’li yıllarda şirketlerin lojistik yönetimini ele alarak, faaliyetleri daha az maliyetle ve daha iyi gerçekleştirme çalışmalarını başlatmalarıyla atılmıştır. Tedarik ve dağıtım faaliyetleri artık bir arada ele alınan faaliyetler olarak önem kazanmış olmakla birlikte; 1970’in ortalarına kadar müşteriye yönelik organizasyon yapısı oluşturulamamış; fonksiyonlar arası koordinasyon da olması gereken düzeyde gerçekleştirilememiştir. 1980’lerde modern lojistik anlayışının temelleri atılmasıyla, entegre lojistik faaliyetlerin önemi, tam zamanında üretim (JIT) anlayışıyla dış kaynak kullanımını ve tedarik yönetimi ile toplam kalite yönetimi anlayışı sonucunda artmıştır. 1990’lı yıllarda küreselleşme ile birlikte artan ithalat ve ihracat oranı ulaştırmayı da işletmeler için maliyet, pazarlama hem de zamanında pazarda yer alma isteğinden dolayı önemli hale getirmiştir. Rekabet üstünlüğü sağlamak isteyen işletmeler tek seçenekli taşımadan çok seçenekli taşımaya geçerken işletme faaliyetleri artmış, bu aynı zamanda maliyetlerin de artmasına neden olmuştur. İşletmeler içinde buldukları pazarı kaybetmemek ve maliyeti düşürmek için ulaştırma operasyonlarının yerine getirilmesini sağlayacak her şeyi kapsayan ‘Lojistik Yönetimi’ kavramını ortaya çıkarmıştır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

ABD’de 20. yüzyılın son çeyreğinde yapılan pazar araştırmalarında 21. yüzyılda gelişmesi beklenen 3 sektör belirlenmiştir. Bilgi teknolojisinin altında iletişim teknolojisi, mikrobiyoloji altında gen teknolojisi ve ulaştırma altında lojistik sektörleri. Geçen 5 yıla baktığımızda da ABD ekonomisi her yıl %16-19 oranında büyürken lojistik sektöründeki büyüme %21-25 oranında gerçekleşmiş, lojistik, ekonomideki büyümenin %6-9 oranında üzerinde büyüyen bir sektör olmuştur. Günümüzde lojistik, küresel üretim ve ticaret yapan şirketler için bir stratejik avantaj olarak kullanılmaktadır. Ürünlerin kalitelerinin, hatta içeriklerinin birbirine eşit olacak şekilde yakınlaştığı bir endüstri ortamında yaşıyoruz. Bu nedenle satın almada karar mekanizması, bulunabilirlik ve fiyat üzerinde yoğunlaşmıştır.(Yıldıztekin ve Çelik 2010)

2.3 Lojistiğin Unsurları ve Temel Prensipleri

Lojistiğin unsurları; (1) taşıma; (2) kapıdan hatta tezgahdan mal alma, (3) kalite kontrol hizmetleri, dışarıdan alınan hizmetler için (4) bölge temsilciliği (acentelik hizmeti), (5) liman hizmeti, (6) konteynır doldurma/boşaltma hizmetleri, (7) stoklama/ palet açma/koli hazırlama hizmetleri, (8) koruyucu bakımların yapılması, (9) depolama işlemleri, (10) ürünlerin konsolidasyonu ile ölçek büyütme ve birim başına maliyet indirimleri, (11) montajlama, (12) yeniden paketleme işlemleri, (13) stok kontrolleri ve bu bilgilerin tüm zincir ortaklarına iletilmesi, (14) hammadde ve yarı mamul satın alınmasının birleştirilmesi ve ödemelerin yapılması, (15) teslim bilgilerinin temini ve tahsilatlar, (16) geri dönüş lojistiği ve (17) gümrük hizmetlerinin yerine getirilmesidir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

3PL (Üçüncü Parti Lojistik); Lojistikte dış kaynak kullanımdaki sürece verilen isme '3PL' denilir. Birinci olan gönderici, ikinci olan alıcı, üçüncü olan ise her iki firma arasında köprü vazifesi gören konusunda uzmanlaşmış lojistik firmasıdır.(Yarmalı 2012). 4PL (Dördüncü parti lojistik) tedarikçileri kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunmak kendi organizasyonunun kaynaklarını, yeteneklerini ve teknolojisini, tamamlayıcı hizmet sağlayıcılarla bir araya getiren ve yöneten bütünleştiricilerdir. (Keskin 2011)

Keskin (2009)'a göre lojistiğin temel prensipleri ; (1) standartlık, (2) ekonomik olma, (3) yeterlilik, (4) esneklik, (5) sadelik, (6) şeffaflık, (7) koordinasyon (8) etkinlik (9) güvenilirlik (10)ekonomik olma (11) öncelik ve (12) otoritedir.

2.4 Geri Dönüş Lojistiği ve Yeşil Lojistik

CSCMP Geri Dönüş Lojistiğini (Tersine lojistik) "Yarı mamullerin, üretimdeki stokların, bitmiş ürünlerin ve bunlarla ilgili bilgilerin tüketildiği noktadan ilk yaratıldıkları (var oldukları) noktaya kadar olan geri dönüş hareketlerinin değer yaratma veya uygun şekilde imhası için planlanması, uygulanması ve hurda olarak yok edilmesine kadar olan süreç" olarak tanımlamaktadır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Tersine lojistik ile yakından ilişkili olan yeşil lojistik arasındaki farkın üzerinde durmak yerinde olacaktır. Tersine lojistik ürünlerin geri kazanımı için buldukları konumlardan nakliyesi için yapılan süreçleri ifade etmektedir. Yeşil lojistik ise lojistiğin

çevresel, ekolojik etkilerini anlamak ve bu etkileri en aza indirmektir. (Rogers ve Tibben-Lembke 1998) Bazı yeşil lojistik aktiviteleri tersine lojistik olarak kabul edilmektedir. Örneğin; tekrar kullanılabilir tasıma kaplarının kullanılması ve yeniden üretim hem tersine lojistik hem yeşil lojistik etkinlikleridir. Ancak birçok yeşil lojistik etkinliği tersine lojistik ile ilgili değildir. Örneğin; enerji tüketimini azaltmak, çevre dostu ambalajların tasarlanması tersine lojistik etkinlikleri değildir. Daha az plastik içeren ürünlerin tasarlanması yeşil lojistik etkinliği iken, yeniden kullanılabilir ambalajları kullanan ürünlerin üretilmesi tersine lojistik etkinliğidir. (Rogers ve Tibben-Lembke 1998)

2.5 Dünyada Lojistik

2.5.1 Küreselleşme ve Lojistik

Küreselleşme, Latince yuvarlak, toparlak, küre anlamındaki “globus” kelimesinden gelmektedir. İngilizcede ise “global” sözcüğü “toplu, top yekun, bütünü kapsayan, hepsini içeren, blok halinde” anlamını ifade etmekte, “globalization” kelimesi ise “dünya çapında” anlamına gelmekte ve küreselleşme teriminin karşılığı olarak kullanılmaktadır. (Yusufoğlu 2005)

Ekonomik anlamda küreselleşme ise mal ve hizmetlerin, üretim faktörlerinin, teknolojik birikimin ve finansal kaynakların ülkeler arasında serbestçe dolaşabildiği ve faktör, mal, hizmet ve finans piyasalarının giderek bütünleştiği bir süreç anlamını taşımaktadır. (Senses 2004)

Avrupa’da ticaretin gelişmesinin bir sonucu olarak birinci küreselleşme dalgası ortaya çıkmış; bu süreçte feodal beyliklerin yerini ulus devletler almıştır. 15. ve 19. yüzyıllarda coğrafi keşiflerle eş zamanlı başlayan sömürgecilik de bu dönemin önemli bir özelliğidir. İkinci küreselleşme dalgasının itici gücü ise sanayileşmedir. Artan sanayi üretimi sonucunda ulusal pazarlar yetersiz kalmış, daha geniş ve yeni pazarlar bulma ihtiyacı doğmuştur. Bu dönemde sömürgecilik yerini emperyalizme bırakmıştır. (Sander 1999)

Küreselleşme sonucunda artan üretim ölçekleri; dış kaynak alımını daha anlamlı ve uygulanabilir kılmakta; lojistik şirketlerinde ölçeklerin büyümesine, yeni hizmetlerin devreye girmesine, hizmetlerin kombine taşımacılık sistemi ile genişlemesine ve artı değer yaratmasına olanak sağlamaktadır. Dünya çapında eşya ve bilgi akışı organizasyonunun sağlıklı bir şekilde yapılandırılması, “Küresel Lojistik” olarak adlandırılmaktadır. (Yıldıztekin

ve Çelik 2011) Küresel lojistik, uluslararası kara, hava, deniz ve demiryolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi faaliyetlerini kapsamaktadır. (Erdal 2005) Bir başka tanımla küresel lojistik, minimum toplam bir maliyet seviyesinde ortak amaçları gerçekleştirmek için, uluslararası pazarda faaliyet gösteren bir firmanın içinden dışına doğru veya dışından içine doğru olan materyal akışlarını kontrol eden, planlayan ve uygulayan bir sistemin yönetimi ve dizayn edilmesidir. (Masakı ve Helsen 1998)

2.5.2 Küresel Lojistikte Ulaşım Türleri

Küresel lojistik, dünya çapında eşya ve bilgi akışı organizasyonunun sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasıdır. Küresel lojistik kapsamında, uluslararası kara, hava, deniz ve demir yolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi yer almaktadır.(Erdal 2005) Kısaca uluslararası dağıtım olarak da adlandırabileceğimiz küresel lojistik, ürünlerin ve hammaddelerin, kaynaklarından tüketim merkezlerine doğru ülkeler arasındaki hareketi olarak tanımlanabilir.(Dostsever 2007) Küresel pazarda, lojistik operasyonların uygulanmasını farklılaştıran bazı önemli değişkenleri; pazarlar-rekabet, ekonomik engeller ve dağıtım kanalları olmak üzere üç başlık altında toplamak mümkündür.(Douglas ve Stock 1993)

Serbest ticaretin yaygınlaşması, uzak ülkelerle işbirliği ve pazar ekonomisi sonunda yeni taşıma koridorları çıkarmıştır. Taşıma koridorlarını seçerken düşünülmesi gereken ana konu taşıma maliyetlerini, lojistik operasyon maliyetlerini azaltmak olmalıdır. Koridorlar, iki veya daha fazla şehri birbirine bağlayan altyapı demetleri olarak düşünülebilir. Bunlar değişik hatların kullanıldığı otopanlar, tren hatları, kanallar, yakın deniz bağlantıları veya hava bağlantıları olabilir. Uluslararası taşıma koridoru ise, tarafları birbirine bağlayan, kural olarak mal ve yolcuların özellikle en yoğun olduğu yönlerde uluslararası anlamda taşınmasını sağlayan çeşitli taşıma şekillerinin gerçekleştirilmesi için yeterli donanıma sahip bir ana ulaştırma sistemleri ağıdır.(Karataş 2003)

Taşıma maliyeti ve ürün bozulma riski ulaşım kanallarının seçiminde rol alan önemli unsurlardandır. Ürünlerin taşınmasında ürün cinsine bağlı olarak karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hatları kullanılmaktadır. Diğer taşıma şekilleri ise intermodal taşıma, multimodal taşıma ve kombine taşımadır.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (ECMT) ve Avrupa Komisyonu (EC)'nin birlikte hazırladıkları "Kombine Taşımacılık Terminolojisi"nde, intermodal taşımacılık "Malların, tek ve aynı yükleme birimi (örneğin, konteyner) ya da karayolu aracı ile elleçlenmeden iki ya da daha fazla ulaşım türü ile taşınması" (UNECE 2000) şeklinde tanımlanmıştır.

2.5.3 Dünya Taşıma Koridorları

Küreselleşmeyle birlikte artan ticaret hacmi uluslararası taşımacılık modlarını da geliştirmiştir. Uluslararası taşıma koridorları diye adlandırılan taşıma ağları; denizyolu, demiryolu, karayolu, sıvı ve gaz ürünlerin taşınmasında kullanılan boru hatlarıdır. Farklı taşıma modlarının birlikte kullanılması da mümkündür. Bunlar, intermodal taşıma, multimodal taşıma ve kombine taşıma adı verilen taşıma şekilleridir.

İntermodal taşımacılık, yükün bir ulaşım türünden diğer ulaşım türüne aktarmada standart yükleme birimi denilen konteyner, swap body, treyler vb. kullanılmasını, yani birim yük haline getirilmesini ifade etmektedir. (Zeybek, 2007) Multimodal taşıma ise, ürünlerin en az iki farklı taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Birleşmiş Milletler Uluslararası Multimodal Taşımacılık konvansiyonunda da bu tanıma "yükün bir ülkeden farklı bir taşıma sistemi ile yüklenip diğer ülkeden başka bir taşıma yöntemi ile teslim edilmesi" eklenmiştir. Bu tanımla intermodal taşımacılık, multimodal taşımacılığın özel bir uygulaması haline gelmiştir. Kombine taşımacılık, önce intermodal taşımacılık şeklinde anlaşılmış, daha sonra ECE (United Nations Economic Commission for Europe) tarafından 19 numaralı tavsiye kararı ile tanımı yapılmış ve "enerji harcayan bir taşımacılık yöntemi ile enerji harcamayan diğer yöntemin birlikte kullanımı" şeklinde açıklanmıştır. Ro-Ro gemilerine veya trenlere yüklenen kamyonların durumu bu açıklamaya girmektedir. (Yıldıztekin 2009)

2.5.3.1 Karayolu taşıma koridorları

Karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya taşıma avantajı olmasına rağmen denizyolu ve demiryoluna göre daha maliyetlidir.

Asya kıtasındaki en önemli taşıma koridoru, 1959 yılında bölgenin uluslararası taşımacılığını geliştirmek amacıyla kurulan, 32 Asya ülkesini kapsayan ve bu ülkeleri

Avrupa'ya bağlayan Asya Otoyol Şebekesidir. Söz konusu şebeke 141.000 km. standardize yoldan oluşmaktadır. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) ise; Avrasya kıtası için önemli bir proje olup; Avrupa'dan doğu-batı ekseninde, Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir taşımacılık koridorunun geliştirilmesine yöneliktir. Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC) da 2000 yılında St. Petersburg'da İran, Rusya ve Hindistan tarafından üye ülkeler arası ulaşırma sistemlerinin iyileştirilmesi amacıyla kurulan Asya'daki başka bir taşıma koridorudur. Toplam uzunluğu 6.245 kilometredir. Bu koridor Hint Okyanusu ve Basra Körfezini İran üzerinden Hazar Denizine oradan da Rusya üzerinden St. Petersburg ve Kuzey Avrupa'ya bağlarken; Asya'dan Avrupa'ya gidecek mallar için Süveyş Kanalına bir alternatif olmaktadır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2.5.3.2 Demiryolu taşıma koridorları

Demiryolu taşıma koridorları; denizyoluna göre mesafe açısından daha kısa olsa da maliyet açısından avantajlı değildir. 2006 yılı verilerine göre Avrupa, Rusya, Çin ve ABD arasında en yüksek demiryolu taşımacılık artışı %11 ile Çin'e aittir. Trans-Asya Demiryolu ağı, UNESCAP Komisyonu'nun Asya için taşıma altyapısı oluşturma hedefi doğrultusunda 1960'lı yıllarda ortaya konmuştur. Amaç Singapur'u 14.000 km. kesintisiz yol ile İstanbul'a bağlayıp; bunu Avrupa ve Afrika'ya iletmezdır. Ağın oluşturulması ile bölgenin uluslar arası ticaretinin artırılması ve kapalı ekonomilerin Dünya ekonomisine entegre olması hedeflenmiştir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2.5.3.3 Denizyolu taşıma koridorları

Denizyolu taşımacılığı taşıma maliyetlerinde demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Akdeniz havzasında ticaretin en önemli bölümünü ticaret hacmiyle paralel olarak Avrupa ülkelerinin yaptığı yakın deniz taşımacılığı ve Asya-Avrupa taşımacılığı oluşturmaktadır. Avrupa Birliği Akdeniz Bölgesi ile olan ilişkilerini geliştirmek amacıyla MEDA projesini ortaya koymuştur. MEDA düzenlemesi Avrupa-Akdeniz Ortaklık Projesinin temel ekonomik ve finansal aracıdır. Türkiye de bu kapsamdaki ülkelerden biridir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2.5.3.4 Havayolu taşıma koridorları

Havayolu taşımacılığı taşımacılık modlarının en maliyetlisi ve en hızlısıdır, Amerika, Avrupa ve Asya kıtaları havayolu modlarını yoğun olarak kullanmaktadır. Dünya havayolu şirketleri sayısı ileri zamanlarda gelişen ticaret hacmiyle katlanması beklenmektedir.

2.6 Türkiye’de Lojistik

2.6.1 Potansiyel ve Pazar

Dünya bankasının yaptığı araştırmalara göre ülkelerin gelişmişlik dereceleri ile gayrisafi milli hasıllarının lojistik potansiyelini belirlediği tespit edilmiştir. Dünya Bankası verilerine göre Türkiye, GSMH’sinin % 12 oranında lojistik potansiyele sahip ülkeler arasına girmektedir. 2002-2011 yılları arasında GSMH sırasıyla 180, 239, 299, 360, 420, 663, 800, 615, 720 ve 846 milyar dolar olarak belirlenirken; lojistik iş potansiyeli sırasıyla 20, 28, 32, 43, 54, 80, 96, 74, 87 ve 102 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Bu potansiyelin % 30-33’lük kısmı yabancı şirketler tarafından kullanılırken; Türkiye içinde kalan lojistik potansiyeli 2002-2011 yılları arası sırasıyla 15, 20, 24, 32, 38, 52, 64, 50, 58 ve 67 milyar dolar olarak gerçekleştirmiştir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2.6.2 Lojistik Maliyetler

Lojistik maliyetlerin içerisindeki en fazla gider % 39 pay ile taşıma giderlerini oluştururken, en az idari giderleri oluşturmaktadır. Taşımadan sonra %26 depolama, % 24 stok taşıma maliyeti yer almaktadır. (Şekil 2.1.)



Şekil 2. 1. Lojistik Maliyetler

Kaynak: (NorthWestern University) (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2.6.3 Lojistik Performans Endeksi

Lojistik Performans Endeksi, Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik alanlarında önemli kriterler olan (1) Gümrük İşlemleri, (2) Lojistik Altyapısı (3) Uluslararası sevkiyatlar, (4) Lojistik Hizmet Kalitesi, (5) Yük Takibi ve (6) Zamanında Teslim gibi faktörler ölçülerek belirlenmektedir.

2007, 2010 ve 2012 yılında Dünya Bankası tarafından üç kez yapılan Dünya Ülkeleri Lojistik Performans Değerlendirme sıralamasında, Türkiye 2007’de 34. sıradan 2010’da 39. sıraya düşerken, 2012 Lojistik Performans Değerlendirme sıralamasında ise 155 ülke arasında 27. sıraya yükselmiştir. (Tablo 2.1.)

Tablo 2. 1.Lojistik Performans Endeksi

ÜLKLER	2012 LPI SIRASI	2010 LPI SIRASI	2007 LPI SIRASI
GÜNEY AFİRKA	23	28	24
ÇİN	26	27	30
TÜRKİYE	27	39	34
MALEZYA	29	29	27
BULGARİSTAN	36	63	55
TAYLAND	38	35	31
ŞİLİ	39	49	32
TUNUS	41	61	60
BRAZİL	45	41	61
MEKSİKA	47	50	56

Kaynak: Lojistik Performans Index (LPI) 2007, 2010, 2012 (Arvis JF ve ark. 2007, 2010, 2012)

2010 Raporu ile 39. Sırada olan ülkemiz 2012 de 27. sıraya sıçramıştı. Singapur’un ikicilikten birinciliğe çıktığı, Hong Kong’un onüçüncülükten ikinciliğe sıçradığı, Finlandiya’nın onüçüncülükten üçüncülüğe yükseldiği, geçen yılın birincisi Almanya’nın dördüncülüğe düştüğü bir 2012 LPI sürprizler tablosundan söz etmek mümkün. (Yıldıztekin 2012)

Türkiye’nin gümrükleme hizmetlerinde 2007 de 33. sıradan 2010’da 46. sıraya düşmüş, 2012 de ise 32. sıraya yükselmiştir. Altyapı da 25. sırada yer almaktadır. Uluslararası taşımacılıkta 42.sıradan 44.sıraya düşmüş 2012’de ise 30.sıraya yükselmiştir. Lojistik hizmet kalitesinde 30.sıradan 37.sıraya düşmüş 2012’de ise 26.sıraya çıkmıştır. Takip edilebilirlikte 34.sıradan 2010’da 56.sıraya düşmüş, 2012’de 29. sıraya yükseldiği görülmektedir. Son ölçüt

“zamanında teslim” olup bu konuda Türkiye 52.sıradan 31.sıraya yükselmişti, 2012 de ise zamanında teslim 27. sırada yer almaktadır. Türkiye’nin puanını 2010’da yükselten ve iyileşen tek şey ise “zamanında teslim” olmasına rağmen 2012 Lojistik Performans İndeksinin tüm ölçütlerinde iyileşme görülmektedir.(Tablo 2.2.)

Tablo 2. 2.Yıllara göre Türkiye Lojistik Endeksi

LPI KRİTERLERİ	2007	2010	2012
LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ	34	39	27
GÜMRÜK İŞLEMLERİ	33	46	32
LOJİSTİK ALTYAPISI	39	39	25
ULUSLAR ARASI SEVKİYATLAR	42	44	30
LOJİSTİK HİZMET KALİTESİ	30	37	26
YÜK TAKİBİ	34	56	29
ZAMANINDA TESLİM	52	31	27

Kaynak: Connecting to complete 2007, 2010,2012 Trade Logistics in the Global Economy (Arvis JF ve ark. 2007, 2010, 2012)

2012 Dünya lojistik performans sıralamasında ilk 10 ülke aşağıdaki gibidir.(Tablo 2.3.)

1. Singapur
2. Hongkong Sar
3. Finlandiya
4. Almanya
5. Hollanda
6. Danimarka
7. Belçika
8. Japonya
9. ABD
10. Birleşik Krallık

Tablo 2. 3. 2012 Dünya Lojistik Endeksi

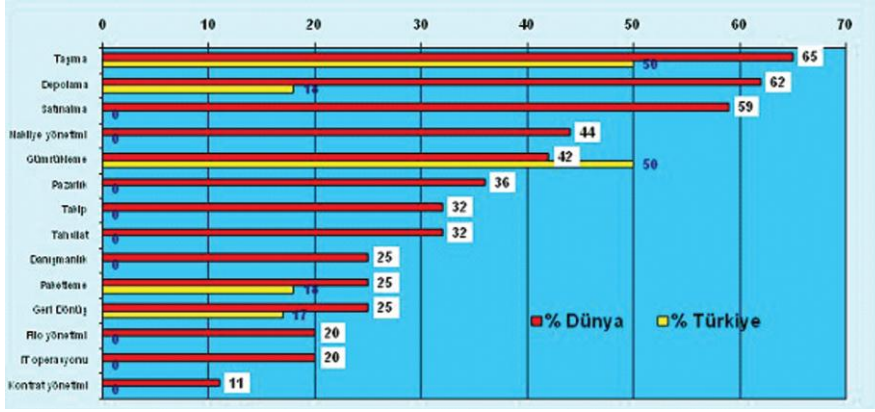
ÜLKELER	2012 LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ	GÜMRÜK İŞLEMLERİ	LOJİSTİK ALTYAPISI	ULUSLAR ARASI SEVKİYATLAR	LOJİSTİK HİZMET KALİTESİ	YÜK TAKİBİ	ZAMANINDA TESLİM
SİNGAPUR	1	1	2	2	6	6	1
HONG KONG SAR,	2	3	7	1	5	5	4
FİNLANDIYA	3	2	6	4	1	1	15
ALMANYA	4	6	1	11	4	7	2
HOLLANDA	5	8	3	3	7	2	12
DANIMARKA	6	4	10	8	2	4	7
BELÇİKA	7	7	8	6	8	8	9
JAPONYA	8	11	9	14	9	9	6
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ	9	13	4	17	10	3	8
BİRLEŞİK KRALLIK	10	10	15	13	11	10	10
AVUSTURYA	11	9	11	7	3	11	31
FRANSA	12	14	14	5	14	12	23
İSVEÇ	13	12	5	29	12	17	5
KANADA	14	17	12	18	13	14	3
LÜKSEMBURG	15	18	20	9	15	13	11
İSVİÇRE	16	5	13	24	18	15	24
BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	17	15	17	15	17	18	13
AVUSTRALYA	18	16	18	28	16	19	17
TWAIN,CHINA	19	22	21	16	20	21	14
İSPANYA	20	25	24	10	19	23	22
KORE	21	23	22	12	22	22	21
NORVEÇ	22	21	16	21	23	24	16
GÜNEY AFRİKA	23	26	19	20	24	16	20
İTALYA	24	27	23	19	21	20	18
İRLANDA	25	24	31	27	25	25	33

ÇİN	26	30	26	23	28	31	30
TURKİYE	27	32	25	30	26	29	27
PORTEKİZ	28	31	28	25	27	26	26
MALEZYA	29	29	27	26	30	28	28
POLONYA	30	28	42	22	32	37	19
YENİ ZELANDA	31	20	29	33	34	27	48
İZLANDA	32	19	30	47	29	35	40

Kaynak: Connecting to complete 2012 Trade Logistics in the Global Economy Page:36-37 (Arvis JF ve ark. 2012b)

2.6.4 Outsourcing (Dış Kaynak Kullanımı)

IBS ve Earnst&Young tarafından yapılan araştırmaya göre Şekil 2.3'de görülmektedir, Yıldıztekin ve Çelik (2011)'e göre Türkiye'de dış kaynak kullanımının dünya ölçütlerine göre düşük olduğu hatta bazı veriler de 3PL şirketlerinin hazır olmadığı gözlemlenir. Gümrük işlemlerinde dış kaynak kullanımının dünya düzeyinden fazla olmasının nedeni ise gümrük işlemlerimizin karmaşık olması durumundan kaynaklanmaktadır.



Şekil 2. 2. Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması

Kaynak: IBS – Earnst&Young Lojistik Sektörü Araştırması– Armstrong Associates CSCMP Sunumu(Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2.7 Türkiyede Lojistik Altyapı Çalışmaları

T.C. Ekonomi Bakanlığı 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında Uluslararası Rekabetçiliğin Artırılmasına Yönelik Lojistik Altyapısının Güçlendirilmesi Stratejik Hedefi yer almıştır.

2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında Yatırım-Altyapı stratejik hedefleri belirlenmiştir.

- Uluslararası Rekabetçiliğin Artırılmasına Yönelik Lojistik Altyapısının Güçlendirilmesi
- Uluslararası Rekabetçiliğin Artırılmasına ve Rekabetçi Üretim Koşullarının Oluşturulmasına Yönelik Yatırım Ortamının İyileştirilmesi
- Dış Ticarete Konu Olan Alanlarda Yabancı Yatırımcının Ülkemize Çekilmesi
- Doğru Bilgi ve Pazar İstihbaratına Hızlı Erişimin Temin Edilmesi
- İhracatın Katma Değerini Artırmak Amacıyla Yerli Hammadde ve Aramalı Tedarikinin geliştirilmesi (Anonim 2011a)

Tablo 2. 4. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Lojistik Altyapısının Güçlenmesi

ST.NO	STRATEJİK HEDEFLER	İhracat Hedefi								
		Performans Göstergesi								
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2019	2023	
6	Uluslararası Rekabetçiliğin Artırılmasına Yönelik Lojistik Altyapısının Güçlendirilmesi	1) Türkiye'nin Dünya Bankası lojistik performans sıralaması (endeks)	39		27			22		15
		2) Demiryolu bağlantısı olan liman sayısı	8	8	8	8	9	9	11	11
		3) Toplam liman kapasitesi (Milyon TEU)	10	11	12,6	14,5	14,5	21,5	26,5	30
		4) Toplam liman kapasitesi (Milyon TON dökme/katı+sıvı)	413	415	420	430	440	450	450	500
		5) Her yıl açılan Lojistik Merkez/Köy Sayısı	1	3	3	3	4	4	5	6

Kaynak: (Anonim 2011a) 2023 Türkiye ihracat stratejisi eylem planı

Türkiye Dünya Bankası Lojistik Performans sıralamasında 2007'de 34. sıradan 2010'da 39. sıraya gerilerken 2012 de 27. sıraya yükselmiştir. Bu yükselişin Lojistik performans kriterlerinden biri olan Lojistik altyapı çalışmalarının da etken olduğunu görmekteyiz. Lojistik Performans indeksi (LPI) Lojistik Altyapı kriteri 2007 ve 2010 da 39. sırada iken 2012'de ise 25. sıraya yükselmiş ve bu yükseliş 2023 Türkiye ihracat stratejisi eylem planı Lojistik performans sıralamasında Türkiye'yi beklenen sıralamadan 2 sıra önde olmasına etki etmiştir.

Anonim (2011a)'ya göre T.C. Ekonomi Bakanlığı 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında Uluslar arası rekabetçiliğin artırılmasına yönelik lojistik altyapının güçlendirilmesi konusunda hedefler belirlemiştir.(Tablo 2.4.)

1. Türkiye'nin Dünya Bankası lojistik performans sıralaması 2012 de 27 iken 2023'de 15. sırada olması hedeflenmiştir
2. Demiryolu bağlantısı olan liman sayısı 2010'de 8 hedeflenirken 2023'te 11 adet hedeflenmiştir
3. Toplam Liman kapasitesi 2010'da 10 Milyon TEU iken 2023'de 30 Milyon TEU olması hedeflenmiştir.
4. Toplam Liman Kapasitesi 2010'da 413 Milyon Ton iken 2023'de 500 Milyon Ton hedeflenmiştir.
5. Her Yıl Açılan Lojistik Merkez/Köy sayısı 2010 da 1 iken 2023'de 6 olarak hedeflenmiştir.

T.C. Ekonomi Bakanlığı 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planında Uluslar arası rekabetçiliğin arttırılmasına yönelik lojistik altyapının güçlendirilmesi konusundaki eylem planları; (Anonim 2011a)

25 no’lu eylem planı; (2015-2023) Marmara Bölgesi ihracatını kolaylaştıracak şekilde liman altyapısı ihtiyacını karşılamaya yönelik yatırımlar hayata geçirilecektir.

Marmara Denizinde orta ölçekli çok sayıda liman projesi hayata geçirilmektedir. Türk Boğazlar Sisteminin uzun vadede bir bütün halinde doygunluğa ulaşması bölgedeki her ülke için lojistik anlamda ciddi bir risk teşkil etmektedir. Genel olarak Marmara Bölgesinin, özelde ise İstanbul’un Türkiye ekonomisine katkısı dikkate alındığında, orta vadede karşılaşılması muhtemel bir darboğazın ülkemiz rekabet gücüne vereceği zarar daha iyi anlaşılacaktır. 2023 yılı elleçleme tahminlerine göre yaklaşık 3 milyon otomobil kapasite açığı öngörülmektedir. Konteyner açısından, mevcut liman projelerinin hayata geçirilmemesi halinde 2020 yılında 2 milyon TEU, 2030 yılında 8 milyon TEU kapasite açığı olacağı tahmin edilmektedir. Bu çerçevede, Kıyı Yapıları Master Planının ortaya koyduğu hedefler kapsamında Marmara Bölgesine yönelik olarak büyük ölçekli liman altyapısının geliştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir

26 no’lu eylem planı; (2013-2023) Akdeniz’de “Ortadoğu’nun Giriş Kapısı” olarak tasarlanan Mersin Konteyner Limanının kurulması çalışmaları başlatılacaktır.

Türkiye ve Doğu Akdeniz limanları arasında rekabetin yoğunlaştığı ve rakip limanların kapasite ve verimliliklerinin hızla arttığı dikkate alındığında, modern ve büyük ölçekli bir konteyner limanının Türkiye’nin rekabet gücünün artmasında büyük avantaj sağlayacağı değerlendirilmektedir. Mersin konteyner limanının kapasitesi 11,4 milyon TEU olarak öngörülmüş olup, Ortadoğu (özellikle Irak) ve Kafkas pazarı için büyük önem arz etmektedir. Mersinin lojistik bir üs olarak konumlandırılmasında liman en önemli rolü oynayacaktır. Akdeniz’de, 2020 yılında 2,5 milyon TEU, 2030 yılında 8,1 milyon TEU kapasite açığı olacağı tahmin edilmektedir. Mersin Limanının mendireğinin 2013-2015 yılları arasında, diğer altyapı ve üstyapının aşamalı olarak 2035 yılına kadar hayata geçirilmesi öngörülmektedir

27 no’lu eylem planı; (2011-2023) Ege’de Çandarlı Limanı aşamalı olarak tamamlanacaktır.

Mevcut İzmir Alsancak Limanının kapasitesinin hâlihazırda yetersiz olması ve Ege’de artan yük trafiği nedeniyle, Karadeniz ülkelerine transit taşımacılığın da gerçekleşeceği büyük ölçekli bir Ege Limanı için yapılan çalışmalar sonucunda Çandarlı Bölgesi liman alanı olarak seçilmiş olup, Çandarlı Limanının kapasitesi 4 milyon TEU olarak belirlenmiştir. Konteyner açısından, 2020 yılında 0,8 milyon TEU, 2030 yılında 2,9 milyon TEU kapasite açığı olacağı tahmin edilmektedir. Avrupa’nın 10 büyük limanı arasında yer alacak olan bu liman; demiryolu ve otoyol bağlantıları ile İzmir’in, Ege Bölgesi’nin ve Türkiye’nin küresel pazarlara açılan önemli bir kapısı olacaktır. Üç faz halinde tamamlanacak liman tam kapasiteyle çalışmaya başladığında yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 12 milyon TEU olacaktır. Bu proje ile ülkemizin konteyner elleçleme kapasitesi mevcudun üç katına çıkacaktır. Çandarlı Limanı Projesinin özel sektör dinamikleri karşısındaki cazibesi de göz önünde bulundurularak, dalgakıranların kamu eliyle, terminaller ve tüm üstyapının ise Yap-İşlet-Devret modeliyle gerçekleştirilmesi planlanmakta olup, kamu kaynaklarıyla 2011 yılında yapımına başlanan dalgakıran inşaatının 2013 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Diğer altyapı ve üstyapı işlerinin aşamalı olarak 2035 yılına kadar hayata geçirilmesi öngörülmektedir.

28 no’lu eylem planı; (2012-2015) Limanları lojistik üs haline getirmek amacıyla geri sahalarında demiryolu aktarım terminalleri veya karada konteyner terminalleri kurulacaktır. Demiryolu taşımacılık anlayışından lojistik taşımacılık anlayışına geçilecektir. TCDD’nin Yatırım Programında 18 adet lojistik merkez kurulmasıyla ilgili “Lojistik Merkez Kurulması” toplu projesi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yatırım Programında Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi Demiryolu Bağlantı Hattı projesi kapsamında lojistik merkezinin alt yapısının ihalesi 21 Mart 2012 tarihinde yapılmış olup, değerlendirilmesi devam etmektedir. 2013 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Kemalpaşa Lojistik Köyün üst yapısının ise 2012 yılı sonu itibariyle YİD modeli ile ihalesi yapılabilecektir. Toplam kapalı alan 173.851 m²’dir.

29 no’lu eylem planı; (2012-2015) Organize sanayi bölgelerine, büyük fabrikalara ve limanlara özel sektör katkısı ile bağlantı hatları yapılacaktır. TCDD’nin Yatırım Programında yer alan “Fabrika, Liman, OSB ve Lojistik Merkezlere İltisak Hatları Yapımı” projesi kapsamında çalışmalar devam etmektedir. Yük taşımalarının artırılması için 2011 yılı sonu itibariyle 331 adet merkezde toplam 464 km iltisak hattına

ulaşmış olup, 2012 yılında ise 27 merkezde olmak üzere toplam 144 km’lik iltisak hattının yapım ve özel sektörle protokol imzalanma çalışmaları devam etmektedir.

30 no’lu eylem planı; (2012-2013) 2023 perspektifinde Türkiye’nin yurtiçi koridorlarını, uluslararası koridorlarla bağlantılarını ve kendi uluslararası ticaret koridorlarını inceleyen ulaştırma ve lojistik alt ve üst yapı ihtiyacını belirleyecek bir master plan hazırlanacaktır. İhracatın yanı sıra, yurtiçi üretim, tüketim ve ithalat öngörülerini gözeterek başta ihracatçılar olmak üzere iktisadi faaliyette bulunan birimlerin rekabet güçlerini arttırmak üzere ihtiyaç duyulan lojistik alt ve üst yapısının planlanması ve kurulması sağlanacak, 2023 Türkiye İhracat Stratejisinin ihracat hedefleri ve dolaylı ithalat öngörülerini çerçevesinde ulaştırma ve lojistik alt ve üst yapılarında ortaya çıkacak kapasite ihtiyacı ortaya konacaktır. Master Planı ile Türkiye’nin bir uluslararası ticaret koridoru olarak yapılandırılması amaçlanmaktadır. (Anonim 2011a)

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ‘ın Mayıs 2012’de yaptığı Türk Lojistik Sektörü Utikad (2012); değerlendirmesine göre ; Türkiye 2012 Kamu Yatırımlarının % 32’si Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne yapacağını ifade ediyor. Lojistik Sektörüne yapılan 2011 Yılı Kamu Yatırımları: 8.596.560 TL’den 2012’de 10.936.185 TL’ye yükselmiştir. 2012 de bütçenin en fazla demiryolu altyapısını güçlendirmek için kullanıldığı görülmektedir.(Şekil 2.4.) (Utikad 2012)

TAŞIMA TÜRÜ	2011	2012
Denizyolu	302.500	387.000
Karayolu	3.300.000	3.331.498
Havayolu	635.020	557.400
Demiryolu	4.359.040	7.046.900

Şekil 2. 3.Türk Lojistik Sektörü Değerlendirmesi

Kaynak: Utikad-Türk Lojistik Sektörü Değerlendirmesi 29 Mayıs 2012 (Utikad 2012)

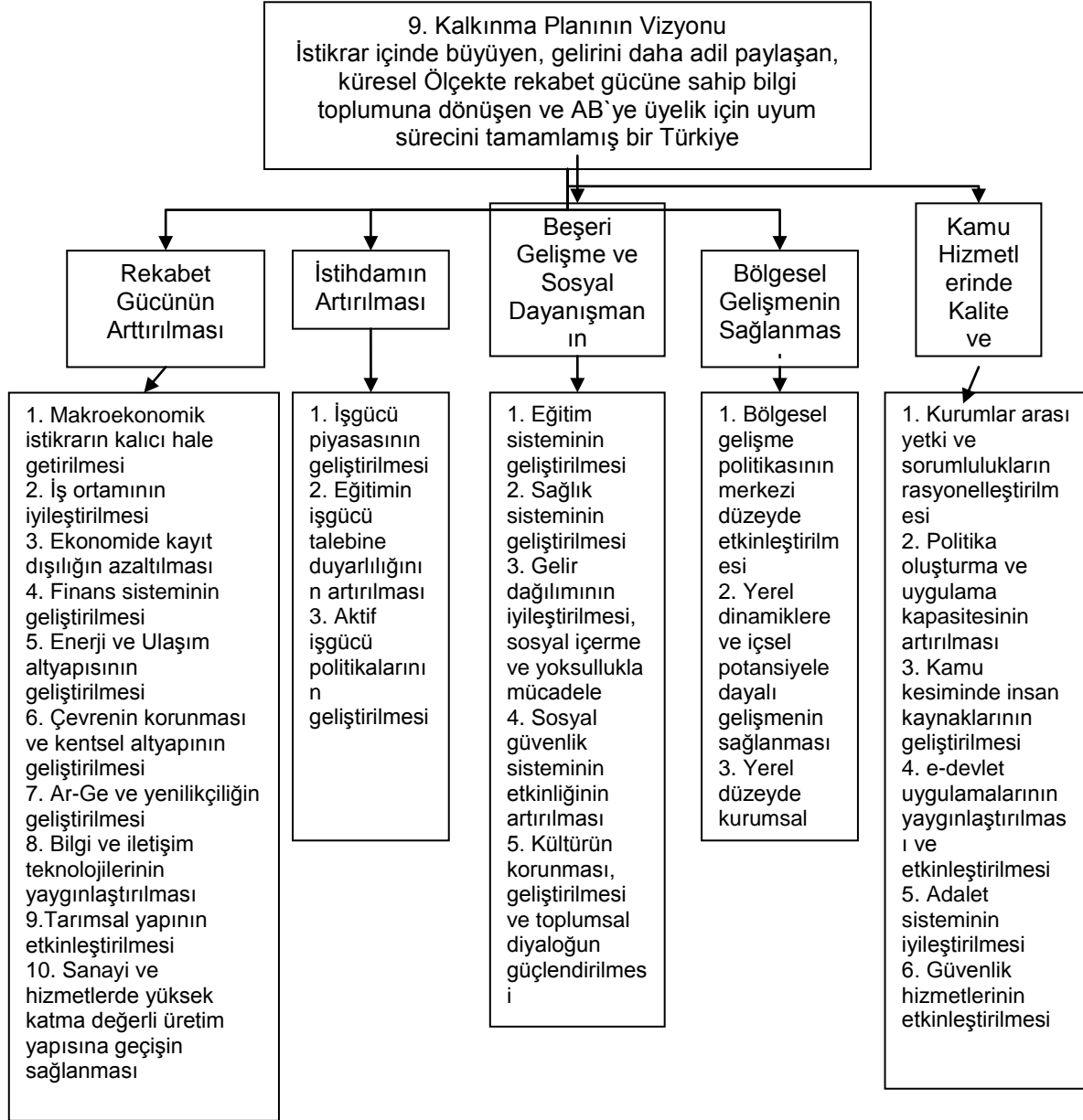
2.8 Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda Ulaştırma Hedefleri

9. Kalkınma planı TC. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı tarafından Türkiye ekonomisine ilişkin mevcut ekonomik ve sosyal gelişmeler dikkate alınarak hazırlanmıştır ve Türkiye'nin 2007-2013 dönemine ait vizyonu belirlenmiştir. 9. Kalkınma planının vizyonu "istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye" olarak belirlenmiştir. 9. Kalkınma planı 5 başlık altında incelenmektedir. (Tablo 2.5.) (Anonim 2006)

- 1-Rekabet Gücünün Arttırılması
- 2- İstihdamın artırılması,
- 3-Beşeri gelişme ve sosyal dayanışmanın güçlendirilmesi,
- 4-Bölgesel gelişmenin sağlanması,
- 5-Kamu hizmetlerinde kalite ve etkinliğin artırılmasıdır.

Lojistik ve ulaşım ile ilgili planlar rekabet gücünün arttırılması başlığında incelenmiştir

Tablo 2. 5. 9.Kalkınma Planında Öngörülen Ekonomik ve Sosyal Gelişme Eksenleri



Kaynak: TBMM Kararı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) (Anonim 2006)

Plan Dönemi Ulaştırma Hedef ve Tahminleri

TCDD'nin taşıma tekeline son verilmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması, yolcu seferlerinin klasik trenlerden hızlı trenlere kayması ile yük

trenlerine ayrılacak ilave kapasite ve özel sektörün verimlilik artışları dikkate alınarak 2007-2013 döneminde yurtiçi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama yüzde 12’lik artış öngörülmüştür. Yurtdışı demiryolu yük taşımaları gelişme potansiyeli en yüksek iş alanıdır. Almanya-Türkiye arasındaki yaklaşık 2200 kilometrelik uzun taşıma parkurunun getirdiği doğal avantaj ve Avrupa’da TIR filolarının karşılaştığı zorluklar nedeniyle büyük ithalatçı firmalar uluslararası demiryolu alternatifini seçmeye başlamıştır. Uluslararası demiryolu taşımalarında VIII. Plan döneminde yaşanan yüksek artışın Dokuzuncu Plan döneminde de devam ederek yıllık ortalama yüzde 25’lik bir artış sağlanması öngörülmektedir. (Yıldıztekin 2009)

Tablo 2.6.’ya göre 2013 yılı ulaştırma hedefleri görülmektedir. Tabloda da görüldüğü gibi karayolu yol uzunluğunun devlet ve il yollarında ikiye katlanacağı bölünmüş yol uzunluğunun ise 5559 km artacağı görülmektedir. Havayolu yolcu trafiğinin de nerdeyse iki katı bir hacim değerine ulaşacağı tahmin edilmektedir.(Yıldıztekin 2009)

Tablo 2. 6. Ulaştırma Hedefleri

	2006	2013	2007-2013
Demiryollarında 1.Anahat Uzunluğu	8.257	9.195	938
a) Yeni Hat Yapımı			938
b) Hat Yenileme			1.000
Karayolu Bölünmüş Yol Uzunluğu	9.441	15.000	5.559
BSK Kaplamalı Devlet ve İl Yol Uzunluğu	7.500	14.500	7.000
Havaalanı Yolcu Trafiği (milyon-yolcu)	60	110	50

Kaynak: Mersin Lojistik Strateji Planı s.308 (Yıldıztekin 2009)

Tablo 2.7.’ya göre yük taşımacılığında Milyon ton-km bazında taşımacılık değerleri ve artışlar görülmektedir. Gerek yurt içinde gerekse yurtdışında en büyük artışın demiryolu taşımacılığında olması hedeflenmektedir.

Tablo 2. 7. Yük Taşımacılığında Beklenen Gelişmeler (Milyon Ton-Km)

	2006	2013	2007-2013 (%)
Yurtiçi			
Karayolu	169.500	248.000	5,6
Demiryolu	11.505	25.400	12,0
Denizyolu	5.400	8.400	6,5
Havayolu	468	659	5,0
Boruhattı			
Hampetrol	2.655	2.685	0,2
D.Gaz (milyon m küp)	29.253	49.844	7,9
Yurtdışı			
Demiryolu	1.730	8.248	25,0
Denizyolu	749.000	1.740.000	12,8
Havayolu	2.613	4.777	9,0
Boruhattı			
Hampetrol	7.583	71.174	37,7

Kaynak: Mersin Lojistik Strateji Planı s.309 (Yıldıztekin 2009)

3.LOJİSTİK MASTER PLANLAMASI

3.1. Master Plan Kavramı

Master plan kavramının temelinde orta ve uzun vadeli planları içeren bir plan türü vardır. Master planlar stratejik planlar olarak da adlandırılabilir. Ulaştırma bakanlığı stratejik planlamadan belediyelerin stratejik planı gibi spesifik konuların planları da olabilmektedir. Master plan tanımlamasından önce plan tanımı yapılmalıdır.

Şan (1975)'e göre Plan, geniş anlamda tutulacak yol ve davranış biçimi olarak tanımlanırken; planlama amaçlar ile bunlara ulaştıracak araçların ve imkânların seçimi veya belirlenmesi şeklinde tanımlanır. Plan, neyin, nasıl, niçin, ne zaman, nerede ve kim tarafından (5N-1K) yapılacağına karar verilmesine bağlı olarak bu faydaları sağlamaktadır:

- Zaman ve emek israfını önler.
- Yöneticilerin dikkatini amaç üzerine çeker.
- Çabaları ortaklaştırmaya imkân sağlar.
- Tüm imkânların amaca yönelip yönelmediğinin kontrolünü temin eder.
- Daha rasyonel kural ve ilkelerin geliştirilmesini sağlar.
- Yetki devrini kolaylaştırır.
- Denetimde kullanılacak standartları ortaya çıkarır

Sadece bu yararlarından dolayı kötü bir planın, plansızlıktan daha iyi olacağı muhakkaktır. Eğer gidilecek yol belirlenmemiş ise, yani plan yoksa her yol doğru olur. Oysa gelecekte olabilecekler üzerinde yaklaşık bir düşünceye sahip olmak, hiç bir şey bilmemekten daha iyidir. (Çoban 1997)

Günümüzde örgütler çok çeşitli nedenlerle değişik düzeylerde plan hazırlamaktadırlar. Örgütleri plan yapmaya iten en önemli faktör, şüphesiz varlıklarını sürdürebilmek veya daha iyi bir gelecek tasarlama kaygısıdır. Bu nedenle Planlama, yönetimin fonksiyonlarının ayrılmaz bir parçasıdır ve karmaşıklığı ve riski karşılamak için her örgüt plan yapmak zorundadır.(Can 1997)

Yılmaz (2006)'ya göre Planları temel alınan ölçütlere göre farklılaştırmak mümkündür. Planlar;

1.Uzun, Orta ve Kısa Vadeli Planlar: Planların zaman boyutundan yapılan bir ayrımıdır. Uzun vadeli planlar örgütlerin uzun vadede izleyeceği temel amaç ve stratejileri kapsar. Genellikle beş yılın üzerindeki planlar uzun vadeli plan olarak, uzun vadeli planların uygulamaya yönelik açılımları olan bir ila beş yıl arasındaki planlar orta vadeli ve bir yıl ya da daha kısa vadeli olanlar ise kısa vadeli plan olarak adlandırılmaktadır.

2.Konusuna Göre Planlar: Planlar konusuna göre de ayrıma tabi tutulabilmektedir. Örneğin insan kaynakları planı, mali plan, üretim planları gibi planlar konu bazında ayrıma tabi tutulmuş plan örnekleridir.

3.Stratejik Plan-Taktik Planlar: Örgütün orta ve uzun vadede nereye varmak istediğini içeren planlar stratejik planlardır. Taktik planlar ise uygulamaya dönük plan yaklaşımıdır.(Yılmaz 2006)

Anonim (2013)'e göre Planlar bugünkü mevcut durumdan hareketle, yarına dair ortaya konulacakların ne olmaları gerektiğine dayanarak verilecek kararların sistematik bir biçimde ortaya konulmasıdır. Diğer bir ifade ile plan, yalnızca mevcut durumu değil, geleceğe dönük talep, tahmin ve beklentileri de içerecek biçimde ele alınarak ortaya çıkarılan yarına dair bir yol haritasıdır.

Master Plan; Gelecek için bir kılavuzdur, referans dokümanıdır, yerel eylemlerin özetidir, bilgi kaynağıdır. Master plan; en yalın ifadeyle toplumun refahı, büyüme ve gelişme konularında rehber görevi üstlenen bir planlama belgesidir. Master planlar, bölgeye yönelik vizyonun geliştirilmesi ve gelişme yönünün belirlenmesi, geleceğin öngörülebilmesi ve gerekli eylemlerin gerçekleştirilmesi yönünde fırsatlar oluşturmaktadır. İyi hazırlanmış bir master plan, fiziksel, sosyal ve ekonomik analizleri içermeli ve nerede, nasıl, hangi hızda sorularına cevap verebilmelidir. Master planlar ayrıca “referans doküman” olma özelliği taşımaktadır. Planda sunulan tablo, grafik vb. diğer destekleyici materyaller karar vericiler için bir rehber görevi üstlenmektedir. Bu yönüyle master plan gelecek için bir kılavuzdur. Bunun yanı sıra yerel ölçekte atılacak adımları içermesi ve belli bir zaman periyodunda ulaşılmak istenen hedefin açıkça yer alması bakımından paydaşlar açısından sürekli bir hatırlatıcı role sahiptir. Böylelikle mevcut durum ve ulaşılmak istenen hedef arasında, alınan mesafe vb. değerlendirmeler kolaylıkla yapılabilmektedir. Master plan, mevcut koşullar ve bölgenin gelişimi ile ilgili eğilimleri ve verileri özetlemesi açısından aynı zamanda sağlam bir bilgi kaynağıdır. Gelecekteki büyüme ve kalkınma, ticaret, tarım, sanayi, ulaştırma, çevrenin

korunması, bölgedeki tesisler ve yerleşimi vb. başlıkların yer alması konunun birçok boyutunu da gözler önüne sermektedir. (Anonim 2013)

New Hampshire (2004)'e göre Master planlara günümüzde neden ihtiyaç duyulduğu kısaca şu şekilde ifade edilebilir:

- Düzenli ve tahmin edilebilir bir büyüme ve gelişmenin sağlanması,
- Mükellefler tarafından ödenen vergilerin öngörülen hedeflerin dışında verimsiz bir şekilde harcanmasını önlemek,
- Kamu kaynaklarının israf edilmemesi,
- Etkin bir sermaye artışı için planlama yapılması,
- Paydaşların (girişimciler, arazi sahipleri, vb.) beklentilerine uygun gerekli istikrarın sağlanması,
- Çevresel kaynakların ve estetik değerlerin korunması,
- Yerel kimliğin güçlendirilmesi,
- Temel altyapının, kamuya ait tesis ve hizmetlerin yeni gelişme sürecinde varlıklarının devamının sağlanması,
- Yerel karar alma süreçlerinde daha fazla şeffaflık, katılımcılık ve demokratik ortamın sağlanması,
- Daha fazla adaletin (eşitliğin) sağlanması ve etik olmayan davranışların (örneğin adam kayırmacılığın engellenmesi) önüne geçilmesi
- Gerçekleşecek gelişimin yerel ihtiyaçlara cevap vermesinin sağlanması,
- Yasa ve uygulama boşluklarından yararlanılmasının engellenmesi

3.1.1 Master Planın Planlama Adımları

Uygun bir master planlamasında önemli olan fazla ayrıntıya girmeyen görsellikler verilmeli, yöneticiye uygun verilerle sade anlaşılır bir dil kullanılmalıdır. Master planların planlama adımları aşağıdaki gibi olmalıdır. (New Hampshire 2004)

- Adım 1: Bölgesel gelişim planları, kullanıcı (örneğin hane halkı ve/veya girişimci) ihtiyaçları analizi, ulaştırma geliştirme programı ve diğer bölgesel planlar gibi, bölgedeki kurum ve kuruluşlar tarafından ilgili bölge için hazırlanmış olan plan ve çalışmalar incelenmelidir.
- Adım 2: Bir master planın hazırlanması, uygulanması ve iyileştirilmesi ile ilgili olabilecek tüm yasa, tüzük ve yönetmelikler araştırılmalıdır.
- Adım 3: Planlama süreci ve farklı niteliklerdeki master planlar içselleştirildikten sonra, ilgili master plan türü seçilip, planlama aşamasına geçilmelidir.
- Adım 4: Gerekli başlık türleri ve sayısı gibi planın içeriğinin belirlenmesi için ihtiyaç duyulanlar araştırılmalıdır.
- Adım 5: Planlama ekibinde yer alması gerekenlerin tespiti ve eğitimleri gerçekleştirilmelidir. Geniş bir kamuoyu desteği ile beraber hem seçilmiş ve atanmış

kişilerin hem de diğer komisyon ve kurullardaki bireylerin planlama sürecine dahil edilmesinin yolları aranmalıdır.

- Adım 6: Planın hazırlanması için gereken bütçe ve zaman çizelgesi belirlenmelidir. Zaman çizelgesi tamamlandığında uygulamaya geçilmelidir.
- Adım 7: Planlama komisyon toplantılarında, master plan başlıkları kadar mevzuat konularına da dengeli bir şekilde zaman ayrılmalıdır.
- Adım 8: İlgili bölgenin geçmişi ile ilgili temel veriler için araştırılmaya başlanmalıdır.
- Adım 9: Politika, amaç, görev ve stratejilerin rolüne dikkat edilmelidir. İlgili bölgedeki politikalar araştırılmalı, incelenmeli ve eğer var ise geçmiş amaç, hedef ve stratejiler ile bugünküler kıyaslanmalıdır.
- Adım 10: Zorunlu olmamakla birlikte master plan danışma komitesi kurulabilir.

3.2. Master Plan Türleri

Master planlar içeriğine ve kapsadığı coğrafi alana göre temelde beş sınıfa ayrılmaktadır:(Anonim 2013)

- i. Geniş Kapsamlı Master Plan
- ii. Küçük Bir Coğrafi Alanı Kapsayan Master Plan
- iii. Fonksiyonel Master Plan
- iv. Stratejik Master Plan
- v. Dar Kapsamlı Master Plan

3.2.1 Geniş Kapsamlı Master Plan

Geniş kapsamlı master planlar üç temel karakteristiğe sahiptir. (Anonim 2013).

- a. Bir master planda bulunması gereken tüm bileşenleri bünyesinde barındırmaktadır. Bunlar;
 - Gelecek vizyonu,
 - Ekonomik faaliyetlerin gelişimi,
 - Doğal, tarihi ve kültürel kaynakların korunması ve iyileştirilmesi,
 - Nüfus çalışmaları, büyüme oranları, kentleşme gereksinimleri, arazi kullanımı ve yakın bölgelerle ilişkiler
 - Ulaştırma ve altyapı için amaç ve hedeflerin tespiti,
 - Geçmiş planlamalar ve deneyimlerin incelenmesi, mevcut ve gelecek trendlerin analizi,
 - Toplum ilgilendiren konular ve önceliklerin tanımlanması,
 - Durum analizi, zayıf ve güçlü taraflar ile fırsat ve tehditlerin belirlenmesi,
 - İklim değişiklikleri ve doğal afet benzeri tehlikelerin incelenmesi,

- Yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelik çalışmaların ortaya konması,
- Park ve dinlenme alanlarının korunması,
- Planın uygulanması ve ne şekilde yürütüleceği,

b. Tüm bölgeyi kapsamaktadır.

c. Uzun dönemlidir.

Genellikle 10-20 yıllık bir zaman dilimini ilgilendirmektedir. Geniş kapsamlı bir master plan hazırlanması, diğer plan türleri ile karşılaştırıldığında en iddialı girişim olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer türlere oranla daha fazla çaba ve zaman gerektirmektedir. Ayrıca hazırlanması daha maliyetlidir. Bununla birlikte en yaygın ve geleneksel Planlama yaklaşımıdır. Toplum ve bölgeyi ilgilendiren ve geleceği etkileyen tüm konular geniş kapsamlı master Planlarda yer almaktadır. (Anonim 2013)

3.2.2 Küçük Bir Coğrafi Alanı Kapsayan Master Plan

Bu türdeki master planların temel karakteristikleri Aşağıdaki gibidir: (Anonim 2013)

- Belli bir coğrafi alana işaret edilmektedir.
- Orta (5-10 yıl) vadelidir.
- Birçok konuyu kapsamakta fakat konuları küçük bir bölge bazında daha spesifik ele alma eğilimindedir.

Anonim (2013)'e göre zaman ve bütçenin elverişli olması durumunda bu türdeki master planların hazırlanması arzu edilen bir durumdur. Fakat ayrılan sınırlı kaynaklar nedeniyle sadece aşağıdaki değişikliklerin yaşandığı ya da değişiklikler yaşanması beklenen bölgeler için de hazırlanabilir. Bu bölgelere örnek olarak;

- Merkezi iş bölgeleri,
- Tarihi koruma bölgeleri,
- Tehdit altındaki açık alan ve araziler,
- Yeniden yapılanma/gelişme alanları,
- Ticari ve endüstriyel büyümenin beklendiği bölgeler,
- Toplum ilgilendiren yaşam alanlarının tasarımı verilebilir.

3.2.3 Fonksiyonel Master Planlar

Fonksiyonel master planlar spesifik bir konu ve bu konu ile ilişkili başlıkları içermektedir. Fonksiyonel master planların karakteristikleri şu şekildedir: (Anonim 2013)

- Kapsamlı master planların bir bileşenini içermektedirler.
- Bölgenin tümünü ya da bir alt bölümünü kapsayabilir.
- Kısa dönemli (1-5 yıl) ya da uzun dönemli (10-20 yıl) birkapsamda olabilir.
- Tek başına bir plan ya da kapsamlı master planın bir parçası olabilirler.

Aşağıdaki şartların oluşması durumunda fonksiyonel master plan hazırlamak bölge/toplum açısından doğru bir eylemdir: (Anonim 2013)

1. Tek seferde geniş kapsamlı bir plan hazırlama mümkün olmayabilir.
2. Fonksiyonel master planlar hazırlayarak kapsamlı master planların belirli bölümleri tamamlanabilir.
3. Bölgenin farklı başlıklarda fonksiyonel master planları bulunmaktadır.
4. Belirli konular üzerinde planlama yapılması gerekmektedir ya da mevcut master planın güncellenmesi konusunda isteksizlik vardır.
5. Tek seferde geniş kapsamlı bir master plan hazırlayabilmek için gerekli finansal kaynak bulunmayabilir.
6. Fonksiyonel planlar daha sonra birleştirilerek geniş kapsamlı master planlar oluşturulabilir.

3.2.4 Stratejik Master Planlar

Anonim (2013)'e göre stratejik master planlar kapsamlı master planların bir versiyonudur. Küçük bir coğrafi alanı kapsayan ya da fonksiyonel master planların aksine ana bir planın parçası olabilir. Toplumunu ilgilendiren en önemli sorunların ele alındığı ve bu sorunların şimdi ve gelecekte nasıl çözüleceği stratejik master planlar kapsamındadır. Temel karakteristikleri: (Anonim 2013)

- a. Bölge ve toplumla ilgili en önemli konuları ele almaktadır.
- b. Kısa (2-5 yıl) ya da uzun (10-20 yıl) bir dönemi ilgilendirmektedir.
- c. Tüm bölgeyi kapsamaktadır.

d. Yer alacak konular öncelik sırasına göre oluşturulmaktadır

Stratejik master plan hazırlamak bölge/ toplum açısından doğru bir eylem olabilir.

Çünkü;

1. Tüm sorunları ele almamaktadır.
2. Kısa ve uzun dönemli bir bakış açısına sahip olabilir.
3. Bölgenin sanayi gelişimi ve yatırımları çekme konusunda diğer bölgelerle rekabet halinde olduğunu hatırlatmaktadır.
4. Stratejik master planlar bölgenin algılanan zayıflıklarını güce dönüştürerek rekabet avantajının artırılmasını sağlayabilir. Stratejik planlama, ekonomik durgunluk ve daralma problemleri yaşayan bölgeler için önerilmektedir. Pratik stratejiler ile bölgesel anlamda gelişmeyi sağlayabilir. (Anonim 2013)

3.2.5 Dar Kapsamlı Master Plan

Anonim (2013)'e göre dar kapsamlı master planlar çoğunlukla vizyon ve arazi kullanımı konusundaki planlamalardan oluşmaktadır. İsteğe bağlı olarak kapsamlı master plan bileşenleri ilave edilebilmektedir. Genellikle az nüfuslu (örneğin; 10.000'den az) bölgeler için hazırlanabilen bir master plan türüdür. Genellikle profesyonel planlamacılardan ziyade gönüllü katılımcıların çabaları ile oluşturulmaktadır. Avantajları; (Anonim 2013)

1. Hazırlama maliyeti düşüktür. Gönüllü katılımcıların çabasını gerektirmektedir.
2. Geniş kapsamlı master planların tüm bölümlerini içermesi zorunlu değildir.
3. Kısa ya da uzun dönemli bir perspektifte hazırlanabilmektedir.
4. Yerel sermaye gelişim programlarına bağlanabilir.
5. Kolaylıkla güncellenebilir.
6. Bu tür master planı öne çıkan olumsuz tarafı ise kapsamlı olmamasıdır.

3.3 Lojistik Master Plan Kavramı

Lojistik Master planlar (LMP), stratejik master plan türünde değerlendirilmektedir. Söz konusu oldukları bölgenin bölgesel lojistik geliştirme politikalarını içinde barındırmakla beraber bölgenin ulusal ve uluslararası platformda rekabet avantajı elde edebilmesi adına izlenmesi gereken yolları içeren bir rehberdir. Planda bölgenin lojistik altyapısı, mevcut durum analizi, güçlü ve zayıf yönleri, geleceğe yönelik fırsatlar ve tehditler, mikro ve makro

perspektifle ele alınmalıdır. LMP çalışmalarında Mevcut problemler ve darboğazlar yerel boyuttan başlayarak ilgili tüm paydaşlarla çok yönlü ele alınmakta ve çözüm yolları tartışmaya açılmaktadır. LMP’de, master planı hazırlanacak olan alanın; bir şehir, bir bölge, bir ülke ya da ekonomik bir koridor olmasına göre içeriği ve amacı, hem çekilen fotoğrafın büyüklüğüne hem de alanın ekonomik ve sosyal kalkınmışlık seviyelerine bağlı olarak farklılaşacağından söz edilebilir. (Anonim 2013)

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP), lojistik yönetimini: “Müşteri gereksinmelerini karşılamak üzere, üretim noktası ve tüketim noktaları arasındaki mal, hizmet ve ilgili bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanmalarının etkin ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması ve kontrolünü kapsayan tedarik zinciri süreci aşaması” olarak tanımlamaktadır (Cscmp 2012)

Lojistik master planlama, “ulaştırma altyapısının geliştirilmesi ile birlikte bütüncül bir yaklaşımla, ticareti gerçekleştirenlerin ihtiyaçlarının, hizmet sağlayanların uzmanlıklarının, altyapı kapasitesinin ve endüstriyel çerçevede ihtiyaç duyulan ulusal ve bölgesel nitelikli bir gelişim sürecidir.”(Anonim 2008)

Avustralya’da hazırlanan Morwell lojistik master plan çalışmasında lojistik master plan kavramı şu şekilde ele alınmaktadır: “...bir alanın (arazinin/yerleşim yerinin) geniş bir perspektifle büyümesi için gereken prensipleri düzenleyen ve temel kullanım biçimlerini, erişim noktalarını ve gelişme imkânlarını içeren geniş bir plan tipi olup; lojistik sektöründe talebe bağlı olarak, gelecekte gerçekleşebilecek değişimlere uyum sağlayabilecek esnekliğe sahip olmalıdır. (Anonim 2005)

Morwell şehri için hazırlanan Lojistik Master Plan’da ise amaç şu şekilde tarif edilmektedir: “... Demiryollarının kullanımını arttırmayı teşvik ederek, ekonomik olarak yaşama gücü ve sürdürülebilirliği olan, öncü olma niteliği taşıyan lojistik bir bölge ve intermodal taşımacılığa uygun bir terminal modeli oluşturmak. (Anonim 2005)

Lojistik master planlarda bölgenin, alanın ve ülkenin özelliklerine bağlı olarak esnek bir yapı içerisinde olması gerekmez, ayrıca konunun ana teması lojistik olarak amacın bugünü ve geleceği de kapsayan net bir şekilde yazılmış sonuç odaklı bir plan olmalıdır.

Trakya Lojistik Master Planına göre; ülkelerin gelişmişlik seviyesine bağlı olarak lojistik master planların içeriği değişmektedir. Gelişmiş ülkelerde yeni bir lojistik yapının oluşmasının aksine eksikliklerin giderilmesi ve sistemin yenilenmesi odaklı olurken, gelişmekte olan ülkelerdeki master plan örneklerinde ise lojistik alanında altyapı ve hukuk çalışmalarının yapılması, bölgesel bir planlama politikası hazırlanmasına yönelik bir çalışma yapılmaktadır. (Anonim 2013)

İngiltere bölgesinin West Midlands bölgesinde yapılan bölgesel lojistik çalışmasında ülkelerin gelişmişlik seviyesiyle şu şekilde açıklanmıştır: (Anonim 2004)

“Ulusal seviyedeki lojistik alanındaki planlama politikası yetersiz ve tarihi geçmiş bir yapıdadır. Bu durum ise, bölgesel, stratejik ve yerel bir planlama politikasının hazırlanma ihtiyacına neden olmaktadır.

- Bu durum yeni politikaların üretilmesinde ve planlama sürecinin belirlenmesinde yerel seviyede tutarsız bir durumun ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Ek olarak, stratejik veya yerel planlamacılar farklı dağıtım mülkiyeti ihtiyaçlarını az dikkate almakta ya da hiç dikkate almamakta ve operasyon, istihdam ve taşıma türü gibi konulardaki anlayışları yüzeysel seviyede kalmaktadır.
- Söz konusu yapıda, lojistik ve dağıtım için bölgesel seviyede güçlü ve gerçekçi bir çerçevenin oluşturulmasının önemi oldukça fazladır.” (Anonim 2004)

3.4. Lojistik Master Planlamada Dikkat Edilmesi Gerekenler

Master plan hazırlarken göz önünde bulundurulması gereken temel başlıklar aşağıdaki gibidir: (New Hampshire 2004)

Olması Zorunlu Olan Bölümler

- Vizyon
- Alanın (bölgenin) Kullanımı: Nüfus, ekonomik aktiviteler ile doğal, tarihi ve kültürel kaynaklara dayalı olarak, önerilen yerlerdeki mevcut durumlar ile büyüme ve gelecekteki alan kullanımına dair konuları içermelidir.

Diğer Bölümler:

- **Ulaşım:** Bu bölümde ilgili tüm ulaşım türlerine yoğunlaşarak, uygun yerel ihtiyaçların karşılanması için gerekli çerçevenin belirlenmesi ve bölgesel taşımacılık

planlarıyla koordine edilmesini içerir. Söz konusu başlığın altında toplu taşımacılık, parklar ve tesisler, hatta bisiklet güzergâhları gibi ayrıntılara da yer verilebilir.

- **Kamuoyuna Ait Tesisler:** Bu başlık altında ilgili alandaki tesislerin kamuoyunun gelecekteki ihtiyaçlarını karşılama becerisi ile yerel kamu yetkililerinin ya da bölgesel ve/veya merkezi teşkilatların oluşturabileceği okul bölgesi gibi yasal kısıtlamaların ilerleyen dönemlerde sorun yaratmaması için incelenerek gerekli koordinasyonun sağlanmasına özen gösterilir.
- **Ekonomik Gelişme:** Bu başlıkta ilgili bölgenin güçlü ve zayıf yanları göz önünde bulundurularak bölgenin ekonomik amaçlarına ulaşmasında gerekli eylemler ele alınır.
- **Doğal Kaynaklar:** Bu bölümde hem bölge hem de yakın bölgeler için kritik ya da hassas olan alan ya da kaynaklar tanımlanarak tasniflenir. Bu işe, alanın geliştirilmesine etki edebilecek doğal kaynakların korunması gibi düzenlemelerin anlaşılmasında bir temel görevi görür. Söz konusu başlık altında, yakın coğrafyalar ile olası ihtilafların da belirtilmesi oldukça önemlidir.
- **Doğal Tehlikeler:** İlgili bölgede gerçekleşmesi olası doğal afetlerin fiziksel özellikleri, şiddeti, sıklığı ve diğer potansiyel tehlikeler ele alınmaktadır. Bu bölümde, doğal afetler nedeniyle bugün ve gelecekte ortaya çıkabilecek risklerin mevcut alan ve geliştirme Süreçlerine etkileri tanımlanmalıdır.
- **Park ve Dinlenme Alanları:** Mevcut durumdaki ve gelecekteki rekreasyon alanı ihtiyaçlarını içermelidir.
- **Kamu Hizmetleri:** Bu bölümde ilgili bölgenin bugün ve gelecekteki durumunda kamu ve özel sektöre ait tesislerin konumları ile gereksinimleri analiz edilmektedir. Söz konusu analiz, hem yerel hem de bölgesel düzeyde; iletişim tesislerini, tedarikçileri ve dağıtım ile depolama için tesisleri içermelidir.
- **Kültürel ve Tarihi Kaynaklar:** Kültürel ve tarihi kaynaklar tanımlanarak alanın kullanımı ile ilgili olarak ulaşım ve yerleşim yerlerinin kurulması gibi düzenlemelerden zarar görmesinin engellenmesi veya korunması gibi unsurları içeren bir bölümdür.
- **Bölgesel Konular:** Bölgeyi ilgilendiren özellikli alanların tespitine değinilen bölümdür. Bu alanlar, içerdikleri kaynakların tamamının ilgili bölge içerisinde yer alması, bölge sınırına yakın olması veya komşu bölgelerle ortak kullanımda olmasına göre ele alınabilir. Bu durum ise, kamuya ait tesislerin, doğal kaynakların, ekonomik ve istihdama yönelik potansiyelin, ulaşımın, tarımın ve boş alanların yeniden

değerlendirilmesine yol açacaktır. Bu bölümün amacı, bölgesel farkındalık yaratarak büyümeyi gerçekleştirirken, yerel vizyona da katkı sağlamaktır.

- **Yakın Bölgeler (komşular):** Bu kısımda yerel kamu birimlerinin spesifik bir coğrafi alan için yerleşim yeri gelişimi gibi konuları ele alış biçimine yer verilir. Bir diğer ifade ile bu kısım aslında yerel nitelikli bir master plandır. Eğer böyle bir çalışma gerçekleştirilmezse, yani yerel bir master plan hazırlanmaz ise, ana master planda gelecekte sorunlar ile karşılaşılabilir.
- **Kamuoyu ile İletişim:** Bu bölümde bölgede yaşayanların gelişime ve değişime pozitif tutumlar geliştirmelerine ve belirlenen amaç ile hedeflere ulaşmada kamu ve özel sektöre rehberlik edilmesine odaklanılır. Bir diğer ifadeyle, tüm paydaşların desteği elde edilmeye çalışılır
- **İskan:** Bölgedeki mevcut konut koşulları ile gelecekte ortaya çıkacak her gelir ve yaş grubuna hitap edecek nitelikte konut ihtiyacına odaklanılır. Bu ise aynı zamanda, gerekli insan kaynağının da entegrasyonunu içeren bir süreç anlamını taşımaktadır.
- **Uygulama:** Bu kısım, uzun vadeli bir eylem planlaması olup; spesifik eylemler, zaman çizelgeleri, alan geliştirme için gereken düzenlemelerin tanımları ve süreçleri ile planın her adımının etkinliğini ölçme ve değerlendirme için gereken sorumlulukları tespit etmeye yöneliktir.” (Anonim 2013)

3.5 Türkiye’deki Lojistik Master Planlar

Lojistik Master Planlar Stratejik master planlar olarak da adlandırılmaktadır. Bölgenin mevcut durumunu inceleyerek bölgenin yurtiçi ve yurtdışı lojistik unsurları açısından rekabet avantajı yaratması için bir yol gösterici niteliğindedir.

Türkiye ulaştırma ve lojistik konusunda coğrafi konumu gereği lojistik merkez olabilecek konumundadır, ama Türkiye deki lojistik ve ulaştırma yasalarındaki eksikliklerden ve altyapı yetersizliklerinden bu avantajı kullanamamaktadır. Dünya Bankası tarafından yapılan Lojistik performans endeksi sonuçlarından da görülebildiği gibi Türkiye lojistik alanında 2007-2010 yılları arasında 5 sıra gerilerken 2010-2012 yılları arasında 155 ülke arasında 12 sıra yukarı sıçrayarak 27. sırada yer almaktadır. Türkiye ileriki yıllarda altyapı ve yasalardaki eksiklikleri de tamamlayarak lojistik performans endeksinde ilk 10. Sırada yer alması beklenmektedir.

Türkiye'nin mevcut yasalardaki eksiklikleri düzenlemesi, sektör için gerekli olan yatırımlara yönelmesi ve sektöre daha fazla önem verip öncelikli olarak sektörün master planını hazırlaması ile bulunduğu coğrafyadaki ülkelerin mallarını taşıyarak sahip olduğu iş potansiyelini daha da ilerletmesi beklenmektedir. (Ersoy 2008)

Türkiye’de Mersin lojistik strateji planı, Hatay ve Osmaniye illeri Lojistik Master planı, Samsun Bölgesi Master planı gibi bölgesel olarak master planlar hazırlanmıştır. Kocaeli bölgesi için ilk yarısı tamamlanmıştır. Bölgesel Lojistik Master planda aşağıdaki veriler yer almaktadır.

Bölgenin mevcut durum analizi yapılması,

A-Bölgenin uluslararası ve yurtiçi taşımacılık

Ulusal ve Yerel Lojistik için;

- Karayolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- İntermodal Taşımacılık
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Kargo Taşımacılığı
- Depo İşletmeciliği

B-Bölgenin Ekonomik yapısının incelenmesi,

Nüfus verileri

Eğitim durumu

Tarım

Maden

Sanayi

Organize Sanayi Bölgeleri

Küçük Sanayi Bölgeleri

Serbest Bölgeler

C- Sınır kapıları ve Gümrükleme

- D-Bölgenin ulaştırma altyapısı
- E-Bölgenin ithalat ve ihracat yapısı
- F-Bölge Komşuların Lojistik Bağlantıları
- G-Uluslararası Projeler
- F-Limanlar
- H- Doğal Kaynaklar
- I- Kültürel Kaynaklar
- K- Çevre
- L-Lojistik Eğitimi

Master plan hazırlamada öncelikle sektörün genel durumu değerlendirilmelidir. Mevcut durumu işletmeler, üniversiteler, sektör dernekleri, kamu kurumları, müşteriler. Bölge de yaşayanlar ve tedarikçiler ihtiyaçları doğrultusunda sektöre ait eksiklikleri, tehditleri, fırsatları ve sektörün güçlü yönlerini belirlemelidir. Belirlenen bu unsur yasalarla ve altyapı çalışmalarıyla desteklenerek sektörün sorunlarını çözüme kavuşturmayı güçlü yönlerini de daha avantajlı hale getirmeyi amaçlayan bir yol haritası çizilmelidir. (Anonim 2013)

Bir lojistik master planın olmazsa olması diyebileceğimiz hususlardan biri ‘Vizyon’dur. Vizyon yapılacak gelecek planlarıyla beraber ortak bir hedefin oluşturulması adına da çok önemlidir. Diğer bir konu ise lojistik merkezlerine ilişkin yer tespiti, bu merkezlerin işlevi ve kullanımı olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistik Merkezlerin yurtiçi, bölgeler ve uluslararası açıdan konumu, karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve kombine taşıma açısından uygunluğu iyi bir şekilde etüt edilmelidir.(Erdal 2012)

3.5.1 TR63 İşkenderun Lojistik Köyü İle Antakya ve Osmaniye Destek Merkezleri Master Planı

Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye illerini içine alan TR63 Bölgesi’nin gelişmesinde desteklenecek sektörler içinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Lojistiğin, bölge kalkınmasında bir kaldıraç olarak kullanılması ancak bölgenin bir lojistik üs olmasına bağlıdır. Bu rapor, Hatay ve Osmaniye illerinde lojistik sektörünün gelişerek bölgeye, komşu illere, Güney Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nin ekonomik gelişmesinde bir destek olması, bölgeden geçecek uluslar arası yüklerin intermodal taşıma fırsatına kavuşması amacıyla yapılacak çalışmaları kapsayan “İşkenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı” dır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Bölgede ekonomiye, tarıma ve sanayiye destek vermesi planlanan, İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin ve bütününde Lojistik Mastır Plan'ın katma değer yaratabilmesi, öncelikle tesis içinde verilecek olan hizmetlerin eksiksiz, kaliteli ve ekonomik olmasına bağlıdır. Başarı, İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin bu bölgede kurulmuş bulunan veya kurulacak olan lojistik odaklarla da uyum içinde çalışmasına ve karşılıklı olarak işbirliği yaratılmasına bağlıdır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Bölgede lojistiğin kalkınmaya destek olacak bir sektör olarak yapılanması öncelikle İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulmasına ve iş potansiyeli kazanmasına bağlıdır. Ardından, İİLOSB İskenderun Limak Limanı'yla, İskenderun Demir Çelik Limanı'yla, OSB iskeleleri ile Antakya Lojistik Merkezi ve Osmaniye Lojistik Merkezi ile işbirliği içinde katma değer yaratacak bir şekilde çalışmak durumundadır. İskenderun'da bulunan tüm liman ve iskeleler, özellikle Limak Limanı, İskenderun'un bir lojistik üs olabilmesi için en büyük fırsata sahip olan bir lojistik odaktır. Bu nedenle "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Plan" çalışmasının bir kısmı, İskenderun Limak Limanı'nın ihtiyaçlarının karşılanması ve İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile katma değer üretilmesine ayrılmıştır. Her iki odağın birbirlerini destekleyecek bir uyum içinde çalışmasının sağlanması için Limak Limanı gelişim stratejisi önemlidir. İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin başarılı olması için, Limak Limanı'nın uluslararası taşıma koridorlarında yer almakta olduğunun anlaşılması ve kabullenilmesi gerekmektedir. Limak Limanı, uluslararası yük transit limanı olma yolunda ilerleme kararı vermiştir ve bunun sağlanması da ancak Liman alanı ve yakın çevresi içinde verilecek olan hizmetlerin hızlı, diğer rakip limanlara göre ekonomik, kaliteli ve verimli olmasına bağlıdır. Bunların tümü potansiyelin artma şansına tabidir ve bu raporda yazılanların gerçekleşmesi ile limanda elleçlenecek olan mal miktarının artırılması söz konusu olacaktır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Amaç, Hatay ve Osmaniye illerinde İskenderun'da yapılacak olan yatırımla, uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilecek altyapının planlanmasıdır. Bu Mastır Plan; İskenderun, Antakya ve Osmaniye'deki lojistik alt ve üstyapısının nasıl olacağını ve kuruluş yöntemlerini içermektedir. Bu çalışmanın amacı, daha sonra hazırlanacak fizibilitelere ve yatırım planlarına uygun olarak İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin, Antakya Lojistik Destek Merkezi'nin ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezi'nin, ortak çalışması ile sinerji ve

işbirliği yaratacak şekilde bölgedeki lojistik odaklarla birlikte çalışmasıdır. Bölgede lojistiğin gelişmesi için gereken kamu ve özel sektör desteği ile lojistiğin, bölge ekonomisinin gelişmesine büyük destek olacağı düşünülmektedir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

3.5.1.1 Eylem Planı

‘İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Destek Merkezleri Master Planı’ çerçevesinde, İskenderun lojistik merkez olarak öne çıkmaktadır. Hem demiryolu bağlantısı hem de Limanlar ve iskeleler ile olan bağlantısı karayolu nedeniyle İskenderun lojistik köyün kurulmasına en uygun lokasyon olarak görülmektedir. Bu karadan dolayı lojistik master plan öncelikli olarak İskenderun’da yapılacak çalışmaları kapsamaktadır. İskenderun demiryolu altyapısının avantajı, kapasitesi ve iş potansiyeli, yüksek Limanlara ve iskelelere sahip olması, Akdeniz’in en Doğu ucundaki coğrafi yerleşimi, bu noktadan Ortadoğu ve Asya’ya bağlantı kurulabilmesi, Bölgede önemli ölçekte bir sanayinin olması ve ekonominin gelişmiş olması nedeniyle lojistiğin destek sağlayacağı en uygun lokasyon olarak ortaya çıkmaktadır. Master plan kapsamında bulunan Antakya ve Osmaniye İlleri ilintili olarak inşa edilecek lojistik merkezlerden İskenderun’da oluşacak lojistik potansiyele destek olacak ve burada yapılan yatırımlardan destek alarak Bölgelerindeki yatırımlara destek vereceklerdir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

3.5.1.1.1 Gelecek 1 Yıl İçinde Kısa Dönem İş Planı

Projenin uygulamaya koyulması için Bölgesel uyanış ve bilinçlendirme çalışmasının başlaması gerekmektedir. Bu çalışma öncelikle Hatay ve Osmaniye İlleri Lojistik Master Planının basın ve kamuoyu ile paylaşılması şeklinde olmalıdır. Bölgede başlayan lojistik sektörü merak ve ilgisi zaman kaybedilmeden işlenmelidir. Okullarda verilecek olan seminerlerle, Ticaret ve Sanayi Odalarında düzenlenecek konferanslarla, basın toplantılarıyla, yurt içi lojistik merkez gezileriyle tanıtım süreci başlatılacaktır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Master planın temelinde lojistik köy ve lojistik merkezler yatmaktadır. Bu altyapı üzerine master plan oturtulmuştur. Çalışmaların başlangıcında henüz yer seçimi yapılmadan, müteşbbis heyet oluşturulmadan Bölge üst düzey yetkililerinin bundan önce Mersin Lojistik Köyü çalışmasında olduğu ve şimdi de Samsun lojistik köy çalışmasında planlandığı gibi İtalya veya Almanya’da bulunan lojistik köy ve merkezleri ziyaret etmeleri gerekmektedir. Müteşbbis heyette yer alacak olan kurum temsilcilerinin yurt dışında bu tesisleri görmesi

işleri hızlandırıcı bir etki yaratacaktır. Bu sürecin ardından yapılacak işlem, yer seçiminin sonuçlanmasıdır. Yer seçimi için yer seçim komitesinin kurulması, seçim kriterlerinin belirlenmesi ve yerin onaylanması gerekmektedir. İmar planlarında gerekirse plan değişikliği yapılması da gündeme gelecektir. Bu adımların sonucunda, Müteşebbis Heyetin oluşturulması ve Sanayi Bakanlığına başvuru işlemlerinin başlatılması gündeme gelecektir. Bu konuda Sayın Valilerimizin başkanlığında, Ticaret ve Sanayi odalarının sorumluluğunda, yakın OSB'lerin desteğiyle başvuru ve onay prosedürü gerçekleştirilmelidir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Bölgede lojistiğin gelişmesine destek olacak İskenderun Lojistik Danışma Merkezinin de kuruluş çalışmaları başlatılmalıdır. Lojistik köy ve merkezlerde yer almak isteyen kişi ve kuruluşlara desteği bu danışma merkezi sağlayacaktır. Danışma merkezinin çalışmaları için dışarıdan bir danışmanlık hizmeti alınmasında zorunluluk vardır. Aynı danışmanlık çerçevesinde Ekim 2011 tarihinde gerçekleşmesi önerilen İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı ve İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı da gündeme getirilmeli ve çalışmalara başlanılmalıdır. Danışmanlık aynı çerçevede İskenderun Lojistik Konsey çalışmalarını da organize etmeli ve sektör derneklerinin proje içinde yer alarak projeye destek vermeleri sağlanmalıdır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Bu çalışma için Antakya Ticaret ve Sanayi Odasının, İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasının, Deniz Ticaret Odasının, Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odasının, her üç organize Sanayi Bölgesinin, her üç Belediyenin, Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansının ve Valiliklerin oluşturacağı bir platformun devreye girmesi önerilmektedir. Koordinasyonun danışman tarafından yapılacağı bu çalışmada müteşebbis heyette bulunacak olan kurumların da desteği ile projenin kısa dönem adımları atılabilecektir. Gelecek 2 yıl içinde yapılacak çalışmalarla ilgili zamanlama tablosu aşağıda verilmiştir. Projenin ilerleme hızına ve bürokratik destek ve yavaşlatılmalarına karşı opsiyonlu olması gerekmektedir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

İskenderun Lojistik Köyü İçin;

2013 yılı Ocak ve Şubat Ayları için

1- Lojistik Master Plan Platformunun oluşturulması

- a. Danışman seçimi
- b. Eylem planı hazırlanması
- c. İş bölümü yapılması
- d. Master Planın Lansman çalışması
- e. Yurt Dışı Lojistik Köy ziyareti

2- Proje Görüşmelerinin yapılması

- a. Hatay Valiliği
- b. İskenderun Belediye Başkanlığı
- c. TCDD Adana Bölge Müdürlüğü
- d. Sanayi Bakanlığı, Ankara
- e. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara
- f. TCDD Genel Müdürlüğü, Ankara
- g. Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara

2013 Mart Ayı sonrasında

3- Yer Seçim Komitesinin oluşturulması

- a. Yer seçim Çalışması yapılması
- b. İmar plan değişikliği
- c. Yatırımcılarla ön talep toplanması

4- Müteşebbis Heyet Kurulması ve Bakanlık başvurusu

- a. Üyelerin seçimi ve ilk toplantı düzenlenmesi
- b. Müteşebbis heyet Yurt dışı ziyareti
- c. Sanayi Bakanlığı başvurusunun hazırlanması
- d. Bakanlık onayının alınması

5- Lojistik Fuar Ve Kongre düzenlenmesi

- a. İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı düzenlenmesi
- b. İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı Düzenlenmesi

6- İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Kuruluşu

- a. Yönetim Kurulu ve Bölge Müdürlüğü kadrolaşması
- b. Fizibilite Hazırlığı
- c. Topografik Haritaların hazırlanması
- d. Avan Projenin hazırlanması
- e. Şartnamelerin Hazırlanması
- f. Yatırımcılarla görüşmelerin yapılması
- g. Yurt dışından yatırımcı davet edilmesi

7- İskenderun Lojistik Danışma Merkezinin Kurulması

- a. İş planının hazırlanması
- b. Ekibin belirlenmesi
- c. Çalışmaların başlanması

8- İskenderun Lojistik Konseyinin Kurulması

- a. Yetkilerin belirlenmesi
- b. Toplantıların başlatılması

Bu plan çerçevesinde yapılacak çalışmalar ile İskenderun Bölgesinde Lojistik Master Plan kapsamındaki çalışmalar hayata geçirilebilecektir. Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri de benzer bir süreç içinde gerçekleşecektir. Her iki Lojistik Merkezi için geçerli olmak üzere kısa dönem yapılacak çalışmaların programı ve tahmini bütçeleri aşağıda sunulmuştur. İçeriklerinin darlığı nedeniyle Lojistik danışma merkezi, Lojistik Konsey, Uluslararası Lojistik Fuarı ve Uluslararası Lojistik Konferansı çalışmaları Osmaniye ve Antakya Lojistik merkezleri için kurulmayacaktır. Bu merkezler İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile birlikte yapılacak çalışmalara eşlik edecektir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

3.5.1.1.2 Gelecek 2-5 Yıl İçinde Orta Vadede

Kısa dönem çalışmalarda öncelikle Bölgede lojistik konusunda bilinirliğin artırılması hedeflenmiştir. Gerek İskenderun Lojistik Köyü veya Osmaniye ve Antakya Lojistik Merkezleri için 2013 yılından itibaren Sanayi Bakanlığı izinlerinin alınması ve buna paralel arazi alımı ve inşaat alt yapı çalışmalarının başlatılması planlanmaktadır. Bu çalışma ya başlangıç olmak üzere önceki dönemde kısa vadede ön taleplerin toplanması bu taleplerin bir talep sözleşmesine bağlanması sağlanacaktır. Orta vadede 2-5 yıl sürecinde ise yapılacak çalışma arazilerin talep sahiplerine OSB kanun ve yönetmeliğine göre ön satışının gerçekleşmesidir. Firmalara İskenderun için 10.000 m² lik Antakya ve Osmaniye için 5.000 m² lik parseller tahsis edilecektir. Tüm üç tesiste geçerli olmak üzere projelendirilen ödeme planı şu şekildedir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde uygulandığı gibi ön sözleşme bedelsiz imzalanmaktadır. OSB 'nin kuruluş onayından sonraki dönemde taleplerin toplanma aşamasında, talep sözleşmesinin imzalanmasında depolama için kullanılacak alanların maliyetinin %25'i peşin olarak tahsil edilecektir. Geriye kalan tutar 2 yıl içinde aylık eşit ödemelerle tahsil edilecektir. Kredi kullanılmışsa ödemeler yatırımcı tarafından bankalara yapılacaktır. Arazi teslimi için ön görülen süre ön taleplerin peşinatının alınmasını takiben 1 yıldır. 2014 yılı başında araziler alt yapıları tamamlanmış olarak teslim edilecek ve

firmalardan bu araziler içine tahsis edilen arazinin minimum %25'i ile maksimum %50'si arasında bir depolama tesisi yapması istenecektir. Projeleri OSB tarafından onaylanmış olan depolama tesisleri kurmaları için taahhüt alınacaktır. Bu süre içinde tesisini kuramayan yatırımcıların parselleri OSB tarafından geri alınacak ve yeni yatırımcılara satılacaktır. Bu projede amaç 2015 yılı sonunda tüm yatırımların tamamlanması ve tesislerin tam kapasite ile faaliyete geçmesinin sağlanmasıdır. Kanun gereği tahsis edilen arazilerin kesin tapuları depo inşaatlarının tamamlanmasının ve işletme ruhsatlarının verilmesinden sonra yapılacaktır.(Yıldıztekin ve Çelik 2011)

İskenderun ve Osmaniye İhtisas Lojistik OSB'leri içinde inşa edilecek olan demiryolu Terminali için TCDD ile temasa geçilecektir. Demiryolunun bu tesislere getirilmesi TCDD tarafından yapılacaktır bu nedenle bütçelere ilave edilmemiştir. TCDD belli bir iş potansiyelinin garanti edilmesi ile bu hattı kendi olanakları ile yapmaktadır. Tesis içindeki istasyonun işletmesinin TCDD tarafından yapılması koşuluyla karşılıksız katkı istenecektir. Bu konuda hazırlanacak olan fizibilite çalışması sonunda demiryolu yük kapasitesi ortaya çıkacak ve tesise demiryolu hattının çekilmesi için yeterli kapasite olduğu görülecektir. Tesis içindeki vagon-konteynır-kamyon intermodal çalışması, dökme ve proje yük aktarma istasyonunun inşası, istenilen depolara depo arkalarından demiryolunun kılçıklarla bağlanması TCDD tarafından sağlanacaktır. Bu amaçla kullanılan arazinin bedeli de mülkiyeti TCDD ye ait olmak üzere TCDD tarafından OSB'ye ödenecektir. Bu tesisin de ana yatırıma paralel olarak 2015 sonunda tamamlanmış olması planlanmaktadır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Orta dönemde planlanması gereken bir diğer konu da tesisler içinde bulunan konteynır stoklama ve elleçleme tesisidir. Bu tesis de yap, işlet, devret sistem ile hayata geçirilecektir. Konteynır terminalinin arazisi bedelsiz aylık kira karşılığında verilecektir. Talep sahipleri ihale usulü ile yerin aylık kirasını ödeyip, tesisin alt yapısını yapıp pazarlık edilecek süre için kullanacaklardır. Hizmetin önceden belirlenecek fiyatlar çerçevesinde sağlanması istenecektir. İşletmeciler bu tesisleri işletecekler ve tüm yatırımcılara, depo sahiplerine boş ve dolu konteynır stoklama hizmeti vereceklerdir. İhale karşılığında belirlenen devir süresi sonunda konteynır stok alanı aylık kira usulü ile yeni işletmecisine daha yüksek bir kira bedeli ile ihale edilecektir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

2-5 yıl süre içinde yapılacak bir diğer çalışma da, ILOSB bünyesi içinde inşa edilecek olan tır parklarıdır. Bu tesis de konteynır stok alanları gibi yukarıda belirlenen sistem

çerçevesinde geliştirilecektir. Bu tesisin özel sektörcü kurulması, işletmesi ve ihale edilen süre sonunda OSB'ye devretmesi söz konusu olacaktır. İşletmeci araziye kira ödeyecek, arazinin altyapısını hazırlayacak, zemin kaplamasını giriş çıkış kapılarını güvenlik sistemlerini yerine getirecektir. Bu tesise giren araçlardan ayrıca kısmi bir park ücreti alınacak ve OSB gelirleri içinde değerlendirilecektir. Sözleşme süresi sonunda park alanı OSB tarafından işletilebileceği gibi yeniden kiralanması da mümkün olacaktır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Kurulacak olan İskenderun Lojistik Köyünün veya Antakya ve Osmaniye Lojistik merkezlerinin içinde çalışacak kişiler, ziyaretçiler, sürücüler için bir sosyal tesisi olması zorunluluktur. Merkezde yerleşecek olan sosyal tesisler içinde yer alacak olan çeşitli satış mağazaları, bankalar, taşımacılık ve forwarder ofisleri, yemek salonları, restoranlar, kahve salonları, büfeler, işletme tarafından inşa edilecek ve talep sahiplerine ihale yolu ile aylık kiralama bedeliyle kiralanacaktır. Kamusal hizmet vermesi gereken mescit, jandarma binası, gümrük binası, sağlık birimi, eğitim salonu, tasfiye istasyonları, giriş çıkış kapıları gibi bina ve tesisler ise İLOS B'ler tarafından inşa edilecek ve herkesin kullanımına kiralama yöntemi ile açılacaktır. Tesis içinde gece konaklamak ihtiyacı duyan kişiler için 1 adet konaklama tesisi planlanmıştır. Bu tesis de yap işlet devret usulü ile yatırımcılar tarafından inşa edilerek kullanıma çıkartılacaktır. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

Yine orta dönemde planlanması gereken bir diğer konu da OSB içinde yer alan tesisler ve firmalar için ulaşım, güvenlik temizlik hizmetlerini temin etmektir. Bu konuda da ihale ile verilmek üzere hizmetin OSB yönetimince temin edilmesi ve firmalara gün- m² hesabıyla satışı olacaktır. Firmalar bu hizmetleri m²'leri veya çalışanları başı esasına göre paylaşmak üzere bir işletme bedeli ödeyerek satın alacaklardır.(Yıldıztekin ve Çelik 2011)

3.5.1.1.3 Yıllık Uzun Dönem

Projeye göre 3. yılda tesis işletmeye girmiş olacaktır. Kapasitenin artışına ve oluşacak talebe göre 5. yıldan sonra büyüme ve tevzi talepleri başlayacaktır. Öngörülen büyüme senaryosu her 5 yılda bir 2. 3. ve 4. Etap genişleme projelerinin devreye alınmasıdır. İleride yatırımların kolaylaştırılması amacıyla projenin başında kurulmuş olan TIR parkı, demiryolu aktarma istasyonu, konteynır stok alanı ve sosyal tesisler gibi birimler başlangıçta büyük tutulmuş ve ileride olacak talep artışını karşılayacak seviyede artan kapasiteye yetecek ölçekte inşa edilmiş olacaktır. Böylece büyüme projelerinde dışı doğru alanlarda sadece yeni

depoların depo inşa edilmesiyle oluşacak yeni tesisler konusu olacak ve mevcut yapıyı zorlamadan devreye alınabileceklerdir. Her dönem için arazinin artış değerine paralel olarak yeni parsel satışları bir önceki dönemden daha yüksek bedellerle satılacaktır. Bu master planda yapılan ön fizibilite çalışması gelecek 20 yılı aşan talebe göre yapılmıştır Her şeye rağmen bu süre sonunda da birçok talebin oluşması beklenmektedir. Bu nedenle ileride olabilecek talepler için de planlamalarda ilave yedek alan öngörülmektedir. (Yıldıztekin ve Çelik 2011)

3.5.2 TR83 Bölgesi Samsun Master Planı

“Lojistik Master Planı”, hızlı ve maliyet düşürücü, hizmet kalitesini arttırıcı, küresel rekabet avantajı yaratıcı, ölçülebilirliği sağlayıcı bir sektör yapısı ile Asya, Avrupa ve Karadeniz Bölgesini keşiştiği bölgede Samsun’un bir lojistik üs ve Samsun Limanlarının da bu kapasiteye olumlu etkisini katabileceği bir hub limanları olma hedefini gerçekleştirecek yönlendirmeleri de kapsamaktadır. Mevcut durum çalışması sonucunda; (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

- Samsun’un lojistik altyapısının, orta-uzun vadede ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması için gereken bilgilere ulaşılmış,
- Artan lojistik faaliyetlerin şehrin istihdamına, yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi için şehir planlama konusunda yapılması gerekenler belirlenmiş,
- Lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üst yapı ihtiyacı tespit edilmiş,
- Samsun Limanları’na, Karadeniz’in en önemli uluslararası aktarma limanı (hub liman) özelliği kazandırılması hususunda eksikler ortaya konmuş,
- Samsun’un, Orta Asya ve Çin ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Karadeniz taşımacısındaki rolünü belirlenmiş,
- Mevcut ve planlanan lojistik altyapısının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesine katkısı göz önüne alınmış,
- Karadeniz ve Kuzey iç Anadolu bölgesinde oluşacak tarımsal amaçlı endüstriyel ürünlerin hammadde, yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş ve çıkış kapısı olması hedeflenmiş,

- Kuzeyde, demiryolu bağlantısı olan tek liman şehri olarak Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi için mevcut durum belirlenmiştir.

Mevut Durum raporu üzerine bir master plan hazırlığı gerekmiştir. Hazırlanacak olan master planın stratejilerini belirlemek amacıyla 4. Bölümde uzun dönemli küresel stratejiler, Avrupa Birliği ve ulusal stratejiler araştırılmış, bu stratejilerin master plan üzerindeki uzun dönemli etkileri ortaya konmuştur. 4. Bölüm aynı zamanda yerel kısa dönemli stratejileri ve buna bağlı talepleri de belirleyen bir çalışma olmuştur. 5. Bölüm olarak hazırlanan Master Plan çalışmasında, mevcut durum üzerine inşa edilecek yeni projelerle hedefe ulaşacak bir çalışma rotası belirlenmiştir. Bu çalışmada amaç, artık inşa edilmesi kaçınılmaz bir gerçek olan ve Samsun'da tüm lojistik fonksiyonların koordinasyonunu sağlayacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin yerinin, ölçeklerinin, içeriğinin, yatırım ve işletme yapısının belirlenmesi temel amaç olarak ortaya konulmuştur. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

3.5.2.1 Eylem Planı

TR 83 Bölge Lojistik Master Planı Ağırlıklı olarak Samsun'da yapılacak çalışmaları kapsamaktadır. Samsun demiryolu avantajı, kapasitesi yüksek deniz limanlarına sahip olması, coğrafi yerleşimi ile Karadeniz'e hitap etmesi, çalışan bir serbest bölgesi olması, bölgede hatırı sayılır bir sanayinin ve ekonominin yerleşmiş olması nedeniyle lojistiğin gelişeceği en uygun lokasyon olarak ortaya çıkartılmaktadır. Bölgede bulunan Amasya, Tokat, Çorum illeri ancak yayılma etkisi ile Samsun lojistiğine destek olacaklar ve burada yapılan yatırımlardan pay alabileceklerdir. Bu nedenle eylem planı Samsun için planlanan projelerin üzerine kurulmuştur. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

3.5.2.1.1 Gelecek 1 Yıl içinde kısa Dönem İş Planı

İlk yıl bilinç yaratılması, Lojistik Master Planının lansmanı, Kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin yer seçimi, imar planların da gerekli değişikliğin yapılması, projenin müteşebbis heyetinin kurulması, Sanayi Bakanlığından alınması gereken İhtisas OSB izninin başvurusu, başvurunun onaylanması, lojistik eğitiminin başlaması, Lojistik Fuar ve Kongresinin planlanması, Lojistik Konseyinin oluşturulması çalışmaları başlamalıdır. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

3.5.2.1.2 Gelecek 2-5 yıl içinde Orta Vadede

2013 yılından itibaren Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi bölgesinde arazi alımı ve alt yapı inşaatlarının başlaması planlanmalıdır. Bu çalışma için kısa dönemde ö taleplerin toplanması bu taleplerin bir sözleşmeye bağlanması sağlanacaktır. Orta vadede yapılacak çalışma arazilerin talep sahiplerine ön satışının gerçekleşmesidir. Bu amaçla firmalara tahsis edilecek olan 10.000 m² lik parsellerin ödemeleri planlanacaktır. Düşünülen ödeme planı şu şekildedir. Sözleşme imzalanmasında arazinin SILOSB'ye depolama için kullanılacak alanların maliyetinin %25'i peşin alınacaktır. Geriye kalan miktar 2 yıl içinde aylık eşit ödemelerle tahsil edilecektir. Arazi teslimi ön taleplerin peşinatının alınmasını takiben 1yıl içinde tamamlanabilecektir. 2014 yılı başında arazi teslimleri yapılacak ve firmalar dan bu araziler içine minimum 2.500 m² maksimum 5.000 m² lik depolama alanları kurmaları için taahhüt alınacaktır. Bu süre içinde tesisini kuramayan yatırımcıların parselleri geri alınacak ve yeni yatırımcılara satılacaktır. Amaç 2015 yılı sonunda tüm tesisin tam kapasite ile faaliyete geçmesinin sağlanmasıdır. Arazilerin kesin tapuları depo inşaatlarının tamamlanmasının ardından yapılacaktır. OSB içinde inşa edilecek olan demiryolu Terminali için işletmesinin TCDD tarafından yapılması koşuluyla katkı istenecektir. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

Hazırlanacak olan fizibilite çalışması sonunda ortaya çıkacak olan demiryolu yük kapasitesi yeterli olacak tesise demiryolu hattının çekilmesi tesis içinde yük aktarma istasyonunun inşası, istenilen depolara demiryolunun kılçıklarla bağlanması TCDD tarafından sağlanacaktır. Bu amaçla kullanılan arazinin bedeli de TCDD tarafından işletmeye ödenecektir. Bu tesisin de 2015 sonunda tamamlanmış olması planlanmaktadır. Yine alan içinde bulunan konteyner tesisi de yap işlet devret yöntemi ile gerçekleşecektir. Talep sahipleri ihale usulü ile yerin bedelini ödeyip, tesisin alt yapısını yapıp pazarlık edilecek süre içinde önceden belirlenecek fiyatlar çerçevesinde bu tesisi işletecekler ve tüm depo sahiplerine konteyner stoklama hizmeti vereceklerdir. Devir süresi sonunda konteyner stok alanı aylık kira usulü ile işletmecisine ihale dilecektir. SILOSB bünyesi içinde inşa edilecek olan Tır parkı için de yukarıda belirlenen sistemler inşaatı gerçekleştirilecek ve tesis özel sektöre işletmesi ve süre sonunda devretmesi için teslim edilecektir. Sitenin sosyal tesisleri olan satış mağazaları, bankalar, forwarder ofisleri işletme tarafından inşa edilecek ve talep sahiplerine aylık kiralama yolu ile kiralanacaktır. Mescit, jandarma binası, gümrük binası, sağlık birimi, eğitim salonu, tasfiye istasyonları, giriş çıkış kapıları OSB tarafından inşa edilecek ve kullanıma açılacaktır. Planlanan 2 adet konaklama tesisi de yap işlet devret usulü

ile yatırımcılar tarafından inşa edilerek işletilecektir. OSB içinde yer alan firmalar ihale ile görevlendirilmek üzere ulaşım, güvenlik temizlik hizmetlerinin 2 esasına göre paylaşmak üzere bir işletme bedeli ödeyerek satın alacaklardır. İlk 5 yıl içinde gelen yeni depo talepleri pazarın zayıflamasını engellemek amacıyla bekletilecektir. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

3.5.2.1.3 5-20 Yıllık Uzun Dönem

5. yıldan sonra her 5 yılda bir 2. 3. ve 4. Etap genişleme projeleri devreye girecektir. Bu genişleme projelerinde sadece depo inşa edilecek olan parseller söz konusu olacak mevcut TIR parkı, demir yolu aktarma istasyonu, konteyner stok alanı sosyal tesisler gibi birimler başlangıçta bu kapasiteye yetecek ölçekte inşa edilmiş olacaktır. Her dönem parsel satışları bir önceki dönemden daha yüksek bedellerle satılacaktır. Yapılan ön fizibilite çalışması 20 yıllık talebe göre yapılmış olup bu süre sonunda olabilecek talepler için de yedek alan ön görmektedir. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

3.5.3 Mersin Lojistik Strateji Planı

27.10.2008 tarihinde teslim edilmiş olan Bölüm 1: Mevcut Durum Raporu'ndan başlamak üzere, Mersin Lojistik Strateji Planı'nın üzerine kurgulanacağı yapının altyapısı belirlenmiş ve ihtiyaçlar ortaya konmuştur. (Yıldıztekin 2009)

15.01.2009 tarihinde teslim edilen Bölüm 2: Uzun Dönemli Stratejiler ve Kısa Dönemli Yerel İhtiyaçlar Raporu çerçevesinde ise, bu raporun hedeflerine ulaşılması için yapılacak çalışmaları kapsayan Master Plan takdim edilmiştir. (Yıldıztekin 2009)

Master Plan'a temel olan ana konu, Mersin'de inşa edilecek olan Lojistik Köy'ün alternatiflerinin incelenerek, aday lokasyonların belirlenmesi ve sonrasında bu lokasyonların her biri için fayda-maliyet analizlerinin yapılarak, bu alternatif alanlar arasında Lojistik Köy'ün inşa edilmesi için en uygun lokasyonun seçimi için yol göstermektir. Bu amaçla, gerek yerel yönetimlerle, gerek kamu kurum ve kuruluşları ve sivil toplum örgütleri ile, gerekse Mersin'de yerleşik lojistik sektöründe faaliyet göstermekte olan şirketlerin temsilcileri ile görüşmeler yapılmış ve 8 adet farklı lokasyon ile ilgili öneriler elde edilmiştir. Mersin Lojistik Strateji Planı'nın 3.kısımının 2. bölümünde bu lokasyonlar incelenmiş, çeşitli kısıtlardan ve lojistik köylerin 1. raporda açıklanan vazgeçilmez özelliklerinden dolayı; beş adet alternatif, engellerin belirtilmesi ile devre dışı bırakılmıştır. Geriye kalan, birbirine yakın

konumdaki üç bölge için, yeni tekniklerin de desteği ile bilimsel çalışmalarla ihtiyaç duyulan analizler tamamlanmıştır.

Araziler için yapılan değerlendirmeler, gelecek 20 yılın ihtiyacı göz önüne alınarak yapılmış, alınan karara paralel olarak ölçüğü büyütülmüş ve 20 yıl sonrasındaki ihtiyacı da karşılayabilecek bir ölçek belirlenmiştir. Arazide kademeli yatırım planlanmış, arazinin Lojistik Köy yönetimi tarafından inşa edilerek kira karşılığı değerlendirileceği var sayılmıştır. Master Plan'ın bu 3. bölümünde, kurulacak olan Lojistik Köy'ün, ülkemizdeki kanunlar çerçevesinde Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'na uygun olarak yönetimi planlanmıştır. Bu planın daha rasyonel olması, ancak ilgili yönetmeliğin hazırlanması ile sağlanacaktır. Master Plan'da aynı zamanda, hazırlanacak olan yönetmeliğe ışık tutacak noktalar da belirtilmiştir. Kurulacak olan Mersin Lojistik Köyü'nün verimli çalışması, Köy içinde verilecek olan hizmetlerin eksiksiz olmasına bağlı olduğu kadar; bu bölgede bulunan lojistik odaklarla da uyum içinde çalışmasına ve karşılıklı olarak sinerji yaratılmasına bağlıdır. (Yıldıztekin 2009)

Kurulacak olan Lojistik Köy, potansiyel kazanmak amacıyla, öncelikle Mersin Limanı ile iş birliği içinde çalışmak durumundadır. Mersin Limanı, Mersin'in bir lojistik üs olabilmesi için vazgeçilmez bir lojistik odaktır. Bu nedenle Master Plan'ın büyük bir bölümü, Mersin Limanı'nın ihtiyaçlarının karşılanması ve Lojistik Köy ile uyum içinde çalışmasının sağlanması için liman gelişim stratejilerine ayrılmıştır. Lojistik Köy'ün başarılı olması için, Mersin Limanı'nın uluslararası taşıma koridorlarında yer alması kaçınılmaz bir olgudur. Bunun sağlanması da, ancak liman içinde verilecek olan hizmetlerin hızlı, diğer rakip limanlara göre ekonomik, kaliteli ve verimli olmasına bağlıdır. Bu yüzden, limandan geçecek olan mal miktarının artırılması amacıyla alınacak tedbirler de raporda yer almaktadır. Lojistik Köy, mevcut Organize Sanayi Bölgesi ile yeni inşa edilecek olan 2. Organize Sanayi Bölgesinin arasında, bu bölgeleri Mersin-Tarsus Karayolu'na, demiryoluna ve İmar Planı'nda yer alan Mersin 2. Çevre Yolu'na bağlayacak bir konumdadır. Lojistik Köy'ün bu Organize Sanayi Bölgelerine katkısı olacağı kadar Organize Sanayi Bölgelerinin de Köy'e büyük potansiyel yaratacağı kesindir. Kısa bir mesafe içinde taşınabilme avantajı ve demiryolu bağlantısı olması, Organize Sanayi Bölgelerinin ihtiyacı olan hammaddelerin deniz veya demiryolu ile taşınarak Lojistik Köy'de stoklanması veya tersine bir operasyonla bu bölgede üretilen ürünlerin depolanmak veya deniz ve demir yolu ile taşınmasını sağlamak, konteyner doldurmasını yapmak, boş konteynerleri stoklamak gibi hizmetlerin de verilebilmesini mümkün kılacaktır. (Yıldıztekin 2009)

Bu gaye için Organize Sanayi Bölgesi'nin de gelişimi Master Plan içine dahil edilmiştir. Mersin'in bir diğer lojistik odağı da Serbest Bölge'dir. Bu bölgenin limana bitişik olması Mersin'in lojistik üs olmasında önemli bir unsurdur. Serbest Bölge'den çıkan ürünlerin de depolanacağı bir antrepo veya milli depo ihtiyacı da yine Lojistik Köy tarafından karşılanacaktır. Bu amaçla, Mersin Serbest Bölgesi ile ilgili gelişme planları da Master Plan'da yer almaktadır. (Yıldıztekin 2009)

Bir diğer unsur da, artık şehir içinde kalmış olan Toptancı Meyve-Sebze Hali'nin şehir dışına çıkartılmasıdır. Hal'e, Mersin Lojistik Köyü'nde bu amaçla yer ayrılmış olup; zaman içinde şehrin merkezinde büyük sorunlara yol açan bu bölgenin Mersin Lojistik Köyü'ne taşınması gerekecektir. Master Plan, Mersin Hal'i ile ilgili gelişme planını da kapsamaktadır. Mersin Lojistik Strateji Planı'nın temeli, lojistiğin Mersin için bir ekonomik gelişme unsuru olmasıdır. Bu da ancak Mersin İli'nde faaliyet gösteren şirketlerin hem küresel, hem de ulusal rakipleri karşısında ezilmemeleri ile sağlanabilecektir. Master Plan'a, Mersin'de çalışan yerel bir firmanın kurumsal yapılanması, hizmet yelpazesinin genişletilmesi, ölçeklerinin artırılması, coğrafi yayılması için örnek bir iş planı da dahil edilmiştir. Pilot Proje adını verdiğimiz bu çalışma, bu amaçla harekete geçecek olan firmalara bir yol haritası olabilecek niteliktedir. (Yıldıztekin 2009)

Lojistiğin yeni bir sektör olması, eğitim müfredatımızda henüz yaygın bir şekilde yer almamış olması gibi nedenlerden dolayı sektör, eleman ihtiyaçlarını ancak diğer rakip şirketlerden eleman transfer ederek karşılamaktadır. Akademik eğitimi olmayan hiç bir işin gelişemeyeceği varsayımıyla, bu Master Plan içinde, her seviyede lojistik elemanı yetiştirmek için örnek eğitim programları da hazırlanmıştır.

Mevcut Durum Raporu'ndaki araştırmalardan, lojistiğin Mersin'de gündemde kalması, ilginin artması, bilginin yaygınlaşması ve kullanımı için sektöre destek verecek bir Geliştirme Merkezi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. KOSGEB benzeri bir yapılanma ile, daha bağımsız çalışacak; akademik bilgi ile sektör bilgisini birleştirecek çalışmalar yapmak ve bölgede lojistiği desteklemek, yaymak, bilgi seviyesini yükseltmek amacıyla Mersin Lojistik Danışma Merkezi (MLDM) kurulması da Master Plan'a alınmıştır. MLDM'nin, kuruluşundan, hizmet yelpazesine ve yönetimine kadar geniş bir çerçeve, Master Plan'da detaylı olarak yer almıştır. (Yıldıztekin 2009)

Lojistik gibi farklı hizmetlerin birleştirildiği bir sektörde, kapıdan kapıya tüm operasyonlardan sorumlu olmak, ancak farklı operasyonları yürüten kuruluşlar arasında iş birliği ile sağlanacaktır. Mersin Lojistik Strateji Planı, bu konuyu da gündeme getirmiştir. Farklı lojistik hizmetlerin verildiği firmaların üye olduğu farklı dernekler arasında iş birliği sağlamak ve lojistiği farklı hizmetlerin birleştiği bir sektör haline getirmek için bu dernek temsilcilerinin oluşturacağı bir konseyin yapılanması incelenmiştir. Bölgesel taleplerin, dernekler arasında doğabilecek görüş ayrılıklarından dolayı zarar görmemesi, fikir ve karar birliği sağlanarak fayda yaratması amacıyla kurulacak olan konseyin; gerekçesi, nasıl kurulacağı ve çalışma esasları da Master Plan içinde yer almaktadır.(Yıldıztekin 2009)

Master Plan'ın son bölümü, geçtiğimiz yıl Mersin'de düzenlenen Lojistik Fuarı'nın ve Lojistik Kongresi'nin geleneksel hale getirilmesini içermektedir. Dış bilgiyi sektöre aktaracak, akademik unsurlar ile sektörü bir araya getirecek, yabancı müşterinin ve yatırımcının bağlantı kurmasını kolaylaştıracak, iş birliklerine olanak sağlayacak Lojistik Fuarı ve Lojistik Kongresi'nin çalışma esasları da, Master Plan'da bir bölüm olarak yer almıştır. Bu Master Plan, Mersin bölgesindeki lojistik alt ve üstyapının gereksinmelerini ve inşa yöntemlerini içermektedir. Amaç, planlı bir şekilde, fizibilitelerine ve yatırım planına uygun olarak, Mersin bölgesini uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilecek konuma getirmek için gerekli olan hazırlığı sağlamaktır. Bunun gerçekleşmesi için gereken Mersin Lojistik Köy, sinerji ve iş birliği yaratacak lojistik odaklar, lojistiğin gelişmesi için gereken destek, bölgesel iş birliği ve tanıtım, paylaşım sistemleri Master Planda yer almıştır. (Yıldıztekin 2009)

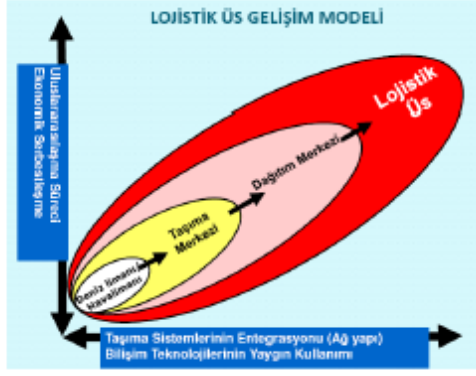
4. LOJİSTİK MERKEZLER

4.1 Lojistik Merkez Kavramı

Lojistikle ilgili etkinliklerin gerçekleştirilebilmesi için özel olarak kurulmuş yerlere “lojistik merkezler” denir. Bir lojistik merkez, farklı operatörler tarafından ticarî olarak ulusal ve uluslararası transit taşımacılık, lojistik ve dağıtımla ilgili tüm etkinliklerin gerçekleştiği bir bölgedir. Türkiye’de bu anlamı ifade etmek üzere lojistik merkezler için “yük köyü”, “lojistik köy” ve “lojistik üs” kavramları kullanılmaktadır. Lojistik merkezde faaliyet gösteren firmalar; buldukları alanın, binanın ve diğer hizmet alanlarının (depolar, dağıtım merkezleri, depolama alanları, ofisler, araç bakım binaları) sahibi ya da kiracısıdır. Serbest pazar kurallarını karşılamak üzere yukarıdaki etkinlikleri gerçekleştirmek isteyen tüm girişimcilere açık olmalıdırlar. (Eryürük 2010)

Erdal (2009)’e göre lojistik üs kavramını, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayırıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşik bankacılık ve bütünleşik lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesi olarak ifade etmektedir. Lojistik üsler, deniz veya havalimanı tabanlı olsun faaliyetlerini belirli bir merkezde yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme olanağını sağlamaktadır. Uluslararasılaşma süreci ile birlikte deniz ve havalimanlarının birbirleriyle bütünleşmesi, lojistik merkezleri; önce taşıma merkezi, daha sonra dağıtım merkezi olma konumuna getirmekte, en sonunda ise bir ülke geneline hakim olan lojistik kültür, kendisini daha genel bir ifade ile lojistik üs ile göstermektedir. Bu durumun temel nedenleri; “uluslararası etkileşim derecesi”, “ekonomideki rol”, “ulaşabilme (erişim)”, “hız”, “ölçek”, “taşıma sistemlerinin entegrasyonu” ve “maliyet”lerdir.

Lojistik üs gelişim modeline göre deniz limanı ve hava limanından taşıma merkezine, taşıma merkezinden dağıtım merkezine ve dağıtım merkezinden de lojistik üs gelişimi sağladığını öngörmüştür. (Şekil 4.1.) (Erdal 2009)



Şekil 4. 1. Lojistik Üs Gelişim Modeli

Kaynak:Lojistik üs gelişim modeli (ERDAL 2009)

Lojistik merkez kavramının zaman içerisindeki gelişimi ve buna bağlı olarak da ele alınan konular Tablo 4.1.'de görüldüğü gibidir.(Anonim 2013)

Tablo 4. 1. Yıllara göre Lojistik Merkez Konsepti ve Değişimi

Yıllara Göre Lojistik Merkez Konsepti ve Değişimi

Kaynak: Kristina Rimlen ve Dainara Grundey, "Logistics Centre Concept through Evolution and Definition", 2007, Engineering Economics, 2007, No 4 (54), s.93.

Tanım	Yazarlar	Önem Verilen Konular
Lojistik Merkez (Lojistik Köy olarak)	Breitzmann, Wenke (1999) Kondratowicz (2003) Rushton,Croucher,Beker (2006) Meidute,Vasiliauskas (2005) Europlatforms (2004) InLoc (2006)	<ul style="list-style-type: none"> Taşımacılık, lojistik ve ürünlerin dağıtımında fonksiyonellik Taşıma Türlerinin Entegrasyonu Coğrafi Kapsam Ambar, Dağıtım Merkezi, Depolama Alanı, Ofis gibi Tesisler Kamu Hizmetleri, Tam Bölgesel Erişim
YükTerminali (Dağıtım Merkezi olarak)	Pegrum (1963) Holtgen (1996) Wiegman,Masurel,Nijkamp (1998) Ballis,Golias (2002) Reynaud, Gouvernal (1987) Holtgen (1996) Kia,Shayan,Ghotb (2003) Lu,Yang (2006)	<ul style="list-style-type: none"> Yönetim ve Sahiplik konuları Taşıma Türlerinin Entegrasyonu Elleçleme Operasyonları Katma Değer Yaratan Hizmetler Gruplu/Grupsuz Konsinye Taşıma Taşıma Organizasyonu Merkezi Taşıma Türlerinin Entegrasyonu Sistemin Kilit Merkezlerine Yerleşim Depolama İçin Ürün Akışı Katma Değer Yaratan Hizmetler Hızlı Dağıtım
Dağıtım Merkezi (Lojistik Merkez olarak)	Bowersox,Smykay,LaLonde (1968) Cavinato (1989) Johnson,Wood (1996) Lu,Yang (2006) Ziolonis (2002)	<ul style="list-style-type: none"> Envanter için Alan Depolama Üretici ile tüketiciyi birbirine bağlama
Dağıtım Merkezi (Depo olarak) Depo	Minalga (2001) Ziolonis (2002) Urbonas (2004)	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.2 Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri

Anonim (2013)'e göre “...Lojistik merkezler, kuruldukları bölgenin ekonomik ve taşımacılık alanlarındaki gelişimleri açısından önemli bir role sahiptirler. Özellikle intermodal bir terminale sahip, modlar arası değişime imkan veren ve geniş ölçekli hizmetler sunabilen entegre lojistik merkezler, çoklu taşımacılığın (intermodal) gelişiminde kilit bir rol oynamaktadırlar. Lojistik merkezlerde farklı taşıma ve lojistik aktivite ile hizmetlerinin yakın bölgelerde bulunması, lojistik ve taşıma firmalarının daha güvenilir, daha esnek ve daha fazla rekabet edebilir nitelik kazanan endüstriyel çoklu taşıma merkezlerine olan ilgilerinin artmasına yol açmaktadır.”

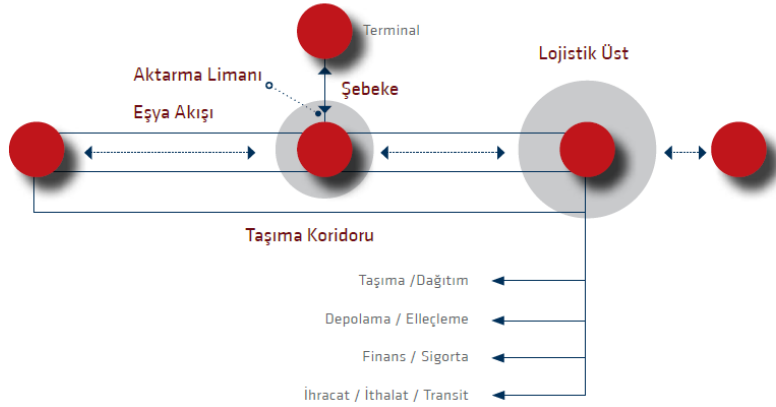
Erdal (2009)'a göre Lojistik merkezlerin temel özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Coğrafi konum
- Demiryolu, denizyolu, karayolu, iç su yolu ve boru hattı bağlantıları
- Kombine taşımacılık altyapısı
- İhracat, ithalat, transit ve gümrük rejimlerinde ticaret odaklılık
- Bölge ülkelerine yakınlık
- Üretim merkezlerine yakınlık
- Tüketim merkezlerine yakınlık
- İş süreçlerinde standartlaşma
- Yasal çerçevede basitlik
- Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı
- Lojistik üs saha genişliği (ofisler, konteyner alanları, araç parkları, depolar, vb.)
- Liman altyapısı; teknik donanımlar; vinçler, forkliftler, vb.
- Liman derinliği ve gemi manevra kapasitesi
- Rıhtım uzunluğu (denizyolu), pist uzunluğu (havayolu)
- Ro-Ro ve yolcu terminalleri
- Transit taşımacılık için elverişlilik
- Lojistik işletmeleri için ofisler
- Gümrük idari üniteleri
- Dağıtım merkezleri
- Ambalaj-paketleme-elleçleme hizmetleri
- Sigorta hizmetleri
- Lojistik Üslerin Temel Özellikleri
- Bankacılık ve finans kurumları
- Kapalı ve soğutmalı depolar, silolar
- Tehlikeli madde depolama merkezleri

- Tersaneler, tamir-bakım hizmetleri
- Havayolu kargo taşımacılığında hizmet veren pistlerin sayı ve uzunlukları
- Havayolu eşya taşımacılığında gelişmiş yer hizmetlerinin varlığı
- Lojistik eğitim kurumlarının varlığı ve mesleki eğitime elverişli mekanlar
- Lojistik meslek kollarında çeşitlilik ve uzmanlaşmış insan kaynakları
- Sosyal mekânlar; konaklama, dinlenme ve eğlence alanları

Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri

Kaynak: Eric Neubaur, The Ohio State University, Transportation Security, GEO 445 III Concepts and Methods.ppt, http://geog-www.sbs.ohio_state.edu/grads/bchastai/courses, Erişim Tarihi: 5.6.2004, Slayt No:41.



Şekil 4. 2. Lojistik Merkezlerin Temel Özellikleri

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

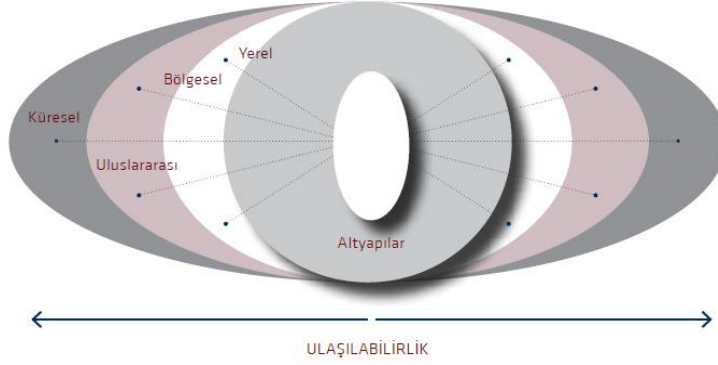
Anonim (2013)'e göre Lojistik merkez; taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. (Şekil 4.2)

4.3 Lojistik Üs Türleri

Erdal, (2009)'e göre Lojistik üs, teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumu elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, uluslararası ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedir. (Şekil 4.3.)

Lojistik Üs Türleri (Dostsever 2007)

- Küresel lojistik üsler,
- Uluslararası lojistik üsler,
- Bölgesel taşıma ve dağıtım üsleri,
- Yerel taşıma ve dağıtım üsleri olarak ayırmak mümkündür.



Şekil 4. 3. Lojistik Merkez Yerleşim Modeli

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

4.3.1 Küresel Lojistik Üsler

Erdal, (2005)'e göre Küresel lojistik merkezlerin en önemli özelliği kıtalar arası taşımacılıktaki temel bağlantı noktaları olmalarıdır. Dünyada birçok kıtalar arası taşıma hattı bulunmaktadır. Trans Pasifik Hattı, Trans Atlantik Hattı ve Avrupa–Uzak Doğu hattı bunlara örnek olarak verilebilir.

Küresel lojistik merkezi, coğrafi ve ekonomik açıdan bulunduğu kıtanın en uygun yerleşim bölgesinde yer almaktadır. Lojistik merkezin en önemli avantajı, tüm taşıma türlerini rahatlıkla kullanabilmesi ve birçok ülkeye olan yakınlığıdır. Bu avantaj, üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamasından kaynaklanmaktadır. Geniş bir ticari potansiyele sahip coğrafyaya nüfuz edebilmekte ve bölge ülkelerine hizmet verebilmektedir. Petrol ürünleri, dökme yük ürünler, paketlenmiş ürünler ve birçok türdeki eşya küresel lojistik merkezlerde toplanır, depolanır, dağıtımına hazır hale getirilir ve alıcılara ulaştırılır (Erdal 2005)

Küresel lojistik merkezlerin diğer temel özellikleri;

- Teknik olarak ileri düzeyde kombine taşımacılık imkanlarının varlığı. Özellikle güçlü denizyolu + havayolu + demiryolu + karayolu bağlantılarına sahip olunması. Kombine taşıma operasyonları, yükleme-boşaltma ve dağıtım operasyonlarına elverişlilik
- Standart ve dünya ile harmonize yasal çerçeve,
- En son bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin kullanımı,
- Farklı müşteri tip ve farklı yapıdaki lojistik faaliyetler için uygun hizmet çeşitliliği ve düşük maliyetler,
- Geniş coğrafi alanlar,
- Kapsamlı elleçleme ve depolama hizmetleri
- Gelişmiş bankacılık ve sigortacılık,
- Lojistik konusunda yetişmiş profesyonel insan kaynakları, olarak sıralanmaktadır.

4.3.2 Uluslararası Lojistik Üsleri

Uluslararası lojistik üsler, kıtanın belirli bir coğrafi alanında ve taşıma eksenini içinde yer alırlar. Uluslararası taşıma sistemi ve eşya akışı içinde büyük öneme sahiptirler. Bütün eşya tip ve özelliklerinin konsolidasyonu ve ayrıştırması (dekonsolidasyon) vb. lojistik operasyonlara elverişlidir. Ağırlıklı bir taşıma türü örneği denizyolu olmakla birlikte, güçlü havayolu ve demiryolu/karayolu bağlantıları da mevcuttur. (Erdal 2005)

Uluslararası lojistik üslere,

-Deniz limanı olarak; Valencia, Amsterdam, Cenova, Pire

-Havalimanı olarak; Brüksel, Amsterdam, Dubai, Osaka, Bankong örnek olarak verilebilir.

4.3.3 Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Bölgesel taşıma ve dağıtım üslerinin temel özelliği, uluslararası taşıma eksenlerine ve stratejik limanlara yakınlıklarıdır. Uluslararası taşıyıcılar ve göndericiler için eşya transferi, aktarma, depolama ve/veya dağıtım faaliyetleri için kullanılır.

Bölgesel taşıma ve dağıtım üslere,

-Deniz limanı olarak; Ghent, Limasol, Larnaka

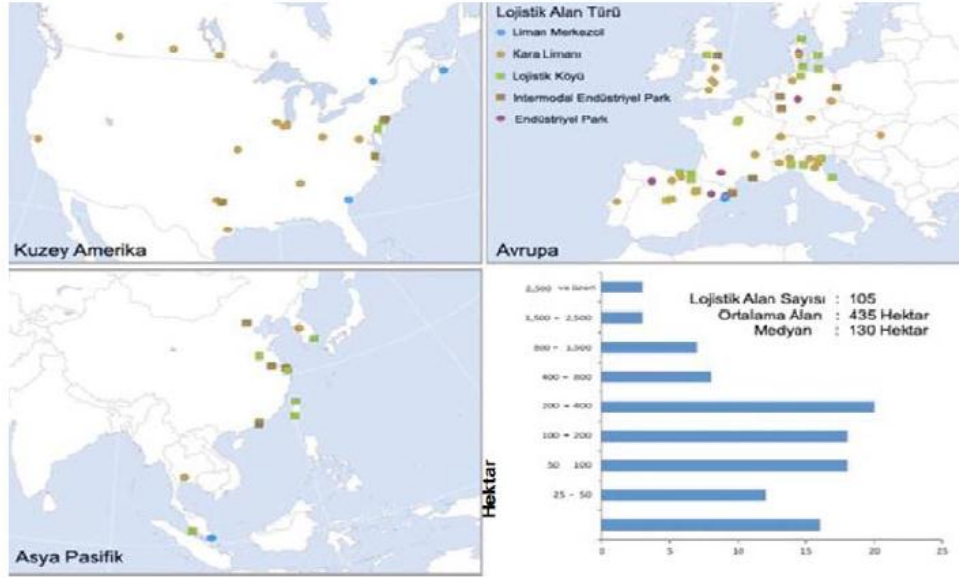
-Havalimanı olarak; Beijing, Shenzen, New Delhi örnek olarak verilebilir. (Erdal 2005)

4.3.4 Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Yerel taşıma ve dağıtım üsleri, çoğunlukla ulusal bazda faaliyet gösterirler. Genellikle bulunduğu ülkenin üretim ve tüketim merkezleri ile yurtdışı ithalat-ihracat hareketlerine katkıda bulunurlar. Ticari potansiyeli sınırlı olan bu bölgelerde entegre lojistik faaliyetler de pek gelişmemiştir. Ağırlıklı olarak bir taşıma türüne, denizyolu veya karayoluna dayalı bir tarihsel gelişim gözlenir. Yerel taşıma ve dağıtım üslerinin en büyük avantajları, ulusal bazda faaliyetlerden dolayı yasal çerçeve ve gümrük gibi bürokratik süreçleri içermemeleridir. Bölge ekonomisinin canlılığı için stratejik öneme sahiptirler. Daha çok belirli ürün gruplarında, örneğin faaliyette bulunan yörenin en değerli ürün grubunda (tarımsal çıktılar, deniz ürünleri veya madenler vb.) yurt içi ve yurtdışı sevkiyat ile ilgili taşıma ve dağıtım deneyimleri vardır. Ancak, dışa açılma ve dünya ile entegrasyonda zaman zaman sorunlar yaşanabilmektedir (Erdal 2005)

4.4 Dünya'dan Lojistik Merkez Örnekleri

Lojistik Kümelerin Yerleşimi ve Lojistik Alan Büyüklükleri



Şekil 4. 4. Lojistik Kümelerin Yerleşimi ve Lojistik Alan Büyüklükleri

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

4.4.1 Avrupa Lojistik Merkezleri ve Kümeleri

Avrupa Lojistik Merkezleri ve Kümeleri



Şekil 4. 5. Avrupa Lojistik Merkezleri ve Kümeleri

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

4.4.2 Almanya Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 2. Güterverkehrszenrum Dresden Lojistik Merkezi

Güterverkehrszenrum Dresden	
Genel Bilgi	
Doğu Almanya'nın en büyük multimodal terminallerinden birini bünyesinde barındırmaktadır. Uluslararası taşımacılık yollarına yakın konumu ile stratejik bir öneme sahiptir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Demiryolu, karayolu, nehiryolu, denizyolu, havalimanı
Intermodal Tesisler	Karayolu, demiryolu, nehiryolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Tır hizmetleri, konteyner depoları
Erişilebilirlik	Havalimanına 12 km, şehir merkezine 2 km uzaklıkta
Toplam Alan	145.686 m ²
Çalışan Sayısı	410 çalışan
Toplam Yatırım	60 milyon Euro
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	İlk yardım tesisi ve itfaiye
Özel Hizmetler	Kiralama, restoranlar, mağazalar
Toplam Depolama Alanı	5.2 hektar
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	4 adet işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu, nehiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut.
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

Tablo 4. 3.GVZ Entwicklungsgesellschaft Lojistik Merkezi

GVZ Entwicklungsgesellschaft

Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, intermodal terminal, nehiryolu
İntermodal Tesisler	İntermodal terminal, karayolu, demiryolu, nehiryolu, Neustadter limanına 3 km, Bremen Havaalanına 6 km.
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Ekipman kiralama
Erişilebilirlik	Budapeşte-Kelebia demiryoluna ve otoyollara bağlantı, Ferihegy havaalanı (16 km)
Toplam Alan	1.998.724 m ²
Çalışan Sayısı	3000 çalışan
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Tesis yanında itfaiye ve ilkyardım hizmetleri
Özel Hizmetler	Yakıt istasyonu, güvenlik hizmeti, kiralama hizmeti, posta hizmetleri
Toplam Depolama Alanı	323680 m ² (80 akr)
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	110 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehiryoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

Tablo 4. 4. Güterverkehszentrum Bremen Lojistik Merkezi

Güterverkehszentrum Bremen	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu
Intermodal Tesisler	İntermodal terminal.
Erişilebilirlik	Otoyolları ile doğrudan bağlantı
Toplam Alan	3.621.170 m ²
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Park alanı, gümrük hizmetleri, akaryakıt istasyonu
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehiryoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy

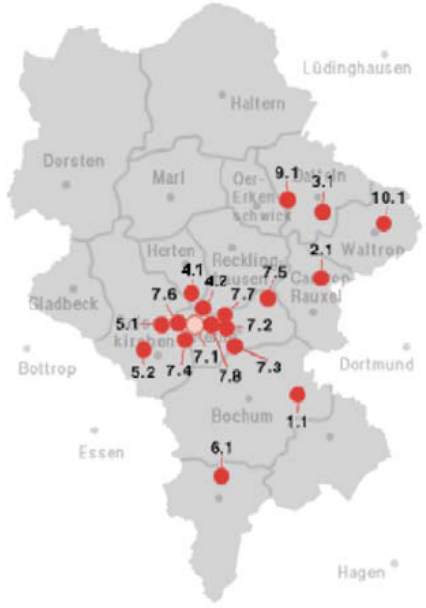
Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

Tablo 4. 5. GVZ Hamburg Lojistik Merkezi

GVZ Hamburg	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu
Intermodal Tesisler	Kombine taşımacılık terminaline direk bağlantılı
Erişilebilirlik	Kargo elleçleme, depolama, tekrar paketeleme, gümrük hizmetleri
Toplam Alan	Otoyolları ile doğrudan bağlantı, kombine taşımacılık terminaline doğrudan bağlantılı, Altenwerden konteyner limanına 500 m, Hamburg Fuhlsbütter havalimanına 25 km.
Çalışan Sayısı	558.348 m2
Hizmetler	
Özel Hizmetler	
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	Tamir-bakım hizmeti
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı (Anonim 2013)

Tablo 4. 6. GVZ Emscher Lojistik Merkezi

GVZ Emscher	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Denizyolu, demiryolu, karayolu
Intermodal Tesisler	Aktarma merkezi, demiryolu, liman, bimodal taşıma terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Dağıtım, depolama, paketleme, etiketleme, konsolidasyon, tam zamanında lojistik uygulamaları
Erişilebilirlik	Otoyollar ile doğrudan bağlantı, havalimanına 40-70 km
Toplam Alan	230.662 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehiryoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Intermodal / Multimodal endüstriyel park
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 7. GVZ Emscher Lojistik Merkezi

GVZ Emscher	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, havayolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Üretim, depolama, ticari faaliyet hizmetleri
Erişilebilirlik	Otoyollar ile bağlantı, Kassel-Calden havaalanına bağlantı, Kassel-Wilhelmshöhe uluslararası tren istasyonuna bağlantı
Toplam Alan	750.000 m ²
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	15 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Tesis Türü	Multimodal bağlantılı endüstriyel park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 8. GVZ Kiel Lojistik Merkezi

GVZ Kiel	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Denizyolu, karayolu, demiryolu
Intermodal Tesisler	Tri-modal terminal, kanal
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, elleçleme, liman hizmetleri
Erişilebilirlik	Otoyollar ile direk bağlantılı, Demiryolu: KV demiryolu terminali, nehiryolu, denizyolu ve havaalanı ile bağlantı
Toplam Alan	270 hektar
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Akaryakıt istasyonu
Özel Hizmetler	Ekipman hizmetleri
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehiryoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)


Tablo 4. 9. GVZ Koblenz Lojistik Merkezi

GVZ Koblenz	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, nehiryolu, havayolu
Erişilebilirlik	Budapeşte-Kelebia demiryolu, M0 otoyolu, Ferihegy havaalanı (16km)
Toplam Alan	1.998.724 m ²
Çalışan Sayısı	3000 çalışan
Erişilebilirlik	Ren nehrine bağlantı, demiryoluna ve otoyollara bağlantı, Frankfurt Hahn, Frankfurt, Cologne-Bonn havaalanlarına yakınlık
Toplam Depolama Alanı	2201024 m ²
Çalışan Sayısı	4000 çalışan
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	110 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehiryoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Intermodal, multimodal endüstriyel park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

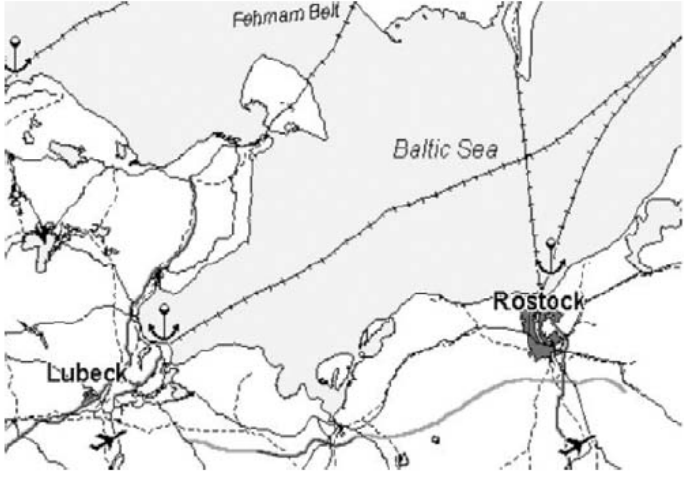
Tablo 4. 10. Osnabrück Lojistik Merkezi

Osnabrück Lojistik Merkezi

Özellikler	
Ulaştırma Modları	Denizyolu, karayolu, demiryolu
Intermodal Tesisler	Osnabrück limanı
Erişilebilirlik	Karayolu bağlantısı, Münster'e 30km uzaklıkta
Toplam Alan	453152m2
Kamusal Hizmetler	Tesis yanında itfaiye ve ilkyardım hizmetleri
Özel Hizmetler	Yakıt istasyonu, güvenlik hizmeti, kiralama hizmeti, posta hizmetleri
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	110 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehriyoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 11. Rostock Lojistik Merkezi

Rostock Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, nehir yolu
İntermodal Tesisler	Rostock İntermodal Terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Üretim, depolama vb.
Erişilebilirlik	Kuzey-doğu Rostock'ta konumlandırılmıştır. Karayolu ve demiryolu kesişiminde bulunmaktadır. A19 otoyoluna 2.5 km, Rostock-Laage havalimanı 30km uzaklıktadır.
Toplam Alan	1.514.380 m ²
Hizmetler	
Özel Hizmetler	Yakıt istasyonu
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehir yoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 12. Rheinhafengesellschaft Lojistik Merkezi

Rheinhafengesellschaft Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, nehiryolu, havayolu
Intermodal Tesisler	Liman demiryolu bağlantısı
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Elleçleme, aktarma terminali, yükleme, boşaltma,
Erişilebilirlik	Ulusal karayollarına bağlantı, karayolu ile Fransa'ya bağlantı, İsviçre'ye bağlantı, demiryolu, havayolu
Toplam Alan	259.840 m ²
Çalışan Sayısı	Yaklaşık 600 çalışan
Toplam Depolama Alanı	4500 m ² açık hava deposu, 10.000 m ³ kapalı depolama alanı
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehir yoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Intermodal/Multimodal Endüstriyel Park
	

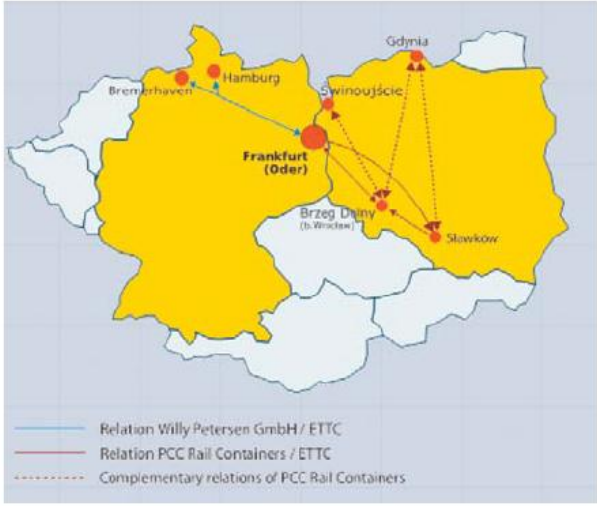
Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 13. Nuremberg Limanı Lojistik Merkezi

Nuremberg Limanı Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, nehiryolu
Intermodal Tesisler	Multimodal terminal
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Kombine kargo elleçleme, freight forwarding, aktarma, depolama, paketleme, geri dönüşüm, endüstri, lojistik
Erişilebilirlik	karayollarına direk bağlantı, demiryollarına bağlantı, Nuremberg havalimanına 12 km
Toplam Alan	3.584.980 m2
Çalışan Sayısı	5.500 çalışan
Hizmetler	
Özel Hizmetler	Otel, restoran
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	260 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu bağlantıları ve havayolu, nehiryoluna yakınlık
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 14. Euro Transport and Trade Center Lojistik Merkezi

Euro Transport And Trade Center Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, nehiryolu
İntermodal Tesisler	Multimodal terminal
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Gümrükleme, depolama, aktarma, intermodal trafik
Erişilebilirlik	Pan-Avrupa taşıma koridorunun yakında konumlandırılmıştır.
Toplam Alan	2.375.100 m ²
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	Bauantec GmbH - logistics center; Prosper Logistics GmbH; Star Elektronik GmbH; Garonor GmbH; VOSS & Co Werkzeug- und Vorrichtungsbau GmbH
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut. Demiryolu, karayolu, nehiryolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	İntermodal/Multimodal Endüstriyel Park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)


4.4.3 İspanya Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 15. Bilkakobo- Aparcabisa Lojistik Merkezi

Bilkakobo-Aparcabisa Lojistik Merkezi	
Genel Bilgi	
<p>"Bilkakobo-Aparcabisa" temelleri Bask Özerk Hükümeti tarafından atılan kamu destekli bir lojistik merkezdir. Aparcabisa, Bilbao şehrinde 7km uzaklıkta bulunan Ugarte'deki ulaşım terminalinin de sahibidir. Bu terminal 1987-1990 yılları arasında şehrin endüstriyel altyapısını genişletmek ve geliştirmek için kurulmuştur. Lojistik merkezin toplam arsa alanı 20 hektardır. Toplam inşaat alanı ise 57.000 m²'dir. Terminalin en önemli avantajı Cantabrian (Kuzey-İspanya sahili) otoyolu üzerindeki stratejik konumu ve Bilbao havaalanından sadece 6 kilometre uzaklıkta bulunmasıdır.</p>	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, havayolu
Erişilebilirlik	7 otoyola doğrudan bağlantı, Bilbao havaalanından 6 km uzaklıkta Madrid-Irun demiryolu hattı.
Toplam Alan	20 hektar
Çalışan Sayısı	800 çalışan
Hizmetler	
Özel Hizmetler	Restoranlar, kafeterya, kamyon tamir, benzin istasyonu
Toplam Depolama Alanı	2000 m ²
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	40 İşletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 16. Ct Burgos Lojistik Merkezi

Ct Burgos Lojistik Merkezi	
Genel Bilgi	
<p>Centrode Transportes Aduana de Burgos, İspanya lojistik sektöründeki en eski ve geniş deneyimi olan şirketlerden birisidir. Bünyesinde bulundurduğu lojistik merkez depolama ve yük taşıma faaliyetleri için çok önemli bir tesis olmuştur. Lojistik merkezin kuruluşu Burgos'un geniş endüstriyel etkinliği, yük taşıma ve dış ticaret, ulaşım ağlarına yakınlığı (ana yollar ve otoyollar, demiryolu, havaalanı) ve Burgos'un bölgedeki ve İspanya'daki coğrafi konumu bu lojistik merkezin önemini arttırmaktadır.</p>	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Demiryolu, karayolu
Intermodal Tesisler	Konteyner terminali ve kombine taşımacılık terminali. Yakınındaki havaalanı ve demiryolu- nu bağlamak için kombine demiryolu-karayolu-hava ulaşım projesi geliştiriliyor.
Erişilebilirlik	9 otoyola doğrudan bağlantı ayrıca Madrid-İrún demiryolu hattı ve Portekiz sınırına yakınlık
Merkezde Yeralan İşletmeler	Agencia De Ttes. Minguez, Butvol, Cargas Y Ttes. De Burgos, Cetabsa, Gonfiesa, Grupo Saat, Hijos De P. Perez, S.L. Iglevetrans, Logistica Sanmival, Logistica Vantrans, Santos Ttes. Europeos, Tfb, Tracasa De Gestion, Tranes, Transancar, Transbur, S.L. Transportes Azkar, Transportes Montero, Trasportes Buytrago, Ttes. Miguel Catalan, vb.
Toplam Alan	140.000 m ² (Genişleme alanı: 20,000 m ²)
Çalışan Sayısı	6000 m ²
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	20 İşletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 17. Centro De Transportes De Irun-Irun Lojistik Merkezi

Centro De Transportes De Irun- Irun Lojistik Merkezi	
Genel Bilgi	
Behobia bölgesinde bulunan Centro de Transportes de Irun, ZAISA firması tarafından işletilmektedir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Demiryolu, karayolu, havayolu
Intermodal Tesisler	
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Uluslararası taşımacılık, gümrük işlemleri, depolama, tam lojistik hizmetleri, soğuk depolama, konsolidasyon ve dekonsolidasyon
Erişilebilirlik	İspanya'daki A-8 Otoyolu Fransa'daki A-63 ile bağlantılıdır (Hendaye-Bordeaux). N-1 Freeway Behobia-Madrid, N-1212 Irun-Pamplona, demiryolu ağına 2 km uzaklıkta ve İspanya-Fransa sınırında demiryolu değişimi gerekmektedir, Fuenterrabia Havalimanına 5 km, Biarritz Havalimanına 20 km, Bilbao Uluslar arası havalimanına 1 saat, İspanya- Fransa sınırına 50 m.
Toplam Alan	402.000 m ²
Çalışan Sayısı	2.100 Çalışan
Toplam Yatırım	70 milyon Euro
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Posta hizmetleri, şehir merkezine servis
Özel Hizmetler	Otel, restoranlar, akaryakıt istasyonları, mağazalar, tır merkezi(tamir, yedek parça),
Toplam Depolama Alanı	73.000 m ²
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	107 İşletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 18. Centro De Transporte De Vitoria-Vitoria Lojistik Merkezi

Centro De Transporte De Vitoria – Vitoria Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu
İntermodal Tesisler	Kombine taşımacılık terminali ve konteyner terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	İntermodal operasyonlar, aktarma, transit ve hava kargo operasyonlar
Tesiste yer alan işletmeler	ABC Logistic, S.L. Abdon Frances Querejeta, S.A. ABX Logistics, Agencia Tributaria, Alcorretrans, Alditrans Gasteiz, S.L., Beras Transporte, Ayarbe Industrial De Motores, S.A., AZKAR Logistica, Banco Popular Espanol, S.A. Berloworld-Proesa S.A. Ceja Vital, Kutxa, CBL - Cave Bilbeinos Logistica, Central De Envios,Cepsa Estaciones De Servicio, S.A. Chronoexpres, Comercial Lanber Gasteiz S.L. CTV, DHL Express Araba Spain
Erişilebilirlik	Vitoria-Gasteiz şehir merkezine 3 km, Foronda havaalanı (4km) ve Loiu havaalanı (73km) ile bağlantılı yolları
Toplam Alan	338.000 m ²
Çalışan Sayısı	
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Posta ve telefon hizmetleri
Özel Hizmetler	Otel, banka, restoran, akaryakıt istasyonu
Toplam Depolama Alanı	6.350 m ²
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	20'nin üzerinde işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut.
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 19. Ciudad Del Transporte De Pamplona Lojistik Merkezi

Ciudad Del Transporte De Pamplona Lojistik Merkezi	
Genel Bilgi	
Ciudad del Transporte de Pamplona, nakliye, lojistik, depolama, dağıtım ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren firmalar için en iyi lojistik merkez olmayı amaçlamaktadır. Toplam 608.000 m ² alan üzerinde 140'den fazla firmanın faaliyet gösterdiği lojistik merkez stratejik bir konuma sahiptir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, havayolu
İntermodal Tesisler	
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, soğuk hava depoları, konsolidasyon ve dekonsolidasyon
Erişilebilirlik	Otoyollarına doğrudan bağlantı, RENFE demiryolu yük istasyonuna erişim imkanı, Pamplona-Noain Havaalanı ile bağlantı
Merkezde Yer Alan İşletmeler	Aduana, Delegacion del Gobierno en Navarra Area Funcional de Sanidad, Ballesteros Piroma, B.A.T. Imarcoain, Gimex, Integralia Movilidad, S.L., Navetrucks, S.L., Neumaticos Pacheco, S.L., Runatrans Logistics, S.L. Toldos Irune, S.L., Transcoa, S.L., Trias Y Legorburu, S.L., vb.
Toplam Alan	608.000 m ²
Çalışan Sayısı	1000 çalışan
Kamusal Hizmetler	Şehir merkezine servis
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	154.000 m ²
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	Yaklaşık 20 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taahhütlülük	
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)


Tablo 4. 20. Gran Europa Lojistik Merkezi

Gran Europa Lojistik Merkezi	
Genel Bilgi	
Gran Europa 2 milyon m ² 'den daha büyük bir alanda yaratıldığı kentsel projelerde 200'den fazla firma yer almıştır. Avrupa'nın en gelişmiş teknoloji parklarını bünyesinde barındırmaktadır.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, havayolu
İntermodal Tesisler	Madrid-Barcelona demiryoluna bağlantı, İspanya başkentine 30 dakika uzaklıkta. Barajas Havaalanına 20 dakika, IFEMA'ya 25 dakika, Field of Nations'a 25 dakika uzaklıkta.
Toplam Alan	960.000 m ²
Çalışan Sayısı	1000'den fazla çalışan
Toplam Depolama Alanı	50.000 m ²
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	100'den fazla işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.4 İngiltere Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 21. Birch Coppice Business Park Lojistik Merkezi

Birch Coppice Business Park	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu
İntermodal Tesisler	İntermodal terminal
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, dağıtım
Erişilebilirlik	Ulusal otoyol ağı
Toplam Alan	1.624.000 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taahhütlülük	Karayolu, demiryolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Tesis Türü	İntermodal / Multimodal Endüstri Parkı
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 22. Swindon's Premier Logistics Park

Keypoint: Swindon's Premier Logistics Park	
Özellikler	
Ulaştırma Modleri	Karayolu, demiryolu
İntermodal Tesisler	Demiryolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, dağıtım
Merkezde Yeralan İşletmeler	Ulusal otayollarla doğrudan bağlantı
Kamusal Hizmetler	Perakende mağazalar
Özel Hizmetler	Oteller, ofisler
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 23. Port of Tyne Lojistik Merkezi

Port of Tyne Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Demiryolu, karayolu, denizyolu
İntermodal Tesisler	Liman, karayolu, demiryolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, dağıtım
Merkezde Yer alan İşletmeler	
Toplam Alan	2.354.800 m ²
Çalışan Sayısı	Yaklaşık 425 çalışan
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	68 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Demiryolu, karayolu, denizyolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Tesis Türü	İntermodal / Multimodal Endüstriyel park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 24. Port of Tyne Lojistik Merkezi

Wakefield- Europort Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, trenyolu
İntermodal Tesisler	Avrupa demiryolu terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Üretim, dağıtım
Merkezde Yer Alan İşletmeler	Wickes, DRS, Linpac, Pelican Engineering, Grimers, Asda, Post Office, Scottish Courage, M & S, Werburtons, Prologis, ISA
Toplam Alan	893.200 m ²
Çalışan Sayısı	
Toplam Yatırım	
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Posta hizmetleri
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	16 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 25. Gateway E45 Lojistik Merkezi

Gateway E45 Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu
İntermodal Tesisler	Mevcut değildir.
Sağlanan Lojistik Hizmetler	
Erişilebilirlik	Otoyollar ile doğrudan bağlantı imkanı
Merkezde Yer Alan İşletmeler	
Toplam Alan	323.000 m ²
Çalışan Sayısı	900 çalışan
Toplam Yatırım	
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Banka, posta hizmetleri,
Özel Hizmetler	Otel, restoran
Toplam Depolama Alanı	34.436 m ²
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	40 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut değil
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Endüstriyel park


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 26. Hoje- Taastrup Transport Center

Hoje-Taastrup Transport Center	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu
Intermodal Tesisler	Demiryolu terminal
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Paketleme Etiketleme
Erişilebilirlik	Uluslararası yollar ile bağlantılı
Merkezde Yer alan İşletmeler	
Toplam Alan	1.000.000 m ²
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Poste hizmetleri, metro
Toplam Depolama Alanı	35.000 m ²
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	3 işletme
Özel Hizmetler	Otel, restoran
Toplam Depolama Alanı	34.436 m ²
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	40 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 27. Nordic Transport Centre

Nordic Transport Centre	
Genel Bilgi	
Aalborg şehrinin dışında konumlandırılmıştır.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, denizyolu
İntermodal Tesisler	Kombine terminal, konteyner terminali, depolama
Sağlanan Lojistik Hizmetler	
Erişilebilirlik	Ulusal ve uluslar arası karayollarıyla bağlantı
Merkezde Yeralan İşletmeler	
Toplam Alan	420.000 m ²
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	38.000 m ²
Merkezde Yeralan Lojistik İşletmeleri Sayısı	15 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, denizyolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 28. Scandinavisk Transport Centre

Scandinavisk Transport Center	
Özellikler	
Ulaştırma Modleri	Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu
İntermodal Tesisler	Demiryolu terminali
Erişilebilirlik	Kopenhag havaalanı ve otoyollar ile bağlantılı
Toplam Alan	1.300.000 m ²
Kamusal Hizmetler	Dinlenme tesisleri
Özel Hizmetler	Akaryakıt istasyonu, restoran, tır tamir-bakım hizmetleri
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Demiryolu, karayolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik köy
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)


Tablo 4. 29. Taulov Transport Centre

Taulov Transport Centre	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Demiryolu, karayolu, denizyolu
İntermodal Tesisler	Konteyner terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Paketleme, etiketleme, tamir hizmetleri
Toplam Alan	2.100.000 m ²
Toplam Depolama Alanı	55.000 m ²
Merkezde Yerelen Lojistik İşletmeleri Sayısı	14 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, denizyolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.5 Fransa Lojistik Merkezleri


Tablo 4. 30. Sogaris Lojistik Merkezi

Sogaris Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, havayolu
Intermodal Tesisler	Bir çok antrepo ile doğrudan bağlantı,
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, paketleme, elleçleme
Erişilebilirlik	Ulusal ve uluslararası yollar ile bağlantı
Toplam Alan	540.000 m ²
Çalışan Sayısı	2.500 çalışan
Toplam Yatırım	2 milyon Euro
Kamusal Hizmetler	Gümrük hizmetleri, posta hizmetleri, toplu taşıma imkanları
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	200.000 m ²
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	80 İşletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Teşimcilik	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.6 Macaristan Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 31. Bilk Kombiterminal Lojistik Merkezi

Bilk Kombiterminal	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Demiryolu, karayolu, nehiryolu, havayolu
Intermodal Tesisler	Demiryolu terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Boş konteyner deposu, konteyner yükleme, gümrük hizmetleri, konteyner tamir hizmetleri
Erişilebilirlik	Havayolu ve otoban bağlantıları
Toplam Alan	1.000.000 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, Demiryolu, nehiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.7 Kanada Lojistik Merkezleri


Tablo 4. 32. Atlantic Gateway- Halifax Lojistik Parkı

Atlantic Gateway-Halifax Lojistik Parkı	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Hava yolu
Intermodal Tesisler	Halifax Uluslararası Havalimanı, Halifax Limanı ve Demiryolu Terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Yükleme-Boşaltma, Dağıtım, Depolama, Yerel Dağıtım
Erişilebilirlik	Bölgeye hızlı erişim sağlayan 5 otoyolun bitişiğinde, Halifax kent merkezine, Halifax Havalimanına ve Limanına 10-15 dk. mesafede
Merkezde Yer alan İşletmeler	
Toplam Alan	Genişleme potansiyeli ile birlikte 505.850 m ²
Çalışan Sayısı	
Toplam Yatırım	
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	
Fonksiyonlar	
Multimodal Taahhütlülük	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Hava yolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	
Tesis Türü	Endüstriyel Park

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.8 Japonya Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 33. Atl Hong Kong Lojistik Merkezi

Atl Lojistik Merkezi (Hong Kong)	
Genel Bilgi	
Günlük ortalama 8.000 araç trafiğinin gerçekleştiği merkez, Hong Kong'un ticaret merkezlerine, havaalanına ve sınırlara yakınlığı ile dikkat çekmektedir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Denizyolu, Karayolu, Havyolu
Intermodal Tesisler	Deniz Terminali, Hava Terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Yük depolama, konsolidasyon, Envanter Yönetimi, Ulaştırma / Dağıtım Planlaması, Stok İkmal, Yerel Dağıtım, Çapraz yükleme,
Erişilebilirlik	Senkronize Malzeme Akışı, Diğer Katma Değerli Hizmetler
Merkezde Yer alan İşletmeler	3 şeritli rampe (2 şerit aşağı 1 yukarı şerit), Hong Kong Uluslararası Havalimanı'na ve iş merkezlerine ve anakara sınırına yakın, otoyol erişimi bulunmaktadır, Kwei Chung Konteyner Limanı (Rihtim 3)'e bağlantı.
Toplam Alan	
Çalışan Sayısı	866 m ²
Toplam Yatırım	
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	552.000 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu ve Denizyolu(Deniz Terminali içerisinde, Havaalanının Yanında)
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	
Tesis Türü	Intermodal/Multimodal Endüstriyel Park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 34. Beijing Havaalanı Lojistik Parkı

Beijing Havaalanı Lojistik Parkı	
Genel Bilgi	
Uluslararası hava kargo taşımacılığı ve dağıtımında uzmanlaşmış lojistik işletmelerini Çin ile buluşturmak üzere tasarlanmıştır. Beijing lojistik planında belirtilen 3 merkezden biridir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Hayyolu, Karayolu
Intermodal Tesisler	Hayyolu-Karayolu Uluslararası Kargo Taşıma
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Lojistik işletmelerinin ve hava kargo taşıyıcılarının sunduğu hizmetler
Erişilebilirlik	7 güçlü otoyol bağlantısı, uluslararası ekspres yollara bağlantı
Merkezde Yer alan İşletmeler	TNT Container Logistics, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha and Sumitomo Corporation, Beijing Capital Airport Group and its subsidiaries, Kintetsu Worldwide Express, Bax Global, Prologis, Sinotrans, ZJS Express, Sino Santa Fe, PG Logistics Group, and SFEXPRESS
Toplam Alan	1.530.000 m ²
Çalışan Sayısı	
Toplam Yatırım	1.53 Milyar Çin Yuanı (243.077.069 Dolar)
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	169
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, Hayyolu (Havalimanı İçinde)
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	
Tesis Türü	Intermodal/Multimodal Endüstriyel Parkı

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 35. Nanjing Wangjiawan Lojistik Merkezi

Nanjing Wangjiawan Lojistik Merkezi	
Genel Bilgi	
Nanjing Wangjiawan lojistik merkezi içerisinde gelişmiş bir lojistik bilgi platformu benndirmektedir. Kamu kurumlarını, lojistik hizmet sağlayıcılarını, üreticileri ve diğer paydaşları bir araya getirmektedir.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu
Intermodal Tesisler	Nanjing İstasyonu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Yurtiçi ve uluslararası lojistik, e-ticaret; sabnelma, taşıma, depolama, işleme, paketleme ve dağıtım
Erişilebilirlik	Otoyol ve Demiryolu Bağlantıları
Merkezde Yer alan İşletmeler	
Toplam Alan	740,000 m ²
Çalışan Sayısı	162
Toplam Yatırım	170 Milyon Çin Yuanı (27.008.563 Dolar)
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Özel Hizmetler	
Toplam Depolama Alanı	
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu/Demiryolu (Denizyolu Yakınında)
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	
Tesis Türü	Intermodal/Multimodal Endüstriyel Park


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 36. Shanghai North- West Lojistik Merkezi

Shanghai North-West Lojistik Parkı	
Genel Bilgi	
Sanayi üssü Tao Pu'da kurulmuş olan Shanghai North-West Lojistik Merkezi, Çin'in Güney, Doğu ve Orta bölgelerini birbirine bağlayan stratejik bir konuma sahiptir. Ayrıca lojistik teknoloji danışmanlığı, kargo dağıtım ve bilgi hizmetleri sunmaktadır.	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu
Intermodal Tesisler	Intermodal Terminal
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Teknoloji Bilgi Danışmanlığı, Yükleme ve Bilgi Hizmetleri
Erişilebilirlik	Otayol erişimi, Shanghai Hongqiao Uluslararası Havaalanı 10 dk, Pudong Uluslararası Havaalanı 45 dk,
Merkezde Yer alan İşletmeler	Zhanghuabang Uluslararası Konteyner Terminali 15 dk uzaklıkta
Toplam Alan	
Çalışan Sayısı	18,830,000 m ²
Toplam Yatırım	
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Özel Hizmetler	Yerleşim Alanı, Hastane, Okul, Banks
Toplam Depolama Alanı	Restoran ve Dinlenme Alanları
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, 2 Havalimanı ve 1 Deniz Limanı
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Gerçekleştirilmektedir.
Tesis Türü	Lojistik Köyü
	


Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 37. Alexandra Distripark Lojistik Merkezi

Alexandra Distripark Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu
İntermodal Tesisler	Alexandra Ticaret Merkezi
Sağlanan Lojistik Hizmetler	
Erişilebilirlik	Ticaret merkezine 10dk uzaklıkta, Limana bağlantı mevcut.
Toplam Alan	250.000 m ²
Toplam Depolama Alanı	210.000 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Mevcut değil
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Endüstriyel Park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 38. Keppel Distripark Lojistik Merkezi

Keppel Distripark Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Denizyolu, karayolu
İntermodal Tesisler	Konteyner terminallerine bağlantı
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, elleçleme, yükleme-boşaltma
Merkezde Yer Alan İşletmeler	
Toplam Alan	230.000 m ²
Toplam Depolama Alanı	113.000 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, denizyolu
Endüstriyel Faaliyetler	Mevcut
Tesis Türü	İntermodal / multimodal endüstriyel park
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.9 Tayvan Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 40. Taoyuan Air Cargo Park

Taoyuan Air Cargo Park	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, denizyolu, havayolu
İntermodal Tesisler	Serbest ticaret bölgesi bünyesinde havalimanı
Sağlanan Lojistik Hizmetler	İthalat/İhracat, hava kargo elleçleme, aktarma hizmetleri
Erişilebilirlik	Liman ve havalimanı bağlantısı
Merkezde Yer alan İşletmeler	
Toplam Alan	450.000 m ²
Çalışan Sayısı	25.000 çalışan
Kamusal Hizmetler	Ticaret merkezi, banka, fuar merkezi, konferans salonları
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, denizyolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Sağlanmaktadır
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
Kamusal Hizmetler	Kamusal Hizmetler
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)



Tablo 4. 41. Taisugar Logistics Park

Taisugar Logistics Park	
Özellikler	
Ulaşırma Modları	Karayolu, denizyolu, havayolu
İntermodal Tesisler	Uluslararası havalimanı
Sağlanan Lojistik Hizmetler	
Erişilebilirlik	Uluslararası karayolu, liman ve havalimanı bağlantıları.
Merkezde Yer Alan İşletmeler	
Toplam Alan	84.000 m ²
Çalışan Sayısı	
Toplam Yatırım	100 milyon \$
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Güvenlik, banka, posta hizmetleri
Özel Hizmetler	Restoran Konferans salonu
Toplam Depolama Alanı	
Merkezde Yer Alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, havayolu, denizyolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

4.4.10 İtalya Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 42. C.I.M. Interporto Di Novara Lojistik Merkezi

C.I.M. Interporto Di Novara	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, havayolu
İntermodal Tesisler	Demiryolu terminali
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, konteyner tamir-bakım hizmetleri
Toplam Alan	840.000 m ²
Çalışan Sayısı	50 çalışan
Toplam Yatırım	43 milyon €
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Perakende marketler
Özel Hizmetler	Restoran
Toplam Depolama Alanı	75.900 m ²
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı (Anonim 2013)


Tablo 4. 43. Sito Torino Lojistik Merkezi

Sito Torino Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modleri	Demiryolu, karayolu
İntermodal Tesisler	80.000 m ² intermodal tesis
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Depolama, elleçleme, konteyner kontrol, paketleme hizmetleri
Erişilebilirlik	Otoyol ve demiryolu bağlantısı
Toplam Alan	3.000.000 m ²
Çalışan Sayısı	3.000 çalışan
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	
Özel Hizmetler	Banka, otel, restoran
Toplam Depolama Alanı	900.000 m ²
Merkezde Yerelen Lojistik İşletmeleri Sayısı	200 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir.
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Köy
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)


4.4.11 Holland Lojistik Merkezleri

Tablo 4. 44. Rotterdam Limanı

Rotterdam Limanı	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu
İntermodal Tesisler	Çapraz sevkiyet, yükleme, konsolidasyon, dekonsolidasyon
Sağlanan Lojistik Hizmetler	
Erişim	Tüm ulaştırma modlarına doğrudan bağlantı
Merkezde Yer Alan İşletmeler	
Toplam Alan	10.500 hektar
Çalışan Sayısı	150.000 çalışan
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Posta hizmeti
Özel Hizmetler	Restoran, banka, otel
Toplam Depolama Alanı	8.500 m2
Fonksiyonlar	
Multimodal Taahhütlülük	Karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Lojistik Merkez
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Tablo 4. 45. Freshpark Venlo- Tarım İhtisas OSB ve Lojistik Merkezi

Freshpark Venlo- Tarım İhtisas OSB VE Lojistik Merkezi	
Özellikler	
Ulaştırma Modları	Karayolu, demiryolu, denizyolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Meyve-sebze elleçleme, depolama, aktarma hizmetleri
Erişilebilirlik	Otoyolu, demiryolu ve liman bağlantıları
Toplam Alan	130 hektar
Çalışan Sayısı	15.000 çalışan
Hizmetler	
Kamusal Hizmetler	Banka, posta hizmetleri
Özel Hizmetler	Tır tamir-bakım, güvenlik hizmetleri
Merkezde Yer alan Lojistik İşletmeleri Sayısı	130 işletme
Fonksiyonlar	
Multimodal Taşımacılık	Karayolu, demiryolu, denizyolu
Endüstriyel Faaliyetler	Gerçekleştirilmektedir
Ticari Destek Faaliyetleri	Mevcut
Tesis Türü	Tarım İhtisas OSB, Lojistik merkez
	

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

5. LOJİSTİK MERKEZLERDE YÖNETİM VE ORGANİZASYON

5.1. Lojistik Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri

Lojistik merkezler birçok açıdan farklılıklar gösterirler. (boyut, tür, operatörlerin uzmanlığı vb). Farklılıklar merkezi yöneten şirketler bakımından da oluşabilir (devlete ait, özel, ticaret odaları ya da yerel yönetimler, topluluklara ait, karışık aidiyet) Gerçek bir lojistik merkezin sahibi ya da işleticisi, bir veya birden fazla lojistik hizmet sunucusu olabilir. Lojistikte bazı işletmeler, örneğin karayolu taşıma işletmeleri ve nakliye müahhitleri, genellikle kendi lojistik merkezlerine sahiptirler. Bu merkezler bir şirketin ihtiyaçlarına hizmet sunar ve bir şirketin aidiyetindedirler. Bazı lojistik merkezler müşterilerine geniş çaplı katma değerli hizmet sunan birkaç şirket tarafından kullanılırlar, işletenler, binaların ve olanakların (donanımların) sahibi ya da kiracısı olabilirler.(Yıldıztekin 2009)

Batı ülkelerinde, karmaşık lojistik hizmetlerin en yaygın şekli, şirketlerin birleşerek genel bir lojistik operatör oluşturmaları yöntemidir. Bu tür operatörün rolü, lojistik hizmet sunum faaliyetleri koordinasyonu, gelir ve maliyet hesaplama ve mümkün olan en iyi finansal etkilere özen göstermeyle sınırlıdır. Bu yaklaşımdan gelişen ve bu ülkelerde başarılı bir şekilde işlemekte olan kavram, ortaklığa dayalı entegre arz zinciri lojistik hizmet kavramıdır.

Lojistik merkez sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bir bağlantı olagelmıştır. Kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun makul nedenleri vardır. Örneğin; Finlandiya’ da fonksiyonları, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik merkezlerin güçlü bölgesel bir özelliği vardır. Bu nedenle, Finlandiya’ da bölgesel kalkınmada kamu sektörü aktif rol oynamakta ve doğal olarak yerel yetkililerle merkez ortak hareket etmektedir. Danimarka’ da da lojistik merkez planlama ve inşa işlemlerinin kamu sektörünce yerine getirilmesine örnekler mevcuttur. (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

5.2. Lojistik Merkezlerin Yönetimi

Lojistik merkezlerin hizmetlerinin etkin bir şekilde verebilmeleri için profesyonel ve işinin uzmanı bir yönetim yapısına sahip olması gerekir. Bu nedenle, birçok lojistik merkezde Lojistik Merkez İşletici/Yönetici Şirketin oluşturulması olağan bir uygulamadır. Bu şirketlerde tercih edilen yasal şirket yapısı limited şirkettir (tercihen de PPP- Public Private

Partnerships- Kamu Özel Ortaklığı). Bu şirket yapısı, sınırlı sorumluluk, üyelik ve yönetim açısından getirdiği esnekliklerle bazı avantajlar sunmaktadır. Lojistik merkezi yönetecek bir şirketin olmadığı durumlarda, yönetim fonksiyonu ya yönetim işlerini üslenen bir işletme tarafından (subsidiary company) ya da belediyenin ilgili bir birimi tarafından (development agency or department) yerine getirilmektedir. Genellikle, gerçek lojistik merkezler limited şirket (limited company) şeklinde yapılanmaktadır. Sanal lojistik merkezler ise birlik (associations) şeklinde işletilmektedir. Lojistik merkezlerde yönetimin bazı temel görevleri ve görevin nitelikleri Tablo 5.1'de verilmiştir.(Yıldıztekin ve Çelik 2010)

Tablo 5. 1. Lojistik Merkezlerde Yönetimin Görevleri

Görev	Nitelik
Lojistik merkez uygulamalarının koordinasyonu	Kamu ve özel sektörün lojistik merkez üzerindeki ilgi ve menfaatlerinin gözetilmesi açısından aracılık görevinin yerine getirilmesi.
Lojistik merkez yerleşimi üzerinde etkide bulunmak	Endüstriyel karışım (ulaştırma, depolama, üretim, toptancılık). İşletme ölçeği
Ortak faaliyetlerin koordinasyonu ve organizasyonunun yapılması	Merkezi kullananlar arasındaki sinerjinin belirlenmesi. Kaynakların toplanması (ortak satın alma vb.). Yük Trafiğinin azaltılması (şehir lojistiği).
Çok çeşitli lojistik merkez ek hizmetlerinin uygulamaya konulması	Make-or-buy kararının alınması. Hizmetin ya merkez dışındaki servis sağlayıcıdan sağlanması veya lojistik merkez iç kooperatif yatırımı ve operasyonlarıyla gerçekleştirilmesi
Teknik ve organizasyonel destek	Örneğin; lojistik merkez trafik ışık sisteminin şehir trafik işaret sistemiyle uyumlu hale getirilmesi.

Halkla ilişkiler / pazarlama	Sürdürülebilirlik adına ticari amaç gütmeyen lojistik merkez kavramının tutundurmasını yapmak (promotion) . Ticari olarak lojistik merkezin pazarlamasının yapılması.
Diğer lojistik merkezlerle dış ağ bağlantısı	Ulusal ve sınır ötesi merkezlerle kalıcı (Permanent), Özel lojistik projeleri için geçici bağlantılar.
Stratejik işler	Koridor geliştirme, Yük potansiyeli olan bölgelerin analizi, Hub and Spoke sisteminin oluşturulması.

Kaynak: NESTLER, S., NOBEL T. ve BENTZEN L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.24.

Tablo 5.2’de, Baltık Denizi Bölgesindeki lojistik merkezlerin organizasyon tipi ve yasal yapıları verilmiştir. (Yıldıztekin 2009)

Tablo 5. 2.Baltık Denizi Bölgesindeki Lojistik Merkezlerin Organizasyonu

Lojistik Merkez	Kuruluş Yılı	Organizasyon Tipi	Yasal Yapı
Bothnia Logistics centre	2000	Sanal (Virtual)	Şirket (Company)
Logistics Centre of Southwest Finland	2000	Sanal (Virtual)	Birlik (Association)
Turku Logistics Center	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Straightway	1996	Sanal (Virtual)	Birlik (Association)
St. Petersburg	(1)	Gerçek (Real)	
Talin	(1)	Gerçek (Real)	
Riga	(1)	Gerçek (Real)	

Klaipedos Logistikos Centras	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Pomeranian Logistics Centre	(1)	Gerçek (Real)	
West Pomeranian Logistics Centre	(1)	Gerçek (Real)	
GVZ Rostock	1991	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
GVZ Lübeck	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Lübeck Logistik	1998	Sanal (Virtual)	Şirket (Company)
DTC Danmarks Transport	1987	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
NTC Nordic Transport Centre	1989	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Arlandastad	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)

Kaynak: VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.30.

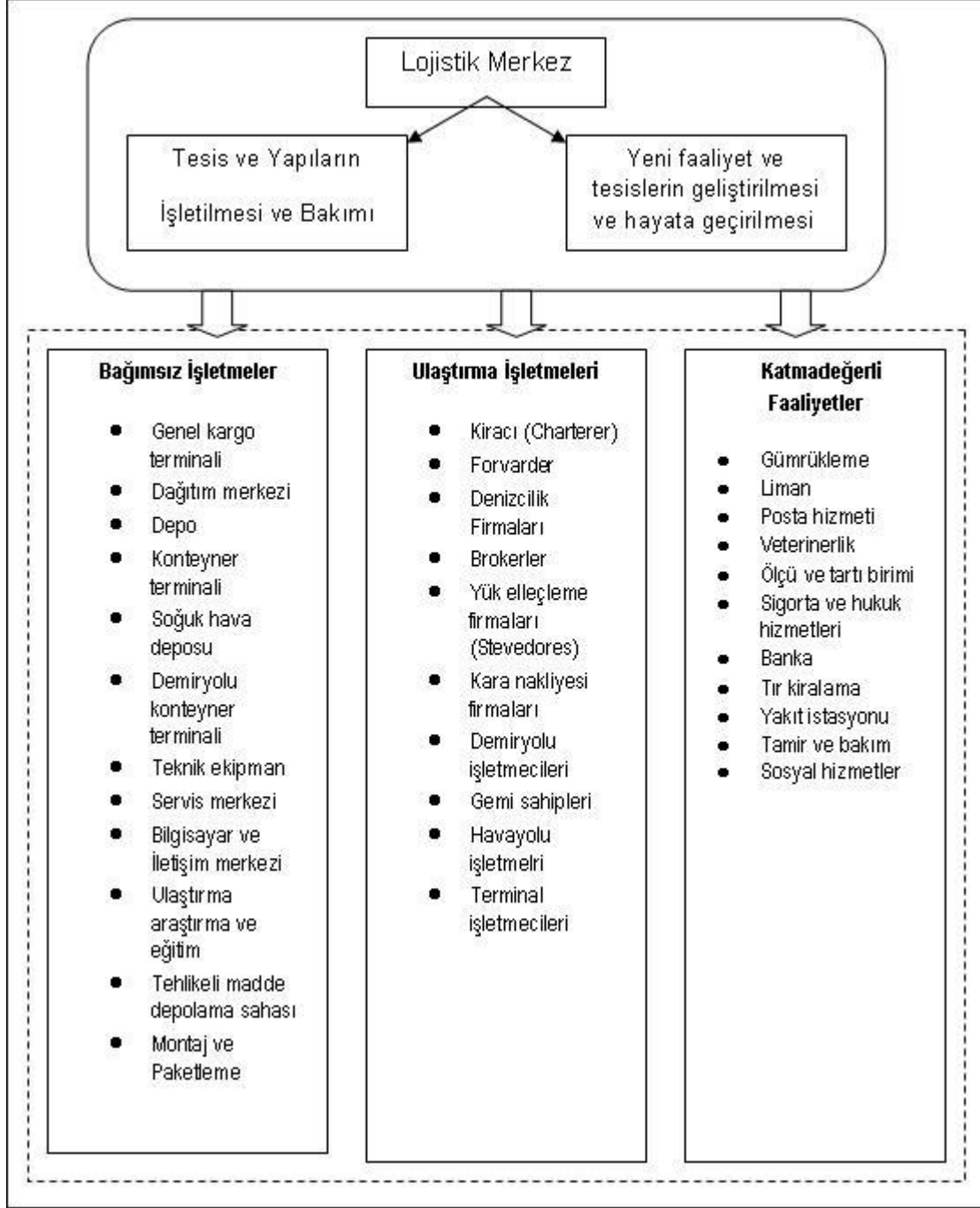
(1).Merkez kurma kararı uygulamaya alındı.

5.3. Lojistik Merkezlerde Organizasyon Yapısı

Avrupada'ki lojistik merkezlerin organizasyon yapısının belirlenmesinde entegre hizmet anlayışı ön planda olmuştur. Çok farklı oyuncunun, operatörün lojistik merkezi içerisinde bulunması, geleneksel ulaştırma hizmetinden çok daha fazlasının yaratılmasına olanak vermiştir. Organizasyon yapısında hizmetler üç grup altında toplanmıştır; Bağımsız işletme birimleri, ulaştırma işletmeleri, katma değerli hizmetler. Grupların birbirleriyle birleştirilmesiyle iki durum ortaya çıkmaktadır: (Yıldıztekin ve Çelik 2010)

- Yeni ürünler sunulabilir veya geliştirilebilir,
- Var olan ürünler, ekonomik konsolidasyon veya lojistik merkezin sahip olduğu avantajlar sayesinde daha iyi kullanılabilir.

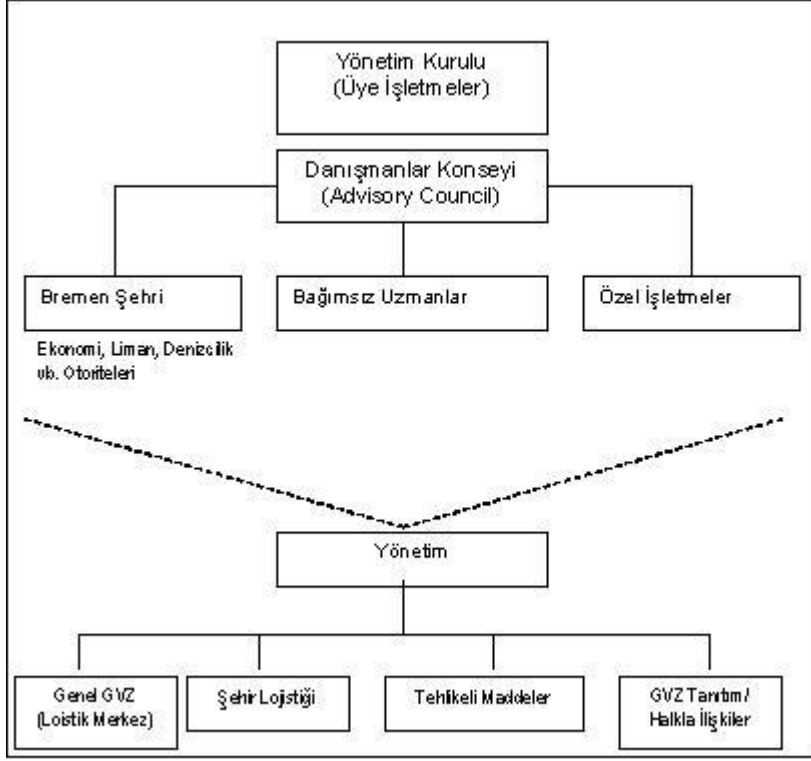
Lojistik merkezler için önerilen organizasyon yapısı Şekil 5.1.'de verilmiştir. Bu yapı daha çok operasyonel açıdan önerilen bir yapıdır.



Şekil 5. 1.Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı

Kaynak: BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s.179.

Daha belirgin bir örnek olması açısından Almanya GVZE Bremen Lojistik Merkez'in organizasyon şeması Şekil 5.2.'de verilmiştir(Yıldıztekin ve Çelik 2010).



Şekil 5.2.GVZE Bremen Organizasyon Yapısı

Kaynak: Logistics Consulting Group. (1997). Logistics Index, Estonia Ministry of Economy, Tallinn, s. 136.

6. TRAKYA MASTER PLAN ÖRNEĞİ

6.1 Mevcut Durum Analizi

6.1.1. Bölgenin Tanımlanması

Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki coğrafi, kültürel ve ticari bir geçiş bölgesi olan Türkiye'nin topraklarının büyük bir kısmı Asya kıtasında, küçük bir kısmı ise Avrupa kıtasında yer almaktadır. Trakya Bölgesi, Türkiye'nin Avrupa kıtası üzerindeki topraklarının büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illerinden meydana gelen Trakya Bölgesinin yüzölçümü (göller hariç) 18.665 km²'dir. TÜİK'in 2010 yılı verileri itibarıyla nüfusu 1.521.328'dir. Bölgede toplam 83 belediye, 26 ilçe ve 678 köy bulunmaktadır. Karadeniz, Marmara Denizi ve Ege Denizi olmak üzere üç denize kıyısı bulunmaktadır. Bölgenin dikkat çeken üç temel karakteristiği söz konusudur. Bunlardan birincisi, tarıma elverişli arazi oranının oldukça yüksek olması iken, ikincisi tarımsal faaliyetlerin yoğunluğudur. Üçüncü karakteristik ise, Kocaeli-İstanbul Çorlu- Lüleburgaz hattı üzerinde D-100 Karayolu etrafında konuşlanmış olan sanayi bölgelerinin önemli bir kısmının Bölge içinde yer almasıdır. Trakya Bölgesi, Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısı olarak değerlendirilmektedir. Bu özellik, kültürel ve ticari etkileşimlerin yanı sıra Bölgenin coğrafi konumuna bağlı olarak sınır ötesi işbirlikleri açısından önemli bir potansiyeli barındırmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin Avrupa'ya erişimini sağlayan tüm karayolu ağının ve son dönemde yapımı hız kazanan bazı enerji nakil hatlarının Bölgede yer alması stratejik bir önem kazandırmaktadır.(Anonim 2010)

6.1.2 Bölgenin Ekonomik Yapısı

2006 yılı milli gelir istatistiklerine göre Bölgedeki üretimin milli gelir içindeki payı %2.6'dır. Bölgenin toplam tarımsal üretimden elde edilen gelir içindeki payı %3.5, hizmetler üretiminden elde edilen toplam gelir içindeki payı %2.3 ve sanayiden elde edilen toplam gelir içindeki payı ise %3.2 olarak gerçekleşmiştir. Kişi başına düşen gayrisafi katma değer açısından, TR21 Trakya Bölgesi 2006 yılı verilerine göre 12.504 TL ve 8.680 ABD \$'ı ile Türkiye genelinde Düzey-2 bölgeler arasında 5'inci sıradadır. 2006 yılında Bölgenin yarattığı

gelirin içinde tarımın payı %12.5, sanayinin payı %34 ve hizmet sektörünün payı ise %53.5'tir. Tarımda ve sanayide Türkiye ortalamasının üzerinde bulunan Bölge, hizmetler sektöründe %10 kadar altında bulunmaktadır. 26 Düzey-2 bölgesi arasında milli gelire en fazla katkıda bulunma kriterine göre yapılan sıralamada TR21 Trakya Bölgesi tarımsal üretimde 15. sanayi üretiminde 9. ve hizmetler sektöründe ise 12. sıradadır. Bütün sektörlerin toplamında yapılan sıralamada ise Bölge 11. sırada yer almaktadır. Bölgede sanayi üretiminde bir yoğunlaşmanın olduğu ve toprakların büyük bir bölümünün tarıma elverişli olduğu düşünüldüğünde, potansiyelin altında bir gelir yaratıldığı görülmektedir. (Anonim 2010)

6.1.3 Nüfus Verileri

Türkiye toplam yüzölçümünün %2.4'üne sahip olan TR21 Trakya Bölgesinin Türkiye nüfusundan aldığı pay; 1965 yılında %2.7 iken 2009 yılında bu oran %2.1'e düşmüştür. 1965'ten 2009'a kadar olan dönemde Türkiye nüfusu %131 artış göstermesine karşın, TR21 Trakya Bölgesinin nüfusu %78 artarak 849.001'den 1.511.952'ye yükselmiştir. Bölgede nüfusu en çok artan il olan Tekirdağ'ın nüfusu ise yaklaşık üç katına çıkarak 287.331'den 783.310'a yükselmiştir. Tekirdağ nüfusundaki artış özellikle 1980 ve sonrasında hızlanmıştır ve 1980'de 360.742 olan nüfus, %117 artarak 2009 yılında 783.310'a yükselmiştir. Tekirdağ İlindeki bu büyük nüfus artışına karşın, Kırklareli ve Edirne illerindeki nüfus artışı %30 seviyelerini geçmediği için Bölge genelindeki nüfus artışı Türkiye'ye göre daha düşük kalmıştır. 1990 sonrası dönemde Tekirdağ'ın nüfusu %67 artarken, Edirne'nin nüfusu %2 gerilemiş ve Kırklareli'nin nüfusu ise yalnızca %8 artmıştır. TR21 Trakya Bölgesinin nüfus artışı, 2000'li yıllara kadar Türkiye ortalamasının altında seyretmiştir. 2000 yılı sonrasında Türkiye'ye paralel olarak nüfus artış hızı düşmüştür. Fakat bu azalış, Türkiye geneline kıyasla daha düşük kalmış ve bölgenin nüfus artışı Türkiye ortalamasının üzerinde gerçekleşmiştir.(Anonim 2010)

TR 21 Bölgesi Tekirdağ, Kırklareli ve Edirne illerini kapsamaktadır.

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 2011 yılı TR21 Bölgesi 1.569.388 kişilik nüfusa sahipken 2012 yılı TR21 Bölgesi 1.593.243 kişilik nüfusa sahiptir.

Türkiye nüfusu, Dünya ülkeleri arasında 2075 yılında 24. sıraya düşecektir. Birleşmiş Milletler'in 2012 yılı nüfus projeksiyonlarına göre dünya nüfusu yaklaşık 7 milyar 52 milyon kişidir. 2012 yılında Dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 1,1'ini oluşturan Türkiye, nüfus bakımından dünyanın en büyük 18. ülkesidir. 2050 yılında Dünya nüfusu 9 milyar 306 milyon

kişi olurken, temel nüfus projeksiyon senaryosuna göre Türkiye 20. sıraya gerileyecektir. 2075 yılına gelindiğinde Dünya nüfusu 9 milyar 905 milyon kişiye yükselecek, Türkiye'nin sıralamadaki yeri ise 24 olarak değişecektir. (Tuik 2013a)

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre, Türkiye 2007 yılında 70 586 256 kişilik nüfusa sahipken, 2008 yılında 71.517.100 kişilik, 2009 yılında 72.561.312 kişi, 2012 yılında ise 75.627.284 kişilik nüfusa sahiptir. Türkiye nüfus artış hızı 2007 yılında binde 11.7 iken 2011 yılında binde 12.8 olmaktadır. (Tablo6.1.)

Tablo 6. 1. Tr21 Bölgesi Nüfus Verileri

İLLER	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tekirdağ	728 396	770 772	783 310	798 109	829 873	852 321
Edirne	396 462	394 644	395 463	390 428	399 316	399 708
Kırklareli	333 256	336 942	333 179	332 791	340 199	341 218
TÜRKİYE	70 586 256	71 517 100	72 561 312	73 722 988	74 724 269	75 627 384
TR Nüfus artış hızı	11.7	13.4	13.3	13.0	12.8	

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Sistemi (ADNK)

ADNKS verilerine göre 2012 yılı sonu itibarıyla Tekirdağ il nüfusu 852.321 kişidir. Bu nüfusun 589.049'u şehirlerde, 263.272'i köylerde yaşamaktadır. Edirne il nüfusu 399.708 kişi olup şehir nüfusu 276.579, köy nüfusu 123.129 kişidir. Kırklareli il nüfusu ise 341.218 kişidir. Bu nüfusun 232.154 kişisi şehirlerde, 109.064 kişisi köylerde yaşamaktadır.(Tablo 6.2.)

Tablo 6. 2.Tr 21 Bölgesi İlçe ve Köylere göre Nüfus Verileri

Yıl Year	Toplam - Total			İl ve ilçe merkezleri			Belde ve köyler			Nüfus Yoğunluğu	
	İl- Province	Toplam Total	Erkek Male	Kadın Female	Toplam Total	Erkek Male	Kadın Female	Toplam Total	Erkek Male		Kadın Female
2012	Edirne	399 708	203 656	196 052	276 579	141 481	135 098	123 129	62 175	60 954	66
	Kırklareli	341 218	175 515	165 703	232 154	120 297	111 857	109 064	55 218	53 846	54
	Tekirdağ	852 321	439 124	413 197	589 049	302 746	286 303	263 272	136 378	126 894	135

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)

ADNKS verilerine göre, Türkiye 2013 yılında 76.4818.47 kişi olması beklenirken, 2023 yılında 84.247.088 kişi, 2075 yılında ise 89.172.088 kişi olması beklenmektedir. Tekirdağ ili ADNKS verilerine göre, 2013 yılında 872.817 kişi olması beklenirken, 2023

yılında 1.073.331 kişi, olması beklenmektedir. ADNKS verilerine göre, Edirne ili 2013 yılında 401.625 kişi olması beklenirken, 2023 yılında 415.873 kişi, olması beklenmektedir. Kırklareli ili 2013 yılında 342.659 kişi olması beklenirken, 2023 yılında 350.757 kişi, olması beklenmektedir.(Tablo 6.3.)

Tablo 6. 3.Tr 21 Bölgesi 2013-2023 Nüfus Oranları

İLLER	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tekirdağ	872 817	893 275	913 614	933 870	954 049	974 132	994 121	1 014 027	1 033 863	1 053 632	1 073 331
Edirne	401 625	403 467	405 168	406 791	408 334	409 787	411 177	412 491	413 710	414 844	415 873
Kırklareli	342 659	343 969	345 141	346 204	347 164	348 022	348 771	349 434	349 973	350 413	350 757
Türkiye	76 481 847	77 323 892	78 151 750	78 965 645	79 766 012	80 551 266	81 321 569	82 076 788	82 816 250	83 540 076	84 247 088

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Sistemi (ADNK)

Yukarıdaki değerlerle master plan kapsamındaki Tekirdağ, Edirne, Kırklareli illerimizde bilinen periyotlar için;

Tablo 6. 4.Tr 21 Bölgesi 2012-2023 Nüfus Artış Hızları

İl-Province	Nüfus-Population		Yıllık ortalama artış hızı (%)
	2012 ⁽¹⁾	2023	
TÜRKİYE	75 627 384	84 247 088	9.8
Edirne	399 708	415 873	3.6
Kırklareli	341 218	350 757	2.5
Tekirdağ	852 321	1 073 331	21.0

Kaynak:(1) Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2012
Kaynak.TÜİK, Nüfus Projeksiyonları, 2013-2075

Türkiye, 2023 yılında 2012 ADKS nüfus değerlerine göre on bir yılda binde 9.8 büyüme beklenmektedir.

Tekirdağ ili, 2023 yılında 2012 ADKS nüfus değerlerine göre on bir yılda binde 21 büyüme beklenmektedir.

Edirne ili 2023 yılında 2012 ADKS nüfus değerlerine göre on bir yılda binde 3.6 büyüme beklenmektedir.

Kırklareli ili, 2023 yılında 2012 ADKS nüfus değerlerine göre on bir yılda binde 2.5 büyüme beklenmektedir.

Tuik verilerine göre, TR21 Bölgesindeki illere göre göç oranlarına bakıldığında 2008-2009 yılları arasında göç hızı en fazla olan il Tekirdağ'dır. Kırklareli'nde ise alınan göç verilen göçe göre daha düşük seviyededir. Edirne de ise daha önceki yıllarda göç hızı negatif olurken 2008-2009 yılları döneminde binde 5.8 olduğu görülmektedir.

6.1.4. Eğitim Durumu

TUİK 2011 Eğitim istatistiklerine göre 2011 yılı, Tekirdağ ili okuma yazma bilmeyen oranı 9.399 kişi, Edirne ili okuma yazma bilmeyen oranı 8.685 kişi, Kırklareli ili okuma yazma bilmeyen oranı 506 kişidir.(Tablo 6.5.)

Tablo 6. 5.Tr 21 Eğitim Durumu

İLER	Okuma yazma bilmeyen	Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	İlkokul mezunu	İlköğretim mezunu	Ortaokul veya dengi okul mezunu	Lise veya dengi okul mezunu	Yüksekokul veya fakülte mezunu	Yüksek lisans mezunu	Doktora mezunu	Bilinmeyen	Toplam
TEKİRDAĞ	9.399	86.185	111.321	99.975	26.985	120.02	49.876	2.962	652	13.44	520.815
EDİRNE	8.685	36.768	59.807	39.117	12.422	59.852	29.205	2.096	812	3.795	252.559
KIRKLARELİ	5.06	30.149	47.544	37.419	11.341	53.788	22.828	1.242	180	3.067	212.618

Kaynak: Tuik Bitirilen eğitim düzeyi, il/ilçe merkezleri nüfusu – 2011

ADNS 2011 bitirilen eğitim düzeyine göre Tekirdağ ili okuma yazma bilyen oranı en fazla olan ilçesi 3100 kişi ile Çorlu, en az ise Marmara Ereğlisi'dir. İlköğretim mezunu en fazla olan ilçesi Çorlu, en az ise Marmara Ereğlisi'dir. Lise veya dengi okul mezunu en fazla olan ilçesi Çorlu, en az ise Şarköy. Yüksekokul veya fakülte mezunu en fazla olan ilçesi Çorlu, en az ise Marmara Ereğlisi'dir. Yüksek Lisans mezunu en fazla olan ilçesi Çorlu, en az ise Marmara Ereğlisi'dir. Doktora mezunu en fazla olan ilçesi Merkez de bulunurken, en az ise Marmara Ereğlisi ve Saray ilçelerindedir.(Tablo 6.6.)

Tablo 6. 6. Tr 21 İlçelere göre Eğitim Durumu

TEKİRDAĞ	Okuma yazma bilmeyen	Okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	İlkokul mezunu	İlköğretim mezunu	Ortaokul veya dengi okul mezunu	Lise veya dengi okul mezunu	Yüksekokul veya fakülte mezunu	Yüksek lisans mezunu	Doktora mezunu	Bilinmeyen	Toplam
MERKEZ	2.59	20.746	30.761	24.533	6.039	31.365	16.357	1.03	344	2.755	136.52
ÇERKEZKÖY	1.215	12.678	13.644	16.633	3.487	15.746	5.077	285	54	2.014	70.833
ÇORLU	3.103	33.64	38.125	39.926	11.616	50.452	19.996	1.242	213	6.377	204.69
HAYRABOLU	615	3.536	4.493	3.283	747	3.404	1.302	54	6	368	17.808
MALKARA	509	4.94	7.275	4.21	1.362	5.302	2.458	116	13	266	26.451
MARMARA EREĞLİSİ	149	1.61	2.431	1.69	559	1.808	606	45	5	388	9.291
MURATLI	440	2.993	4.518	3.364	1.148	3.883	1.129	62	6	376	17.919
SARAY	386	3.288	4.889	3.941	1.221	5.26	1.755	79	5	279	21.103
ŞARKÖY	392	2.754	5.185	2.395	806	2.8	1.196	49	6	617	16.2

Kaynak: ADRESE DAYALI NÜFUS KAYIT SİSTEMİ (ADNKS) VERİ TABANI 2011- Bitirilen eğitim düzeyi, il/ilçe merkezleri nüfusu – 2011

Bölgedeki üç ilde de üniversite bulunmaktadır. Tekirdağ'da Namık Kemal Üniversitesi, Edirne'de Trakya Üniversitesi, Kırklareli'nde ise Kırklareli Üniversitesi faaliyettedir.

Tekirdağ'da Namık Kemal Üniversitesi bünyesinde yer alan Çerkezköy Meslek Yüksekokulu ve Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulunda lojistik ön lisans eğitimi verilmektedir. Edirne'de Trakya Üniversitesinde Lojistik ön lisans eğitimi verilmektedir. TR21 Trakya bölgesinde lojistik lisans eğitimi veren okullarımız mevcut değildir.

Lojistiğin bölgede gelişmesi ancak eğitim almış elemanların işgücüne katılması ile sağlanabilmektedir. Bu nedenle bölgedeki operasyon elemanları yetiştirilmek üzere eğitim kurumlarının teknik lise seviyesinde, uzman operasyon eğitimi verilmesi için iki yıllık meslek yüksekokulları seviyesinde, uzman olarak görevlendirilmek üzere lisans seviyesinde ve ileride yönetici olacak görev yapacak personelin yetiştirilmesi için lisansüstü eğitim verecek seviyeye gelmesi gerekmektedir.

6.1.5 İşgücü Verileri

Tuik 15 Mart 2013 verilerine göre, Türkiye genelinde işsiz sayısı 2012 yılı Aralık döneminde geçen yılın aynı dönemine göre 214 bin kişi artarak 2 milyon 790 bin kişiye yükseldi. İşsizlik oranı ise 0,3 puanlık artış ile %10,1 seviyesinde gerçekleşti. Tarım dışı

işsizlik oranı 0,4 puanlık artış ile %12,4, 15-24 yaş grubunu içeren genç işsizlik oranı ise 1,7 puanlık artış ile %19,8 oldu. İstihdam edilenlerin sayısı 2012 yılı Aralık döneminde, bir önceki yılın aynı dönemine göre 1 milyon 88 bin kişi artarak 24 milyon 766 bin kişiye yükseldi. Bu dönemde, tarım sektöründe çalışan sayısı 87 bin kişi, tarım dışı sektörlerde çalışan sayısı 1 milyon bin kişi arttı. İstihdam edilenlerin %23'ü tarım, %19,6'sı sanayi, %6,7'si inşaat, %50,8'i ise hizmetler sektöründe yer aldı. Önceki yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında inşaat sektörünün istihdam edilenler içindeki payı 0,3 puan, hizmetler sektörünün payı 0,7 puan artarken, tarım sektörünün payı 0,6 puan, sanayi sektörünün payı ise 0,2 puan azaldı. İstihdam edilenlerin oranı, bir önceki yılın aynı dönemine göre 1,1 puanlık artış göstererek %43,8'den %44,9'a yükseldi. (Tuik 2013b)

2010 Tük verilerine göre Tekirdağ ve Edirne illerinde işsizlik oranları Türkiye ortalamasının altında yer alırken, Kırklareli ili işsizlik oranı Türkiye ortalamasının üstünde yer almaktadır. Bölgenin ekonomik gelişmesinin tekstil, turizm, lojistik gibi istihdam yaratacak sektörlere ağırlık verilerek sağlanması önem kazanmaktadır.(Tablo 6.7.)

Tablo 6. 7. Tr 21 Bölgesi İşgücü, İşsizlik ve İstihdam Oranı

2010 İLLER	İŞGÜCÜNE KATILMA ORANI				İŞSİZLİK ORANI				İSTİHDAM ORANI			
			% 95 Güven Aralığı				% 95 Güven Aralığı				% 95 Güven Aralığı	
İl adı	Oran (%)	Değişim katsayısı (%)	Alt sınır	Üst sınır	Oran (%)	Değişim katsayısı (%)	Alt sınır	Üst sınır	Oran (%)	Değişim katsayısı (%)	Alt sınır	Üst sınır
Edirne	55.2	2.2	52.8	57.5	9.2	11.2	7.2	11.2	50.1	2.6	47.5	52.7
Kırklareli	53.6	2.2	51.3	55.9	10.8	10.6	8.6	13.1	47.8	2.8	45.2	50.4
Tekirdağ	55.1	2.0	52.9	57.2	9.6	9.8	7.7	11.4	49.8	2.4	47.4	52.2

Kaynak: Tük verileri, İl bazında temel işgücü göstergeleri 2010

İstihdamın sektörlere göre dağılımına bakıldığında, 2004-2008 döneminde Türkiye'de ve TR21 Trakya Bölgesinde istihdamın yapısında belirli bir değişiklik olduğu görülmektedir. Şöyle ki, 2004 yılında tarımdaki istihdamın payı % 34,2 iken 2008 yılında bu oran % 20,2'ye düşmüştür. İstihdamda tarımın azalan payı, sanayi ve hizmet sektöründeki istihdam artışı ile karşılanmıştır. 2009 yılında küresel ekonomik kriz nedeni ile sanayi sektöründeki istihdam da azalma, tarım sektöründeki istihdam da ise artış görülmektedir. TR21 Trakya Bölgesinde istihdam edilen 559.000 kişinin 85.000'i üniversite mezunudur. Bölgede üniversite mezunlarının toplam istihdama oranı, Türkiye geneline paralel ve % 15 civarında iken, okuryazar olmayan kişilerin istihdamdaki payı % 2,1 ile Türkiye geneli olan % 4,7'ye göre

çok düşüktür. İşgücüne katılma oranında olduğu gibi kadın çalışan oranları yıllar itibarı ile Türkiye ortalamasının üzerinde yer almıştır. (Anonim 2010)

6.1.6 Tarım

Edirne, Kırklareli ve Tekirdağ illerinde önemli gelir kaynaklarından biri tarımdır. TÜİK 2008 yılı verilerine göre, Bölgenin tarımsal üretim değerinin yaklaşık olarak %77.4'ü bitkisel üretimden, %22.6'sı ise hayvansal üretimden elde edilmiştir.(Hesaplama canlı hayvan değerleri dikkate alınmamıştır). Bölgede en önemli ürünler buğday, ayçiçeği ve çeltiktir. 2008 yılı verilerine göre Bölge, Türkiye buğday üretiminin %12'sini, ayçiçeği üretiminin %61'ini, pirinç üretiminin de %54'ünü karşılamaktadır. (Anonim 2010)

TR21 Trakya Bölgesinde, Türkiye buğday ekim alanını sadece %7'si kadar bir alanda buğday tarımı yapıldığı halde, yüksek verim oranı sayesinde ülke üretiminin %12'si bu bölgeden karşılanmaktadır. TR21 Trakya Bölgesinin ortalama buğday verim değeri (390 kg/da) Türkiye ortalamasından (230 kg/da) oldukça yüksektir. Çeltik, Bölgenin Türkiye düzeyinde önemli katkı sağladığı bir üründür. Türkiye ekim alanının %48'i TR21 Trakya Bölgesinde yer almaktadır ve üretiminin %54'ü Bölge tarafından karşılanmaktadır. TR21 Trakya Bölgesinde üretilen çeltiğin %90'ı da Edirne ili sınırlarında gerçekleştirilmektedir. 2000–2008 yılları ortalamasına göre dekar başına düşen verim dünyada 402 kg iken, 9 bölgede bu oran 2006 2008 yılı verileri ortalamasına göre 796 kg/da'dır. Buna rağmen, çeltik üretimi ulusal ihtiyacımızı karşılayamamaktadır. Türkiye üretim miktarı olarak dünyadaki Çin, Hindistan, Endonezya, Bangladeş gibi ülkeler arasında yer alamamasına karşın, çeltik verimi açısından önde gelen ülkelere birisidir. TR21 Trakya Bölgesi, Türkiye ayçiçeği ekim alanının ve üretiminin %61'ini karşılamaktadır. Bununla birlikte, yağ açığını kapatmak için alternatif olarak ele alınan bitkilerden biri kanoladır. TR21 Trakya Bölgesinde kanola üretimi yaygınlaşma eğilimindedir. Ekim dönemi göz önüne alındığında kanolanın buğdaya alternatif bir bitki olabileceği görülmektedir. 2008 yılı verileri incelendiğinde, Türkiye'nin kanola üretiminin %59'unun TR21 Trakya Bölgesi tarafından sağlandığı görülmektedir. (Anonim 2010)

6.1.7 Sanayi Bölgeleri

TR21 Trakya Bölgesi Tekirdağ başta olmak üzere sanayi kenti haline gelmiştir. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2010 yılı verilerine göre 1.809 adet sanayi kuruluşu mevcuttur. Sanayi

kuruluşları bölgede en fazla 1.277 adet ile Tekirdağ'da yer almaktadır. Danone, 3M, Coca Cola, Foxconn (HP), Unilever, BSH gibi firmalar başta olmak üzere 185 yabancı sermayeli firma Türkiye ekonomisine katkıda bulunmaktadır. Tr21 Bölgesinde 6 Organize Sanayi Bölgesi, 1 Avrupa Serbest Bölge, Teknopark bulunmaktadır.(Şekil 6.1.)

Türkiye Tekstil sektörü açısından dünyanın sayılı ülkeler arasında yer almaktadır ve bölgede Tekstil 511'i Tekirdağ olmak üzere 600 adet konfeksiyon ve deri sanayi işletmesi bulunmaktadır.

Sektörler	Tekirdağ	Edirne	Kırklareli	TRAKYA
Dokuma, giyim ve deri sanayi	511	23	66	600
Gıda, İçki ve Tütün Sanayi	162	152	93	407
Taş, Toprak, Maden	115	55	37	207
Kâğıt ve Ambalaj	28	0	2	30
Plastik, Kimya, Boya ve Cam Sanayi	169	0	15	184
Makine, Teçhizat, Otomotiv Yan Sanayi	157	0	23	180
Orman Ürünleri ve Mobilya	21	0	17	38
Diğer	114	35	14	163
Toplam	1.277	265	267	1.809

Şekil 6. 1.Tr 21 Bölgesi Sanayi Siciline Kayıtlı İşletmelerin Sektörel Dağılımı (2010)

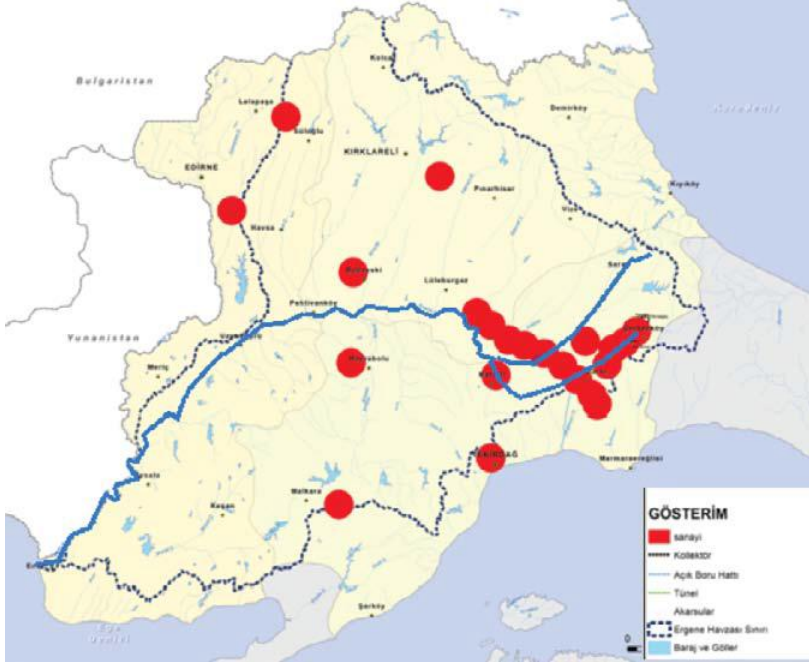
Kaynak : Sanayi ve Ticaret İl Müdürlükleri(Anonim 2011b)

Tekirdağ Bölgesi Çerkezköy ve Çorlu Organize Sanayi Bölgelerini içerisinde barındırdığı için sanayi potansiyeli açısından diğerlerinden ayrılmaktadır. Özellikle de Çorlu-Edirne D-100 Karayolu üzerindeki sanayi alanları, mevcut sanayi alanlarının çoğunu oluşturmaktadır. Kırklareli'nin en yoğun sanayi bölgesi Büyük karıştıran Mevkiindekinde yer almaktadır. Edirne ilinde Havsa ve merkezde yoğunlaşan sanayi bölgelerinin yanı sıra Keşan bölgesinde gelişen organize sanayi bölgesiyle sanayi alanları genişlemektedir. (Anonim 2010)

6.1.7.1 Organize Sanayi Bölgeleri

Tekirdağ da 4 adet, Edirne'de 1 adet ve Kırklareli'nde 1 adet olmak üzere TR 21 Trakya Bölgesinde 6 adet organize Sanayi Bölgesi mevcuttur. Keşan Organize Sanayi Bölgesi

ve Kırklareli Arsey inşaat Aslan özel organize sanayi bölgesi olmak üzere iki adet sanayi bölgesinin de açılması planlanmaktadır.



Şekil 6. 2.Trakya Bölgesi ve Sanayi Kümelenmesi

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Bölgedeki organize sanayi bölgeleri arasında Çerkezköy OSB %53 doluluk oranıyla ve 1.234 (ha) büyüklüğü ile en fazla tercih edilen organize sanayi bölgesi olmaktadır. Çerkezköy Sanayi Bölgesi İstanbul'a yakın olması, ana ulaşım hatları üzerinde yer alması bakımından da tercih edilen bir organize sanayi bölgesi olmaktadır. Hayrabolu sanayi bölgesi 10 firma sayısı ve %10 doluluk oranıyla en az olan sanayi bölgesidir.(Şekil 6.3.) (Anonim 2010)

OSB ADI	Firma sayısı		OSB Büyüklüğü	Kapasite (parsel)		Doluluk Oranı
	Üretimdeki	İnşa Hal.		Toplam	Kullanılan	
Çerkezköy OSB	187	22	1.234 (ha)	391	388	53%
Çorlu Deri OSB	70	1	120 (ha)	210	210	34%
Edirne OSB	2	14	107 (ha)	41	32	39%
Hayrabolu OSB	4	6	100 (ha)	100	45	10%
Kırklareli OSB	8	5	367 (ha)	105	29	12%
Malkara OSB	0	0	105 (ha)	69	0	0%

Şekil 6. 3.TR 21 Bölgesi Trakya Organize Sanayi Bölgeleri (2010)

Kaynak : Organize Sanayi Bölgeleri 2010 (Anonim 2010)

6.1.7.2 Serbest Bölgeler

Türkiye'nin en büyük özel serbest bölgelerinden biri olan Avrupa Serbest Bölgesidir. Tekirdağ'ın Çorlu ilçesinde 1999 yılında kurulan ve toplam 214 ha büyüklüğe sahip olan Avrupa Serbest Bölgesi, (ASB); stratejik konumu itibariyle Türk ihracatçısının, özellikle Avrupa ile olan ticari ilişkilerinde merkezi bir rol üstlenmiş durumdadır. Bu durumu ASB'nin 2008 yılında yakaladığı 2 milyar dolarlık ticaret hacmi de doğrular niteliktedir. Bölge sahip olduğu stratejik konum yanında güçlü altyapı olanakları ile yatırımcılar için bir cazibe merkezi konumundadır. (Anonim 2010)

6.1.8 Ulaştırma

TR21 Trakya bölgesi ulaştırma altyapısı bakımından önemli bir stratejik konuma sahiptir. Uluslararası demiryolu ağı, limanları, otoyol ağı ve bölgesel havalimanı ile tüm taşıma modlarını içeren lojistik alanında önemli bir konuma sahiptir. Asya ve Avrupa arasında lojistik ağı kurulacak 2023 yılı bitmesi planlanan hızlı tren projesi ve Asyaport liman projeleri de mevcuttur. Projelerin bitmesiyle TR21 bölgesi Türkiye'nin Lojistik açısından en önemli stratejik konumuna sahip olacaktır. (Anonim 2010)

6.1.8.1 Karayolu Taşımacılığı

Trakya Bölgesi Karayolu ulaşım ağı Avrupa'yı Asya'ya bağlayan stratejik bir köprü konumundadır. Bulgaristan sınırından (Kapı kule) başlayan E-80 karayolu Tekirdağ ilinin kuzeyinden geçerek Türkiye Avrupa köprüsünü oluşturan stratejik öneme sahip karayoludur. D-100 İstanbul-Edirne bağlantısını, D110 ise Tekirdağ'dan geçerek, İstanbul-Keşan bağlantısını sağlamaktadır. Yunanistan sınırından (İpsala)'dan başlayan E-90 Karayolu da köprü görevi görmektedir. (Anonim 2013)



Şekil 6. 4.Trakya Bölgesi Karayolu Ulaşım Ağı

Kaynak: Karayolları genel müdürlüğü(Anonim 2013)

Türkiye genelinde bölünmüş yol ve otoyolların devlet ve il yollarına oranı % 26,6 seviyesinde iken, TR21 Trakya Bölgesinde bu oran %34.9 seviyesine çıkmaktadır. Bölgedeki 488 km uzunluğundaki bölünmüş yolun 415 km'lik kısmı 2003-2009 döneminde yapılmıştır. Bu dönemde yapılan bölünmüş yollar ile Bölge genelinde ve özellikle Kınalı – Tekirdağ – İpsala aksındaki trafik rahatlatılmıştır. Yapılacak çalışmalarla 2010 yılı sonuna kadar Bölgenin mevcut bölünmüş yol ağına 99 km daha eklenmesi hedeflenmektedir. TR21 Trakya Bölgesinde kilometrekareye düşen bölünmüş yol ve otoyol uzunluğu oranının Türkiye geneline kıyasla %63 daha fazla olduğu görülmektedir. Bölgede en düşük orana sahip Kırklareli’nde dahi kilometrekareye düşen bölünmüş yol ve otoyol uzunluğu Türkiye genelinin üzerindedir. Türkiye genelinde kilometrekareye düşen bölünmüş yol ve otoyol uzunluğu bakımından iller arası bir sıralama yapıldığında, Tekirdağ’ın 7. Edirne’nin 16. ve Kırklareli’nin de 29. sırada yer aldığı görülmektedir. Yapılan bölünmüş yollar, ulaşımı rahatlatmış olsa da, henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Özellikle, sanayi yoğun alanlar ve limanlar için yüksek kalitede yollar ile bağlantılar oluşturulması gerekmektedir. (Anonim 2010)

Tablo 6. 8. Tr 21 Trakya Bölgesi Karayolu Uzunlukları

İl	Devlet Yolları	İl Yolları	Otoyol	Genel Toplam	Km ² 'ye Düşen Bölünmüş Yol ve Otoyol Uzunluğu	Otoyol (%)
Türkiye	31.271	30.948	2.036	64.255	0,021	3,17
TR21	993	891	169	2.053	0,035	8,23
Tekirdağ	383	269	48	700	0,045	6,86
Edirne	268	422	51	741	0,035	6,88
Kırklareli	342	200	70	612	0,025	11,44

Kaynak : Karayolları genel müdürlüğü(2010) (Anonim 2010)

Karayolları Genel Müdürlüğü'nce Trakya Bölgesinde Planlanan Önemli Projeler(Anonim 2013)

1-KINALI-TEKİRDAĞ-ÇANAKKALE-SAVAŞTEPE OTOYOLU

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu, 2023 yılı hedef otoyol projelerinden biri olup, gerçekleşmesi durumunda, İstanbul'u Çanakkale'ye ve sonrasında Kuzey Ege'ye bağlayacak oldukça önemli bir proje konumundadır.

2-EDİRNE-PAZARKULE OTOYOL BAĞLANTI YOLU

Edirne yerleşim alanı içerisindeki mevcut yollar kent içi ulaşım için yetersiz durumdadır. Artan toplu konutlarla birlikte ulaşım problemi gelecekte daha da büyüyecektir.

Bu nedenle yapılacak olan bu yolun Edirne kent içi ulaşımına büyük katkısı olacaktır. Projenin gerçekleşmesi halinde problemlerin tamamı çözülecektir.

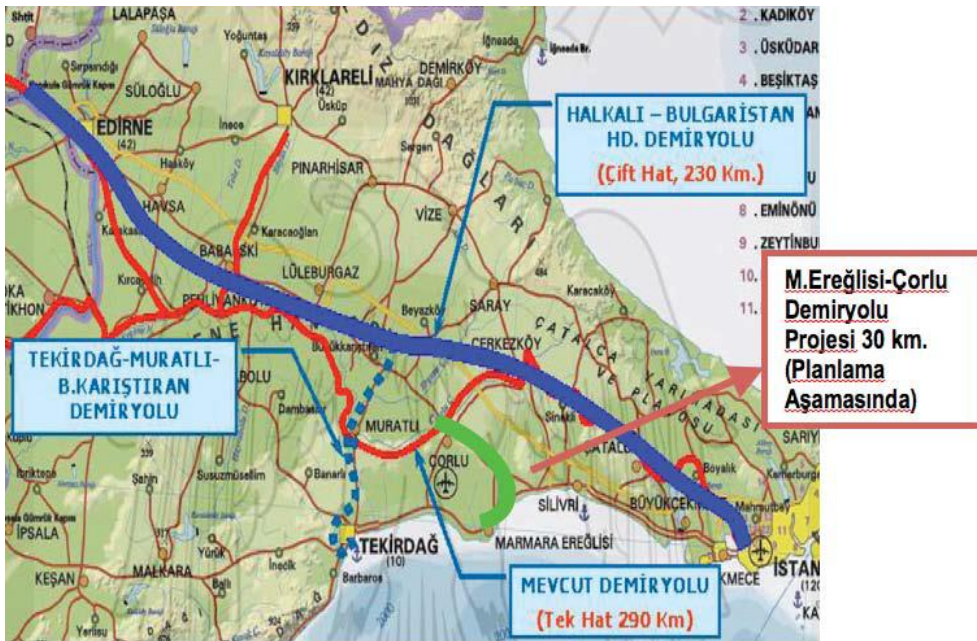
3-ÇERKEZKÖY-SUBAŞI YOLU

D100 Karayolunun Çatalca ve TEM Otoyolu Çerkezköy (Beyciler)gişeleri arasında 2x3 şeritli olarak yapılması planlanmaktadır.35 km uzunluğunda olması planlanan bu yeni karayolu vasıtasıyla Çorlu ve Çerkezköy ilçeleri yüksek standartlı bir yol ile İstanbul'a, 3. Köprü güzergahına ve İstanbul 3. Havalimanına doğrudan bağlanacaktır.

6.1.8.2 Demiryolu Taşımacılığı

Çevreye dost, fiyat istikrarı sağlayan, ağır veya çok hacimli ve çeşitli eşyaların taşınmasında iklim koşullarından çok etkilenmeyen bir taşıma şeklidir. Trakya demiryolu ağı yeni projeler dahilinde Avrupa'ya bağlayarak lojistik alanında önemli bir stratejik öneme

sahiptir. 2023 Türkiye projeleriyle Akport limanına bağlanan Tekirdağ Muratlı arası 32 km’lik demiryolu bağlantısı tamamlanmıştır. Halkalı Kapıkule hızlı tren projesi 2023 vizyon projesi olarak planlanmaktadır. Trakya Bölgesinin demiryolu ağı, Türkiye’nin uluslararası demiryolu şebekesi içerisinde yer almaktadır. İstanbul’dan başlayan demiryolu hattı ile, Edirne sınırlarından Kapıkule hudut kapısı ile Bulgaristan’a Pazarkule ve Eskiköy hudut kapıları ile Yunanistan üzerinden Avrupa’ya bağlantı kurmaktadır. İstanbul-Bükreş-İstanbul arasında her gün karşılıklı çalışan tren seferleri bulunmaktadır. İstanbul-Sofya, İstanbul-Belgrat, İstanbul Budapeşte ve İstanbul-Kişinev bağlantısı, Bosfor Ekspresine bağlanan vagonlarla sağlanmaktadır. (Anonim 2011b)



Şekil 6. 5.Tr 21 Trakya Bölgesi Demiryolu Ağı

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

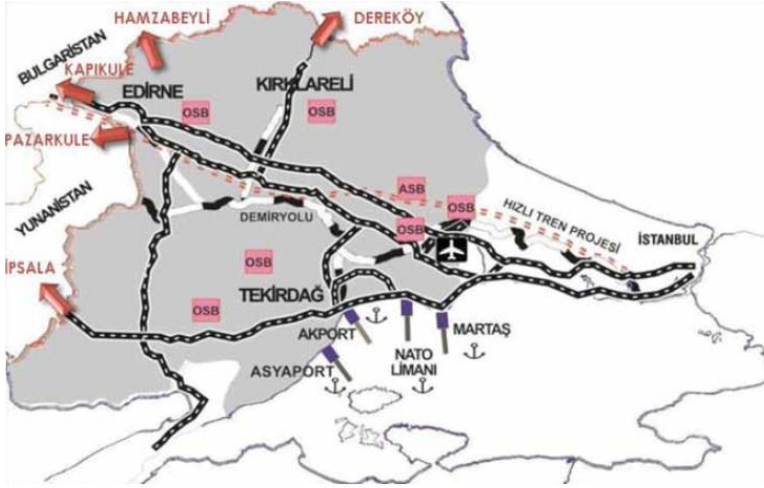
Trakya Bölgesinin toplam demiryolu hat uzunluğu 321 km, Türkiye toplam demiryolu hattına oranı ise % 3,34’tür. Bu hattın 110 km’lik kısmı Kırklareli, 96 km kısmı Edirne ve 115 km’lik kısmı Tekirdağ il sınırları içerisinde yer almaktadır Mevcut hat durumunun yanı sıra Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın (TCDD) 2012-2014 orta vadeli planında yer alan ve Tekirdağ, Edirne, Kırklareli illerini kapsayan projeleri aşağıdaki gibidir: (Anonim 2013)

- Pehlivan köy-Hudut (30 km) Elektrifikasyon, Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Tesislerinin Yapımı
- Tekirdağ-Muratlı (30 km) 2. Hat Yapımı

- Tekirdağ-Muratlı Elektrifikasyon, Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Tesislerinin Yapımı
- Çerkezköy Gar İhatasının Yapımı
- Muratlı İstasyonu İhatasının Yapımı
- Lüleburgaz İstasyonunun Gar İhatasının Yapımı

6.1.8.3 Denizyolu Taşımacılığı

Trakya bölgesi Marmara denizi, Ege denizi ve Karadeniz'e kıyısı olan, AB bölgesine yakınlığı ve demiryolu-demiryolu-denizyolu bağlantılarıyla kombine taşımacılık sağlayan lojistik açısından stratejik önemi olan bir bölgedir. Bölgede Akport Limanı, Martaş Marmara Ereğlisi Limanı ve henüz tamamlanmayan Asyaport Limanı yer almaktadır.



Şekil 6. 6.Tr 21 Trakya Bölgesi Liman Yerleri

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

6.1.8.3.1 Akport Limanı

Akport Limanı Marmara Denizi kıyısında Tekirdağ'da konumlanmıştır. Tekirdağ-Muratlı ve Tekirdağ- Kınalı arası bölünmüş yolların tamamlanması ile birlikte Tekirdağ-İstanbul karayolu bağlantısı kolaylaştırılmış olan liman, TEM otoyol bağlantısına 53 km, Tekirdağ Çorlu Havaalanına 44 km, Atatürk Havaalanına 135 km ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanına 200 km mesafededir. Akport Limanı toplam 130.000 m² alana, 2000m rıhtım uzunluğuna, yıllık 3.000.000 ton dökme yük ve 200.000 TEU konteyner kapasitesine sahip, dahili ve Uluslar arası Ro-Ro hizmeti veren, çağdaş donanımı ve deneyimli kadrosuyla örnek bir liman kompleksidir. 6 milyon ton genel kargo ve dökme yük kapasitesiyle Marmara

Bölgesinin en büyük 3. Limanı olan Akport, 1 milyon ton sıvı yük elleçleme kapasitesiyle de Marmara bölgesindeki en büyük 7. Limandır. Tekirdağ- Muratlı demiryolu hattının faaliyete geçmesiyle birlikte liman Balkanlara ve Avrupa'ya demiryolu bağlantısı olan bir liman haline gelmiştir. Akport Limanı'nın Marmara denizinde Gemlik, Bandırma, Karabiga ve Biga ile düzenli Ro-Ro seferleri vardır. Bunun yanında, Trieste ve Toulon Limanlarına da düzenli Ro-Ro seferleri yapılmaktadır. Tekirdağ- Bandırma arası Ro-Ro seferleri arasındaki mesafe Gemlik-Tekirdağ ve Derince Tekirdağ seferi için mesafeyi 600 km kısaltmaktadır. Bulgaristan sınırına 150 km, Yunanistan sınırına 125km mesafesiyle transit geçişte önem taşımaktadır. (Anonim 2011b)

Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.'ye ait Tekirdağ Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 02.03.2012 tarih ve 2012/34 sayılı kararına istinaden mevcut İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi fesh edilerek 13.03.2012 tarihi itibarıyla Türkiye Denizcilik İşletmelerine (TDİ) devredilmiştir. (Anonim 2013)

6.1.8.3.2 Martaş Marmara Ereğlisi Limanı

Marmara Denizi kıyısında kurulmuş olan, Çorlu Havaalanına 35 km, İstanbul Atatürk Havaalanına ise 7 km mesafededir. Ana ulaşım aksları ve sanayi alanlarına yakınlığı limanın en büyük avantajlarından biridir. Toplam sahası 100.000 m² olan liman yılda 3.5 milyon tonluk boşaltma kapasitesine sahiptir. Farklı genişlik ve derinlikteki 5 farklı rıhtımı ile 100.000 dwt'nin altındaki gemilere hizmet verebilecek niteliktedir. Limanın 2 adet römorkörü bulunmakta olup, aynı zamanda NATO askeri gemilerine de hizmet verilebilmektedir. (Anonim 2011b)

6.1.8.3.3 Asyaport Limanı

Asyaport, Ana Liman özelliği ile dünyanın ikinci büyük hat işleticisi MSC (Mediterranean Shipping Company) tarafından aktarma limanı (hub port) olarak seçilmiştir. Asyaport Limanı, büyük ölçekte denizden-denize transit konteyner sevkiyatını amaçlamaktadır. Limanın transit hedef pazarlarına hizmet, İskenderiye (Mısır), Demietta (Mısır), Port Said (Mısır), Free Port (Malta), Pire (Yunanistan), Gioia Tauro (İtalya) limanlarından verilmektedir. Asyaport Limanının dolgu çalışmaları büyük ölçüde tamamlanmıştır. Planlanan toplam 320.000 m² dolgu alanının 210.000 m²'si bitirilmiştir.

Limanın açılışı için 29 Ekim 2013 tarihi belirlenmiştir. Asyaport limanı tam kapasite ile çalışmaya başladığında Marmara Bölgesi limanlarının toplam 6.100.000 TEU/ yıl olan konteyner elleçleme kapasitesini %40 arttırarak 8.600.000 TEU/Yıl'a çıkaracaktır. (Anonim 2013)

6.1.8.4 Havayolu Taşımacılığı

Çorlu Havaalanı, TR21 Trakya Bölgesindeki tek havaalanı olma özelliğini taşımaktadır. Tekirdağ'ın Çorlu ilçesinde 1998 yılında hizmete giren havaalanı, 3.000x45 metre boyutlarında beton kaplama pisti, yıllık 10.000 uçak ve 600.000 kişilik yolcu kapasitesi ile 7/24 uluslararası hava trafiğine açıktır. Çorlu Havaalanı'ndaki uçak trafiğinin büyük kısmını ticari uçaklar oluşturmaktadır. Ticari uçakların daha yoğun olarak geldiği ülkeler Ukrayna, Türkmenistan, Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan'dır. Yurt içinde düzenli olarak Çorlu-Ankara seferleri gerçekleştirilmektedir. Çorlu Havaalanı, İstanbul'un hava trafiğini hafifletmeye yönelik tedbirler içinde değerlendirilebilecek bir konuma sahiptir. 2009 yılında Türkiye genelinde gerçekleşen iç hat yolcu trafiğinin %38'i ve yük trafiğinin %55'i Atatürk Hava Limanı ve Sabiha Gökçen Havaalanı tarafından karşılanmıştır. Aynı yıl Çorlu Havaalanı'nın yük taşımacılığındaki payı %7.3 ve iç hat yolcu taşımacılığındaki payı da %0.7 olarak gerçekleşmiştir. Geliştirilerek kapasitesinin arttırılması ve raylı sistem ile A.H.L.'ye entegre edilmesi halinde, Çorlu Havaalanı İstanbul'un ihtiyacı olan ek kapasitenin bir kısmının karşılanması yönünde bir seçenek sunmaktadır. (Anonim 2010)

6.1.9 Dış Ticaret

6.1.9.1 Trakya Bölgesi ve İhracat

2010 yılı verilerine göre Trakya Bölgesi'nde ihracat yapan 432 adet işletme bulunmaktadır. Bunların 293'ü Tekirdağ'da, 58 adedi Kırklareli'nde, 81 adedi ise Edirne ili sınırları içerisinde faaliyet göstermektedir. (Tablo 6.9.) 2011 yılında ülkemiz genelinde 2010 yılında göre %18,17 artışla 134 Milyar 571 Milyon 338 bin dolar tutarında ihracat gerçekleştirilmiştir. Bölgede 2011 yılında 806 Milyon 438 bin dolar tutarında ihracat gerçekleştirilmiştir. Bu tutarın %85'ini (689 Milyon 41 bin dolar) Tekirdağ'da bulunan işletmelerin gerçekleştirdiği ihracat oluşturmaktadır. Bölgede 2011 yılında gerçekleştirilen toplam ihracat tutarında 2010 yılına göre %22,8'lik bir artış görülmektedir. Hem Türkiye genelinde hem de Trakya Bölgesi'nde 2008 yılında ortaya çıkan küresel ekonomik krizin

etkileri ihracat rakamlarından tespit edilebilmektedir. 2009 yılı ülkemiz toplam ihracat tutarı 2008 yılına göre %22’lik bir azalma göstermiştir. Aynı dönemde Trakya Bölgesi ihracatında %8,6’lık bir daralma söz konusudur. (Anonim 2013)

Trakya Bölgesi ve Türkiye Geneli Gerçekleştirilen Toplam İhracat ve İhracatçı Firma Sayıları

Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi, TÜİK ve Ekonomi Bakanlığı Verileri

Tablo 6. 9. Tr21 Trakya Bölgesi Geneli Gerçekleştirilen Toplam İhracat ve İhracatçı Sayıları

	Yıl	Türkiye	TR 21	Tekirdağ	Kırklareli	Edirne
İhracatçı Firma Sayısı	2006	44.159	363	236	43	84
	2007	48.265	426	286	50	90
	2008	48.143	433	292	57	84
	2009	48.588	436	287	67	82
	2010	50.379	432	293	58	81
İhracat Değeri (1.000 USD)	2006	85.534.676	527163	407.667	39.725	79.771
	2007	107.271.750	646.942	551.965	58.542	36.435
	2008	132.027196	762.557	591.214	114.744	56.599
	2009	102.142.613	696.966	533.559	95.414	67.993
	2010	113.883.219	656.703	536.250	75.538	44.915
	2011	134.571.338	806.438	689.041	85.206	32.191

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

6.1.9.1.1 Tekirdağ

Son 6 yılda Trakya Bölgesi’nde gerçekleştirilen toplam ihracatın %80,7’si Tekirdağ sınırları içerisindeki işletmeler tarafından gerçekleştirilmiştir. Tekirdağ’da 2006-2011 döneminde gerçekleştirilen toplam ihracatın %95,8’ini sanayi ihracatı oluşturmaktadır. Tarım ürünleri ihracatı %3,88, maden ürünleri ihracatı ise %0,3’lük bir orana sahiptir. İlde gerçekleştirilen sanayi ihracatının büyük bölümünü sanayi mamulleri ihracatı oluşturmaktadır. Bu yönüyle sektör il ihracatının lokomotif sektörüdür. Tekirdağ 2010 yılında “Orta ve İleri Teknoloji Ürün ihracatı 100 Milyon Doların Üzerinde Olan İller” sıralamasında 187 Milyon Dolar ile 14. sırada bulunmaktadır. 2011 yılı toplam ihracatında 2010 yılı ihracatına göre %28,4’lük bir artış söz konusudur. 2011 yılında ilden 689 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. %24,6’lık oran ile “Hazır Giyim ve Konfeksiyon” sektörü toplam ihracat tutarı içerisinde en büyük paya sahiptir. %15,8’lik pay ile “Kimyevi Maddeler ve Mamulleri” Tekirdağ’daki ihracattan en büyük payı alan ikinci sektördür Söz konusu dönemde toplam ihracatın %19,7’si Almanya’ya gerçekleştirilmiştir. Almanya’yı %6,36 ile İngiltere, %5,25 ile

Fransa takip etmektedir. 2011 yılına ait ülkelere göre ihracat tutarları ise aşağıdaki gibidir: (Tablo 6.10.) (Anonim 2013)

Tekirdağ İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke

Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi

Tablo 6. 10. Tekirdağ İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke

Ülke	Toplam (USD)
Almanya	115.322.467,85
İtalya	51.389.066,16
Birleşik Krallık	46.954.467,89
Fransa	41.136.691,57
Romanya	29.351.039,32
Libya	25.773.389,03
Bulgaristan	19.484.822,90
İspanya	17.646.285,27
Danimarka	16.992.765,27
Birleşik Devletler	16.911.620,31

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı (Anonim 2013)

6.1.9.1.2 Edirne

Edirne ilinde faaliyet gösteren işletmelerin 2006-2011 döneminde gerçekleştirdiği toplam ihracat, bölgede aynı dönemde gerçekleştirilen ihracatın %7,6'sını oluşturmaktadır. “Sanayi Mamulleri” ihracatı, %51,1’lik oran ile son 5 yılda en çok ihracat gerçekleştirilen ürün grubunu oluşturmaktadır. %38,4 ile “Bitkisel Ürünler” ihracatı ilin en önemli ikinci ihracat grubudur. İlde 2011 yılında 32 milyon 191 bin dolar tutarında ihracat gerçekleştirilmiştir. 2010 yılı toplam ihracat tutarına göre %28,3 oranında bir düşüş söz konusudur. Tarımsal ihracat %51,1 oranında iken sanayi ihracatı %48,2’dir. Bitkisel ürünler grubu ihracatı en yüksek tutara sahip ihracat grubu olup toplam ihracatın %42,9’unu oluşturmaktadır. Hazır giyim ve konfeksiyon ürünleri ihracatı ise %20,7 ile ilin en yüksek tutarda ihracat edilen ikinci ürün grubunu oluşturmaktadır. 2006-2011 yılları arası gerçekleştirilen ihracat tutarları değerlendirildiğinde Edirne ilinin en önemli ihracat partnerlerinin Bulgaristan ve Almanya olduğu görülmektedir. (Tablo 6.11.) Söz konusu dönemde 317 milyon 904 bin dolarlık ihracatın %28,6’sı Bulgaristan’a gerçekleştirilmiştir. Almanya ise son 6 yılda ihracattan

%20,6 oranında pay alarak Edirne'nin ikinci en önemli ihracat partneri haline gelmiştir. (Anonim 2013)

Tablo 6. 11.Edirne İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke

Ülke	Toplam (USD)
Bulgaristan	91.021.737,28
Almanya	66.634.003,59
Makedonya	16.373.810,75
Arnavutluk	14.087.907,50
Kosova	13.886.720,10
Yunanistan	13.319.007,72
Birleşik Krallık	11.223.620,60
Romanya	9.357.673,35
Trakya Serbest Bölge	8.081.604,72
Sırbistan	5.621.462,55

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

6.1.9.1.3 Kırklareli

Kırklareli ilinde 2006-2011 yılları arasında gerçekleştirilen toplam ihracat tutarı aynı dönemde bölgede gerçekleştirilen ihracatın %23'üne denk gelmektedir. Toplam ihracat içerisinde sanayi mamulleri ihracatı grubu %47,8 ile en yüksek paya sahiptir. %20,5 ile bitkisel ürünler ise en yüksek payı alan ikinci gruptur. 2011 yılında 85 milyon 206 bin dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. Bu tutar içerisinde tekstil ve hammaddeleri %32,9 ile en büyük paya sahiptir. Hububat, bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleri grubu ise %19,77 ile ikinci sırada gelmektedir. 2006-2011 yılları arası gerçekleştirilen ihracat tutarları değerlendirildiğinde Kırklareli ilinin en önemli ihracat partnerlerinin Bulgaristan, Endonezya ve Ukrayna olduğu görülmektedir.(Tablo 6.12.) İhracattan aldıkları paya göre, Bulgaristan %12,4 ile ilk sırada, Endonezya %11,6 ile kinci sırada bulunmaktadır. (Anonim 2013)

Tablo 6. 12. Kırklareli İli 2006-2011 Döneminde En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke

Ülke	Toplam (USD)
Bulgaristan	58.531.727
Endonezya	54.751.563
Ukrayna	47.407.539
İngiltere	33.858.761
İtalya	24.069.845
Çin Halk Cumhuriyeti	22.000.806
Moldova	15.585.842
Hollanda	16.444.146
Fransa	17.304.450
Rusya Federasyonu	12.466.225

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

6.1.9.2 Trakya Bölgesi ve İthalat

Trakya Bölgesi'nde ithalat gerçekleştiren 501 işletme bulunmaktadır. Bunların 340'ı Tekirdağ'da, 71'i Kırklareli'de, 90'ı ise Edirne ilindedir. 2006-2010 yılları arasında gerçekleştirilen ithalat, 3 milyar 644 milyon 332 bin dolar tutarındadır.(Tablo 6.13.) (Anonim 2013)

Trakya'da Faaliyet Gösteren İşletmelerin Yıllara Göre İthalat Bilgileri

Kaynak:Türkiye İstatistik Kurumu ve Ekonomi Bakanlığı

Tablo 6. 13.Trakya'da Faaliyet Gösteren İşletmelerin Yıllara göre İthalat Bilgileri

	Yıl	Türkiye	TR 21	Tekirdağ	Kırklareli	Edirne
İthalatçı Firma Sayısı	2006	53.765	435	263	72	100
	2007	58.902	464	312	66	86
	2008	57.785	450	320	55	75
	2009	55.101	434	307	53	74
	2010	59.262	501	340	71	90
İthalat Değeri (1.000 USD)	2006	139.576.174	540.213	421.856	67.619	50.738
	2007	170.062.715	651.012	494.426	99.581	57.005
	2008	201.963.574	936.478	612.105	153.842	170.531
	2009	140.928.421	619.228	473.826	61.520	83.882
	2010	185.544.332	897.401	603.048	95.916	198.437

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

6.1.10 Sınır Kapıları ve Gümrükler

Trakya Bölgesi'nde 3'ü Yunanistan, 3'ü Bulgaristan sınırında olmak üzere 6 adet sınır kapısı bulunmaktadır. Bu sınır kapılarından 5'i Edirne'de 1 tanesi ise Kırklareli ilindedir (Tablo 6.14.)

Trakya Bölgesi'ndeki Sınır Kapıları

Tablo 6. 14. Trakya Bölgesi'ndeki Sınır Kapıları

Sınır Kapısı	Bulunduğu İl	Bağladığı Ülke
İpsala Sınır Kapısı	Edirne	Yunanistan
Uzunköprü Sınır Kapısı	Edirne	Yunanistan
Pazarkule Sınır Kapısı	Edirne	Yunanistan
Kapıkule Sınır Kapısı	Edirne	Bulgaristan
Dereköy Sınır Kapısı	Kırklareli	Bulgaristan
Hamzabeyli Sınır Kapısı	Edirne	Bulgaristan

Kaynak: Trakya Kalkınma Ajansı Tr 21 Lojistik Master Planı(Anonim 2013)

Trakya Bölgesinde bulunan gümrük idarelerinin tamamı (İstanbul hariç) 2011 yılına dek Edirne Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı olarak görev yapmakta iken Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın kurulması ile beraber 16 adet olan taşra bölge müdürlükleri 18 e çıkarılmış ve yeni yapılanmaya göre Türkiye İl idari yönetimindeki benzer şekilde, içinde birkaç ilin yer aldığı bölge müdürlükleri kurulmuştur. Buna göre de Edirne ve Kırklareli illerinde yer alan gümrük idareleri (8 Adet) Trakya Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak görev yapacaktır. Bununla birlikte Tekirdağ ve Çanakkale illerinde yer alan (8 Adet) gümrük idaresi de Batı Marmara Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak hizmet vermeye başlamıştır. Mevcut durumda; Trakya Bölge Müdürlüğü'nde yer alan gümrük idareleri daha ziyade yolcu ve araç trafiğinin yoğun olduğu kapı ve sınır gümrük idarelerinden oluşmakta iken Batı Marmara ise ekonomik etkili gümrük rejimleri ve antrepoculuk işlemlerinin gerçekleştiği ve daha çok ticaret erbabına yönelik hizmetlerin verildiği bir bölge müdürlüğü şeklinde teşekkül ettirilmiştir. (Anonim 2013)

BAĞLANTI GÜMRÜK İDARELERİ:

- 1 - Tekirdağ Gümrük Müdürlüğü
- 2 - Çerkezköy Gümrük Müdürlüğü
- 3 - A.S.B. Gümrük Müdürlüğü

- 4 - Çorlu Hava Limanı Gümrük Müdürlüğü
- 5 - Çanakkale Gümrük Müdürlüğü
- 6 - Biga Gümrük Müdürlüğü (faaliyete geçmedi)
- 7 - Bozcaada Gümrük Müdürlüğü (faaliyete geçmedi)
- 8 - Gökçeada Gümrük Müdürlüğü (faaliyete geçmedi)

7. SONUÇ ve ÖNERİLER

Küreselleşmeyle artan rekabet olgusu ülkelerin dış ticaret ve ulusal ekonomik stratejilerini değiştirmektedir. Ülkeler dünya ekonomisinde üst sıralarda yer almayı amaç edinmişlerdir. Bu amaca ulaşmak için, ülkeler ekonomilerini geliştirmenin yanında, yeni teknolojilere sahip olmak, lojistik alt yapılarını ve mevzuatlarını güçlendirecek stratejiler izlemektedir.

Türkiye 2023 İhracat Stratejisi'nde dış ticaretini 500 milyar dolara yükseltmeyi ve dünya ekonomileri içinde 10. sıraya yükselmeyi hedeflenmektedir. Bu strateji çerçevesinde 2012-2023 yılları arasında yıllık ihracatın ortalama yüzde 11,7 artması ve dünya ihracatında Türkiye'nin yaklaşık yüzde 0,8 olan payının, 2023 yılında yüzde 0,91, 2018 yılında yüzde 1,18 ve 2023 yılında 1,46'ya ulaşması hedeflenmektedir. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı, Türkiye'nin dünyanın en büyük 10 ekonomisi içinde yer alma hedefine bir adım daha yaklaşmasını sağlamak, teknolojik dönüşümü tamamlamış, lojistik ve mevzuat altyapısı güçlü, en yeni üretim teknolojilerine hakim, uluslararası pazarlarda güçlü bir Türkiye yaratmak hedefiyle, Türkiye'de ekonominin karşılaştığı yapısal sorunlara çözüm bulmak ve ekonomideki olası küresel, bölgesel ve yerel kırılmalara karşı önlem olarak tehditleri fırsata dönüştürmek amacıyla proaktif bir çerçevede tasarlanmıştır.(Anonim 2012a)

Tablo 7. 1. Türkiye'nin Bazı Dinamikleri

AÇIKLAMA	2010 (Mevcut Durum)	2023 (Beklenen/Hedef)
Türkiye Nüfusu	73.875.000	85.000.000
GSMH (ABD Doları)	730 Milyar	2 Trilyon
Kişi Başına Düşen Milli Gelir (ABD Doları)	10.000	25.000
İhracat (ABD Doları)	113 Milyar	500 Milyar
İthalat (ABD Doları)	183 Milyar	750 Milyar
Turizm Gelirleri (ABD Doları)	22 Milyar	86 Milyar

Kaynak: Türkiyenin bazı dinamikleri (Anonim 2012b)

Ülkelerin ekonomilerinin temel unsurlarından biri olan ulaştırma sektörü, ticarete yarattığı daha güvenilir, kaliteli ve daha kısa zamanda erişim hizmetleriyle, ülke ekonomilerinde önemli bir yere sahip olmuştur. E-ticaret, e-devlet, e-eğitim gibi iletişim teknolojilerindeki gelişmeler de ulaştırma sektörünü olumlu yönde etkilemektedir.

Bugün, gelişmiş ülkeleri incelediğimizde; gayri safi milli hasılamızın %10-15'lik bölümünü ulaşım ve ilgili sektörlerle ilgili harcamalar için kullandığını görmekteyiz. İhtiyaçların ve imkanların, daha yaygın bir deyimle talep ve arzın karşılıklı etkileşimi ile gelişmeye devam eden ulaştırma sektöründe, ihtiyaçlara cevap verilebilmesini sağlamak amacıyla, istihdam edilen kişi sayısı da her geçen gün artmaktadır. Yapılan araştırmalara göre bu sektörlerde istihdam edilen kişi sayısı, dünya istihdam toplamının %5'ini oluşturmaktadır. (Anonim 2012b)

Dünyada ulaşım sektörü karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu gibi tek ulaştırma sistemleri yerine artık farklı taşıma türleri bütünleşerek intermodal ve multimodal sistemler kullanılmaktadır.

Tablo 7. 2. Türkiye Payları Oranları 2023 Vizyonu

	Mevcut Durum	2023 Sonu Hedefi
Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)		
Karayolu	%80,63	%60
Demiryolu	%4,76	%15
Havayolu	%0,44	%1
Denizyolu	%2,66	%10
Boru Hatları	%11,51	%14
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)		
Karayolu	%89,59	%72
Demiryolu	%2,22	%10
Havayolu	%7,82	%14
Denizyolu	%0,37	%4

Kaynak: Türkiye Taşıma payları oranları 2023 vizyonu (Anonim 2012b)

Türkiye açısından ise hedeflerin gerçekleşmesi, hatta bir atılımı öngören stratejik yaklaşım ile 2023 yılı sonunda demiryolunun yük taşımacılığındaki payını %15'in üzerine çıkarılabilmesi, yolcu taşımacılığında ise %10'un üzerine çıkarılabilmesi hedeflenmiştir.

Böylece 2023 yılı sonuna kadar karayolunun payını yükte %60, yolcuda %72 oranına çekmek hedeflenmiştir. (Anonim 2012b)

Ülkelerin ulaştırma hedefleriyle birlikte, insanlar çevre kirlenmesine karşı daha duyarlı hale gelmiş, küresel iklim değişiklikleri ve çevre sorunları karşısında çevresel sürdürülebilir ulaştırma politikaları önem kazanmıştır. Bu çerçevede 2023 vizyonunda olduğu gibi çevreye daha az zararlı demiryolu, denizyolu taşımalarının payının artırılması, karayolunun payını azaltmaları hedeflenmiştir. Dünya yük taşımacılığının üçte ikisinden fazlasını denizyolu ile gerçekleştirmektedir.

Türkiye 2023 ulaştırma vizyonuna göre, (Anonim 2012b)

Karayollarında;

1-19.702 km. olan bölünmüş yollarımızın toplamı 32.000 km'ye ulaşacak,

2-Yap, işlet, devret modeliyle yapılacak 5.250 km. ilave otoyol projeleriyle otoyol uzunluğu 7.500 km 'ye ulaşacaktır. Bugün itibariyle 1000 km²'ye düşen 2,5 km 'lik otoyol uzunluğu 9,2 km 'ye yükselerek AB ülkelerinin ortalama değerine ulaşmış olacaktır.

3-Dönem sonunda toplam 67.000 km 'ye ulaşacak karayolu ağının tamamı Bitümlü Sıcak Karışım Asfalta (BSK) dönüştürülmüş olacaktır. Halen 3,97 olan 100 Milyon taşıt km. başına düşen ölüm oranı böylelikle 1'in altına düşecektir.

Demiryollarında;

1. Halen toplam 11.915 km. olan demiryolu ağı, 2023 sonunda yaklaşık 30.000 km'ye ulaşmış olacaktır. 30.000 km'lik demiryolu ağının yaklaşık 11.000 km'lik kısmında hızlı tren işletmeciliği yapılacaktır.

2. Demiryolu teşkilatı, ülkemizin ve sektörün ihtiyaçları ile AB'nin norm ve standartlarına uygun olarak "Yeniden Yapılandırılmış" olacaktır.

3. Raylı Taşıt Sanayinin Geliştirilmesi Sağlanacaktır. Bu kapsamda metro, hafif metro, monoray, hızlı tren seti, tünel teknolojileri ile manyetik tren teknolojilerinin geliştirilmesi yeni projelerde tasarım-geliştirme-prototip kalıp gibi üretim öncesi tüm safhalarda yerleşme sağlanacaktır.

4. Başta Hicaz Demir yolu olmak üzere, Kavkaz-Samsun-Basra, Kars-Tiflis- Bakü, Güneydoğu Asya, İstanbul-Basra, Kuzey Demiryolu Koridoru, gibi ülkemizi demiryolu ile bölge ülkelere bağlayacak yeni koridor ve bağlantıların oluşumuna yönelik bölgesel projelere öncelik verilecek ve gerçekleştirilecektir.

5. Dönem sonuna kadar yapılacak yeni demiryolu hatları için yaklaşık 70 Milyar TL, altyapı ve üstyapı yatırımları ile diğer modernizasyon çalışmaları için 30 Milyar TL olmak üzere toplam 100 Milyar TL kaynağa ihtiyaç duyulacak olup, bunun 25 Milyar TL'lik kısmı Kamu Özel İşbirliği kapsamında özel sektör yatırımı ile gerçekleştirilecektir.

Havayolu Ulaşımında;

1.Yeni yapılacak havaalanları ile mevcut havaalanlarının kapasitelerinin artırımı sonucunda, 2023 yılı sonunda yolcu kapasitesi toplam 350 Milyon/yıl' a ulaşmış olacaktır.

2. Türk Sivil Hava taşımacılık filo yapısı; en az 100 geniş gövde, 450 dar gövde, 200 bölgesel uçak olmak üzere toplam 750 uçaklık bir yapıya kavuşmuş olacaktır.

3. Ülkemizin Karadeniz, Kafkasya, Ortadoğu ve Akdeniz coğrafyasında beklenen 5.000 uçaklık dev bir filoya bakım merkezleriyle ev sahipliği yapacak en az 2 adet uçak bakım ve eğitim merkezi niteliğinde havaalanı yapılmış olacaktır.

4. Ticari amaçlı, özellikle bölgesel uçuşlara yönelik uçak üretimi yapan uluslar arası tanınırlığı olan bir uçak fabrikası kurularak imalata başlanmış olacaktır.

5. Dönem sonuna kadar yapılacak yatırımlar için yaklaşık 62 Milyar TL, kaynağa ihtiyaç duyulacak olup, bunun 23 Milyar TL'lik kısmı özel sektör, 10 Milyar TL'si Kamu Özel İşbirliği kapsamında özel sektör yatırımı ile 29 Milyar TL'lik kısmı ise kamu kaynağından karşılanacaktır.

Denizcilik Sektöründe;

1.Halen limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarı 348 Milyon tondur. 2023 yılında ise bu miktarın; 500 Milyon tonu kuru yük, 350 Milyon tonu sıvı yük olmak üzere toplam 850 Milyon tona ulaşması beklenmektedir.

2. Gemi inşa sektöründe, günümüz itibari ile kurulu 3,6 Milyon dwt olan proje kapasitesinin rasyonel bir şekilde yapılanması ve rekabetçi gücünün artırılması sağlanacaktır. 2023 yılında Türk tersaneleri, global siparişte ilk 5 içinde yer alırken, teknolojik, çevreye duyarlı marka olmuş gemileri dünya ticaretine sunmaya devam edecektir.

3. İhracatımızdaki, suda yüzer araçlar kaleminin aldığı payın asgari 5'e ulaştırılması öngörülmektedir. İyi döneminde yıllık 2,6 Milyar dolarlık ihracat gerçekleştiren sektörün, yukarıda ifade edilen rekabetçi niteliğinin kazandırılmasıyla öngörüye ulaşılacağı beklenmektedir. Gemi inşa ve bakım onarıma yapılan her bir yatırımın yan sanayimizde de ciddi katma değer etkisi oluşacaktır.

4. Deniz turizmi sektöründe, 7 adet yeni kruvaziyer liman yapılması, en az üç kruvaziyer limanın homeport niteliklerinde hizmet verecek altyapıya kavuşturulması ve mevcut 13.400 olan yat bağlama kapasitemizin 50.000'e ulaşması hedeflenmiştir.

5. Denizcilik sektöründe yapılacak yatırımlar projeleri için, 10.Ulaştırma Şurası kapsamında yapılan çalışmalarda 2023 yılına kadar toplamda 2010 yılı fiyatları ile yaklaşık 53 Milyar TL maliyet hesaplanmış olup, bunun yaklaşık %10'unun kamu kaynakları ile geri kalanının ise yap işlet devret modeliyle ve diğer kamu-özel işbirliği yöntemleri ve özel sektörün katılımıyla karşılanacağı değerlendirilmektedir.

Coğrafi konum olarak Türkiye önemli dünya koridorları arasında yer almaktadır. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023 verileri de uygulamaya alındığında Türkiye global olarak bir lojistik üs haline gelmesi beklenmektedir. Türkiye ulaşım altyapısı ve politikalarını henüz tamamlanmamıştır. Bölgesel lojistik master planlar hazırlanarak, altyapı temelleri atılmaktadır. Lojistik master planlar hazırlanırken öncelikle sektörün genel durumu değerlendirilmelidir. Mevcut durumu özel sektör, üniversiteler, sektör dernekleri, kamu kurumları, müşteriler, bölgede yaşayanlar ve tedarikçilerin ihtiyaçları doğrultusunda sektöre ait eksiklikler, fırsatlar değerlendirilerek bölgeye ait bir yol haritası çizilmelidir.

Avrupa ve Asya arasında ticari bir köprü görevi gören, Bulgaristan ve Yunanistan sınır bağlantısı olan üç tarafı denizlerle (Marmara Denizi, Ege Denizi ve Karadeniz) çevrili Trakya Bölgesi Lojistik anlamında merkez konumundadır. Pazara yakınlığı, sanayi bölgelerine ve birçok limana sahip olması, demiryolu, karayolu ve havayolu bağlantılarının bulunmasıyla Trakya Orta doğu ve Avrupa pazarlarının dağıtım merkezi olması için kombine taşımacılıkta elverişli bir altyapıya sahip bir bölgedir. Trakya lokasyon olarak doğu ile batının birleştiği, deniz, karayolu ve demiryolu intermodal sistemin başlatılacağı bir konumdadır. Bölgenin gerek yerel sanayicilerin ve tüccarların ihtiyaçları gerekse transit ticaret ve intermodalite için lojistik master planı hazırlanmalı ve bu plan içinde olması şart olan lojistik merkez veya lojistik köy ihtiyacı giderilmelidir.

Yıldıztekin (2013)'e göre Trakya bölgesi aynı zamanda sanayi, turizm, ticaret ve verimli toprak yapısıyla tarım açısından da Türkiye'deki önemli merkezlerden biridir. Trakya'da kurulacak bir lojistik merkezin doğru konumda belirlenmesiyle birlikte, tarım sanayi ve ticaret başta olmak üzere tüm sektörlerin ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşımı sağlanarak yatırımcıların bölgeye olan yatırım kararlarını olumlu yönde etkileyecektir. Bu

konum bir yandan bölge tarımsal üretiminin demiryolu ile Anadolu'ya, Avrupa'ya ve Ortadoğu'ya, diğer yandan Tekirdağ limanları ile deniz yolu ile kıtalararası taşınmasına başlangıç noktası olacaktır.

Çabuk bozulacak tarımsal ürünlerin depolanmasında, ön işlemlerin yapılmasında uzun yol için paketlenmesinde ve karayolu ile taşınmasında yenilikler sağlanarak, ölçekler büyütülerek depolama maliyetlerinin, ulaştırma maliyetlerinin ve taşıma sürelerinin azaltılması hedeflenecektir. Bölgenin Lojistik sektörü istihdamı artarak hizmet kalitesi arttıracak ve uzmanlaşma sağlanacaktır.

Lojistiğin bölgede gelişmesi ancak eğitim almış elemanların işgücüne katılması ile sağlanabilmektedir. Bu nedenle bölgedeki operasyon elemanları yetiştirilmek üzere eğitim kurumlarının teknik lise seviyesinde, uzman operasyon eğitimi verilmesi için iki yıllık meslek yüksekokulları seviyesinde, uzman olarak görevlendirilmek üzere lisans seviyesinde ve ileride yönetici olacak görev yapacak personelin yetiştirilmesi için lisansüstü eğitim verecek seviyeye gelmesi gerekmektedir.

Marmara içinde kısa mesafede deniz taşıması ağı kurularak kara taşıması deniz yoluna aktarılacak ve karbon salınımı, trafik yoğunluğu azaltılacaktır.

Yakın gelecekte inşa edilecek olan Çanakkale boğaz köprüsü ile Kuzey Karadeniz ülkelerinden gelen ürünlerin Ege bölgesine geçişinde Trakya'da inşa edilecek olan lojistik köy veya merkez bir konsolidasyon hizmeti de verecektir. Farklı adreslerden gelen yükler bu noktada birleştirilecektir.

Lojistiğin bölgedeki gelişmesi iş olanağı yaratmasının dışında yayılma etkisi ile bölgedeki sanayi üretim maliyetlerinin azalmasına, giriş lojistiğinin planlanmasına ve bitmiş ürünlerin fabrikaların depolarında değil lojistik köy'de daha uygun maliyet ve koşullarda depolanmasına da olanak sağlayacaktır.

İthal otomotiv lojistiği için de inşa edilecek olan lojistik köy ve merkez araç taşıyan gemilerin İzmit körfezine kadar gitmesi zorunluluğunu ortadan kaldıracak, Tekirdağ'da boşalacak gemiler Gemlik'ten ihraç araçları alacak, maliyetleri azalacak ve İstanbul'un araç talebi bu noktadan karşılanacaktır.

Atılması Gereken Adımlar

Bölgede lojistik potansiyelin belirlenmesi, kurulacak olan lojistik köyün yerinin ve ölçeğinin belirlenmesi, bölgede lojistik konusunda bir bilinçlenme çalışmasının başlatılması, bölgesel ve yerel katılımın sağlanması için Trakya bölgesini kapsayan bir lojistik master plan hazırlığı söz konusudur. Bu çalışmanın tamamlanmasından sonra kamu-özel sektör iş birliği ile kamu destekli lojistik köy fizibilitesinin yapılmasına gerek duyulmaktadır. Hazırlanacak olan fizibilite ile AB fonlarından yararlanarak karşılıksız finansman destekleri de alınması gündeme gelecektir. TOBB kanalı ile yapılabilecek olan başvurularla elde edilecek olan finansal destekle projenin hızlandırılması ve altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi mümkündür.(Yıldıztekin 2013)

Kurulacak olan Lojistik köy ve merkezin işletme maliyetlerinin azaltılması amaçlanmaktadır. Bu sayede bölgede üretilen ürünlerin nihai satış fiyatları üzerindeki lojistik giderlerin azaltılması ve daha rekabetçi toplam maliyetlerle pazara sürülmesi sağlanabilecektir. Bunun için lojistik köy ve merkezin kurulacağı arazilerin kamu arazileri olması, tarım arazilerinin dışında tutulması unutulmamalıdır.

KAYNAKLAR

- Anonim (2004). Regional Logistics Study Stage One: Advantage West Midlands. King Sturge, Birmingham, <http://www.wmra.gov.uk/documents/Regional%20Logistic%20Study%20Stage%20One.pdf> (erişim tarihi: 13.02.2013) s18
- Anonim (2005). Final Report Morwell Logistics Precinct Master Plan. Prepared for Latrobe City Council, Beca Pty Ltd with Meyrick and Associates and Traffix Group. s 2,3
- Anonim (2006) TBMM Kararı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), 26215 Sayılı Resmi Gazete s.3-4
- Anonim (2008). Logistics Development Study of the Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle. Draft Ruth Banomyong Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University.s11
- Anonim (2010). TR 21 Trakya Bölge Planı 2010-2013. Trakya Kalkınma Ajansı.
- Anonim (2011a). 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Eylem Planı. T.C. Ekonomi Bakanlığı Ankara. s21
- Anonim (2011a). 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Eylem Planı. T.C. Ekonomi Bakanlığı Ankara. s52-55
- Anonim (2011b). Trakya Bölgesi Lojistik Sektörü nisan 2011. Trakya Kalkınma Ajansı.
- Anonim (2012a). 2023 Türkiye ihracat stratejisi ve eylem planı. Resmi Gazete, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/06/20120613-31-1.pdf> (31.03.2013).
- Anonim (2012b). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi hedef 2023. Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisi_m_Stratejisi.pdf (31.03.2013). s.32
- Anonim (2013). TR21 Trakya Lojistik Master Planı. Yayınlanmamış Rapor. Trakya Kalkınma Ajansı.
- Arvis JF, Mutsa MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D (2012a). The Logistics Performance Index and Its Indicators. Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. P.8
- Arvis JF, Mutsa MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D (2012b). The Logistics Performance Index and Its Indicators. Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global

- Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. P 36-37
- Arvis JF, Mutua MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D (2010). The Logistics Performance Index and Its Indicators.Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank p viii
- Arvis JF, Mutua MA, Panzer J, Ojala L, Naula T (2007). The Logistics Performance Index and Its Indicators.Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank p2
- Can T (1996). Kamu Kuruluşları İçin Stratejik Planlama. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Cscmp (1988).
http://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary.pdf
- Cscmp (2002).
http://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary.pdf
- Cscmp (2012). Council of Supply Chain Management Professionals, (<http://cscmp.org/digital/glossary/glossary.asp> (Erişim tarihi, 11.09.2012)
- Çoban H (1997) Bilgi Toplumuna Planlı Geçiş.İnkılap Kitabevi, İstanbul,78
- Dostsever B (2007). Küresel Lojistik ve Türk Firmalarının Rekabetçi Yapılarına Etkilerinin Araştırılması.Yüksek Lisans Tezi,Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Douglas ML,Stock JR (1993).Strategic Logistics Management.McGraw-Hill, Boston,34
- Erdal M (2005). Küresel Lojistik.Utikad Yayınları,Matas Matbaacılık.İstanbul,13
- Erdal M (2005). Küresel Lojistik, Utikad Yayınları, İstanbul,4
- Erdal M (2009). Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi.Utikad, <http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf> (erişim tarihi, 12.09.2012)
- Erdal M (2012). Lojistik Master Planı ve Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı.Uta Lojistik Dergisi.İstanbul. s.80-81
- Ersoy MŞ (2008). Türkiye'de Adım Adım Lojistik. Logistical Dergisi,2:2
- Eryürük SH (2010). Tekstil Ve Konfeksiyon Sektörleri Arasında Etkin Lojistik Faaliyetlerinin Gerçekleştirilmesi Amacıyla Bir Lojistik Merkez Seçimi Ve Tasarımı.Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Entitüsü,İstanbul. 45

- Karataş Ç (2003). Uluslararası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu. Yüksek Lisans Tezi,Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilimdalı
- Keskin MH (2009).Lojistik Ve Lojistikle İlgili Kavramların Tanımlanması. Tedarik Zinciri Yönetimi(Geçmişi, Değişimi, Bugunu, Geleceği).Nobel Yayınevi,Ankara,31s
- Keskin MH (2011).Kavramlar Prensipler Uygulamalar Lojistik El Kitabı Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri,Gazi Yayınevi,Ankara,244
- Masaaki K Helsen K (1998) “Global Marketing Management”, John Wiley&Sons Inc., NY
- New Hampshire (2004). Southern New Hampshire Planning Commission, Preparing A Master Plan For Your Community, <http://www.nh.gov/oep/resourcelibrary/referencelibrary/m/masterplan/preparingamasterplan/documents/chapter9.pdf> (Erişim tarihi, 06.11.2012) p.87
- New Hampshire (2004). Southern New Hampshire Planning Commission, Preparing A Master Plan For Your Community, The Master Planning Process, <http://www.nh.gov/oep/resourcelibrary/referencelibrary/m/masterplan/preparingamasterplan/documents/chapter2.pdf> (Erişim tarihi, 06.11.2012) p.10-14
- New Hampshire (2004). Southern New Hampshire Planning Commission, Preparing A Master Plan For Your Community, What Should Be Included In Your Master Plan? <http://www.nh.gov/oep/resourcelibrary/referencelibrary/m/masterplan/preparingamasterplan/documents/chapter3.pdf> (Erişim tarihi, 06.11.2012) p.15-28
- Rogers DS, Tibben Lembke RS, (1998). : Going backwards: Reverse logistics trends and practices, Reverse Logistics Executive Council, <http://www.rlec.org/reverse.pdf> (erişim tarihi, 26.03.2013).
- Sander O (1999). Siyasi Tarih 1. İmge Yayınevi. 201-207s, Ankara
- Senses F (2004). Neoliberal Küreselleşme Kalkınma için Fırsart mı, Engel mi?. Bağlam Yayınları. 13-14s, İstanbul
- Şan Ö (1975). İşletme Politikası-Metin ve Örnek Olaylar. Ankara,21
- Tuik (2013a). Türkiye nüfusu, Dünya ülkeleri arasında 2075 yılında 24. sıraya düşecektir. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15844> (erişim tarihi 17.03.2013)
- Tuik (2013b). Sayı: 1346415. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13464> (erişim tarihi 17.03.2013)
- Unece (2000). Terminology on Combined Transport. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf> (erişim tarihi 26.03.2012)

- Utikad (2012). Türk Lojistik Sektörü Değerlendirmesi. Taksim, <http://www.utikad.org.tr/Lojistiksektordegerlendirme/TurkLojistikSektoruDegerlendirme.pdf> (erişim tarihi, 12.10.2012)
- Yıldıztekin A, Çelik HM (2010). TR 83 Bölgesi Lojistik Master Planı Raporu. Samsun.s431
- Yıldıztekin A, Çelik HM (2011). İskenderun lojistik köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı Raporu.Hatay. s172
- Yusufoğlu Y (2005). Küreselleşme ve Emperyalizm. Belge Yayınları,31s, İstanbul.
- Yıldıztekin A (2009). Mersin Lojistik Strateji Planı Raporu. Maestro Danışmanlık A.Ş. Mersin.s1241
- Yıldıztekin A (2012). Lojistik Performans İndeksimiz Yükseldi. Dünya Gazetesi, <http://www.dunya.com/lojistik-performans-indeksimiz-yukseldi-148530yy.htm> (erişim tarihi:26.03.2013)
- Yıldıztekin, A (2013). Trakya lojistik master planı. Bağımsız lojistik danışmanı, İstanbul (10.04.2013).sözlü görüşme
- Yılmaz O (2006). Kamu Maliyesine Yeni Bakış Stratejik Planlama ve Kamusal Örgütlerde Esneklik Arayışları.Seçkin Yayıncılık, Ankara.144.
- Zeybek H (2007). Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

TEŞEKKÜR

Bu alıŐma ve eđitimim sűresince tűm bilgilerini benimle paylaŐmaktan kaçınmayan, her tűrlű konuda desteđini benden esirgemeyen ve tezimde bűyűk emeđi olan, Namık Kemal Ŭniversitesi űđretim űyelerinden hocam, Sayın Prof. Dr. Ahmet KUBAŐ'a sonsuz minnet ve teŐekkűrlerimi sunarım.

ÇalıŐma sırasında bilimsel katkıları ile bana yardımcı olan, eđitimim sűresince yardımlarını esirgemeyen, tez danıŐmanım ve hocam Namık Kemal Ŭniversitesi űđretim űyelerinden Sayın Doç. Dr. Yasemin ORAMAN'a, araŐtırma sűresince yardımlarını ve desteđini gűrdűđűm, bilgi ve deneyimlerinden yararlandıđım Atilla YILDIZTEKİN'e en içten teŐekkűr ve saygılarımı sunarım.

ÖZGEÇMİŞ

17.10.1983 tarihinde Tekirdağ'da doğdu. İlk, Orta ve Lise öğrenimini Tekirdağ'da tamamladı. 2006 yılında Gazi Üniversitesi İktisadi Bilimler Fakültesi İşletme Lisans Programını bitirdi. Yüksek Lisansa 2009 yılın da Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tarım Ekonomisi Anabilim dalında başladı. Lisans eğitimimi tamamladıktan sonra 2006-2008 tarihleri arasında Thrace Basin Natural Gas Corporation Şirketinde Muhasebe ve İdari işler sorumlusu olarak, 15.12.2008 tarihinden itibaren Namık Kemal Üniversitesi Çerkezköy Meslek Yüksek Okunda Lojistik Programı Öğretim Görevlisi olarak çalışmaktadır.