

# Kilis İlinin Lojistik Açından Değerlendirilmesi ve Kurulması Düşünülen Medine Pazarı'nın Şehre Etkileri The Effects of Medina Bazaar Wich is Thought to be Built and Logistically Assessed in Kilis

Taner AKÇACI\*  
Mehmet Serkan ÇINAROĞLU\*\*  
Abdulahid ÇAVUŞOĞLU\*\*\*

## Öz

Küreselleşme ve teknolojiye büyük gelişmelerin yaşanması son yıllarda lojistik faaliyetlerinin ve lojistik sektörünün gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Bu amaçla Amerika, Fransa ve İtalya gibi birçok ülkede etkin bir şekilde lojistik ile ilgili faaliyetlerin yürütüldüğü lojistik merkezler oluşturulmuştur. Sanayicilerin rekabet güçlerini artırmak ve Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürmek üzere farklı yerlerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır. Ülkemizde işletmeye açılan ilk lojistik merkezi Gelemen (Samsun)'dir. Bunu, Halkalı (İstanbul), Gökköy (Balıkesir), Kaklık (Denizli), Hasan Bey (Eskişehir), Köşeköy (İzmit), Palandöken (Erzurum), Uşak ve Türkoğlu (Kahramanmaraş) lojistik merkezleri takip etmiştir. Bunun yanı sıra Kars ve Kemalpaşa/İzmir AYGGM lojistik merkezlerinin yapımı devam etmektedir. Bu çalışmada genel olarak, Türkiye'de ve özellikle Kilis ilinde lojistik faaliyetleri tespit etmek ve Öncüpınarda kurulacak olan Medine Pazarı'nın ülkelerarası önemini ve il ekonomisine etkilerini ortaya koyulması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik Sektörü, Kilis, Medine Pazarı.

## Abstract

Globalization and major developments in technology have played an important role in the development of logistics activities and logistics sector in recent years. For that purpose, logistics centers have been established in many countries such as USA, France and Italy, where activities related to logistics are carried out effectively. A logistics base constructions are planned to increase the power of competition of industrialists and make Turkey the logistics base of the region. The first logistics center opened in Turkey is Gelemen (Samsun). This was followed by logistics centers of Halkalı (İstanbul), Gökköy (Balıkesir), Kaklık (Denizli), Hasan Bey (Eskişehir), Köşeköy (İzmit), Palandöken (Erzurum), Uşak and Türkoğlu (Kahramanmaraş). In addition, the construction of the logistics centers of Kars and Kemalpaşa / İzmir AYGGM continue. This study is to define to identify logistics activities in Kilis and to be established in Öncüpınar between countries demonstrate the importance of the Market of Medina and its impact on the province's economy.

**Keywords:** Logistics sector, Kilis, Market of Medina.

## Giriş

Lojistik, kavram açısından kapsayıcı alana sahip olması ve birçok sektörü içinde barındırması sebebiyle farklı anlamlara sahiptir. Lojistik kavramı; en genel şekilde doğru malzemenin, en iyi miktarda, en doğru yerde, belirlenen zamanda, optimal fiyatla alıcıya ulaşması şeklinde tanımlanabilir. Lojistik hizmetlerinin temel amacı; olabilecek en düşük maliyetle alıcılara maksimum hizmeti ulaştırabilmektir (Biçer, 2007, 1).

Bu çalışmada lojistik kavramının tanımı ve kapsamı, lojistiğin tarihsel süreçteki gelişimi, avantajları ve ülkemizdeki başlıca lojistik faaliyetlere değinilmiştir. Çalışmada ayrıca Kilis ilinde lojistik faaliyetlerin ekonomik boyutu değerlendirilmiş ve kurulması planlanan Medine Pazarı'nın muhtemel etkileri irdelenmiştir.

\* Prof. Dr. Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, [akcaci@gantep.edu.tr](mailto:akcaci@gantep.edu.tr).

\*\* Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat ABD, [mserkancinaroglu@hotmail.com](mailto:mserkancinaroglu@hotmail.com).

\*\*\* Yüksek Lisans Öğrencisi, Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme ABD, [avahidcavusoglu@hotmail.com](mailto:avahidcavusoglu@hotmail.com).

## Lojistik Kavramının Tanımı ve Kapsamı

Lojistik kelime anlamı olarak Yunancada hesaplama yeteneği anlamına gelen ve Fransızcada arz etmek anlamında kullanılan kelimelerden türeyerek günümüz diline yerleşmiştir. Türkçede ise Logic ve statistics kelimelerinin bir araya gelmesiyle istatistiksel mantık anlamına gelmektedir (Gülenç ve Karagöz, 2008,75).

Birçok sektörü içinde barındıran lojistik sektörü hakkında birçok tanım bulunurken günümüzde kabul görülen en geçerli tanım ise Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management) tarafından şu şekilde tanımlanır: Lojistik, alıcıların ihtiyaçlarını gidermek adına her türlü mal, hizmet ve bilgiyi hammaddeden nihai ürün noktasına ulaşıncaya kadar yapılan planlanma, uygulanma, taşınma, depolanma ve kontrol edilme hizmetinin etkili ve planlı bir şekilde oluşturulmasıdır (Oda, 2008, 4).

Bir başka tanım olarak lojistik, bir ürünün doğru yer, zaman ve miktarda en güvenli ve en yüksek kalitede, olabilecek en az maliyet ile bulundurulması durumudur (Tutar, Tutar ve Yetişen, 2009, 192). Bu açıdan lojistik, gün geçtikçe daha sık kullanılmasına ihtiyaç duyulan, haberleşme ve düzenleme sistemlerini içinde barındıran ürün, hizmet, bilgi ve sermaye akışının belirli bir plan çerçevesinde tanımlanmasıdır (Felke, 2009, 3).

## Lojistiğin Tarihsel Süreci

Lojistik faaliyetleri, insanlık tarihinin tekerleği icat ettiği dönemde başlamıştır. Bu icat ile yalnızca taşımacılık faaliyetlerinin temeli atılmış olmamakla birlikte lojistik sektörünün tarihsel başlangıcı bu icada dayandırılabilir. Sektör içerisinde ilk akla gelecek faaliyet alanı kuşkusuz denizyolu taşımacılığı olacaktır. Lojistik sadece denizyolu aracılığıyla yapılan bir faaliyet değil, bunun yanında kara, hava ve boru hatlar vasıtasıyla da yapılmaktadır. Demiryolları 1830 yılında ilk olarak İngiltere’de inşa edilmeye başlamıştır. İngilizlerin bu alana yönelmelerinin sebebi ise ticareti geliştirmek adına hammaddeye ulaşmak ve devamında yeni pazarlar inşa etmektir (Akçay, 2005, 40). Karayollarının iyileştirilmesi ile demiryolunun kullanımını azalmış, 1956-1965 yıllarında ise tümleşik lojistik kavramı oluşmaya başlamıştır. Bu kavramın oluşmasına aşağıdaki dört kavram katkı sağlamıştır (Gün, 2007, 12):

- Sabit ve değişken maliyetlerin analizinin gelişmesi,
- Sistem yaklaşımlarının iş çevrelerinde de uygulanması,
- Alıcı hizmetlerinin iş çevrelerinde önem arz etmesi,
- Pazarlama kolları içerisinde inovatif çalışmalara başlanması.

Daha sonra 1960-1970 yılları içerisinde oluşan lojistik gelişmeler beraberinde lojistik yönetimi kavramını getirmiş, bugünlerde lojistiği bir hizmet sektörü haline getiren işletmelerin piyasada görülmesi 1970 yılının başında gerçekleşmiştir. 1980 sonrasında ise dünyada gelişen olayların etkisiyle iletişim ve bilgi işlem sektörlerinde yenilikler gerçekleşmiştir. Bu olaylar beraberinde lojistik sektörünün kurumsallaşmasına ve uzmanlaşmasına katkı sağlamıştır (Dostsever, 2007, 3-4).

1990’lı yıllarda birçok kesim tarafından askeri bir terim olarak kabul edilen lojistik, 2000’li yıllarda işletmelerin, dolaylı olarak da ülkelerin rekabet kriteri olarak kabul edilmiştir. Çünkü uluslararası birçok şirketin bu pazarda süreklilik arz edebilmesi için müşteriye tatmin etme ve minimum maliyet hedefleriyle kaliteli bir lojistik yönetimi gerçekleştirmesi gerekmektedir (Tuna, 2001, 208).

Geçtiğimiz 50 yılda yaşanan teknolojik ve ticari gelişmeler sonucunda lojistiğin bir sektör haline gelmesi ve aynı zamanda bir bilim dalı olarak adlandırılması beraberinde 21. yüzyılın yeni mesleği olma yolunda bir adım olmuştur. 21. yüzyılın üçüncü çeyreğinden sonra gerçekleşen lojistik faaliyetlerinden; teknoloji kullanımı, düşük maliyetli stok yönetimi, maksimum verimli nakliye hizmetleri, yapılan lojistik hizmetlerinin telekomünikasyon teknikleri vasıtasıyla birleştirilmesi, yapılacak işlemlerin önceden belirlenmiş planlar çerçevesinde uygulanması olayları gerçekleştirmiştir. Günümüzde üretim-tüketim planlamaları, dağıtım, stoklama, tedarikçi ve hammadde alımı, bunun yanında hammadde üretiminin planlamaları bile çok kısa sürede yapılmaktadır (Durusu, 2011,15).

### **Lojistik Merkezlerinin Avantajları**

Lojistik merkezler, lojistik faaliyetlerin hızlı, sorunsuz bir şekilde ve az maliyetle gerçekleştirilmesi ve bu faaliyetlerin şehre olumsuz etkilerinin en az seviyede tutulması yönünde büyük bir öneme sahiptirler. Bu açıdan lojistik merkezler, dağıtımın tek bir noktadan gerçekleşmesi ve resmi işlemlerin basit bir şekilde gerçekleştirilmesini de sağlamaktadır (Can, 2012, 9).

Lojistik merkezlerin kurulmasıyla ortaya çıkan avantajlar şu şekilde sıralanabilir (Şekkeli ve Bakan, 2019, 382):

- Şehrin ekonomik gelişimine olumlu katkı sağlaması,
- Lojistik faaliyetlerin kalite düzeyinin artması,
- Şehirdeki işsizlik oranını azaltıp istihdamın artmasına olumlu katkı sağlaması,
- Lojistik faaliyet gösteren işletmelerin tek merkezde toplanması,
- Lojistik faaliyet gösteren kullanıcıların işlem maliyetlerinin azaltılması,
- Hava, kara, demir ve deniz yolu ile bağlantı sağlaması,
- Çevre dostu olması.

### **Lojistiğin Unsurları ve Başlıca Lojistik Faaliyetler**

Birçok köklü marka, lojistik faaliyetlerine zorunlu bir yük gözüyle bakmaktadır. Bunun yanında geride kalan on beş yıl içinde ticari koşullar olumsuz bir hal almıştır. Gün geçtikçe yaygın hale gelen globalleşmenin de etkisiyle dünya ulaşılması kolay ve hareketli bir pazar yapısına bürünmüştür. Son yıllarda örgütler yeni pazarlara yelken açmakta ve bununla birlikte artan müşteri talepleriyle karşı karşıya kalmaktadır. Sürekli olarak artış gösteren talepler birçok marka üstünde hissedilen bir baskı oluşturmaktadır. Bu bağlamda lojistiğin unsurlarını şu şekilde sıralayabiliriz (Kayapınar, 2016, 17);

- Mamul stokları,
- Malzeme alımı ve bunların kontrol aşaması,
- Nakliye araçları,
- Üretim kapasitesi,
- Depolar,
- İletişim ve kontrol,
- İnsanlar,
- Ambalajlama.

Başlıca lojistik faaliyetler ise şu şekilde sıralanabilir (Tekin, Zerenler ve Bilge, 2005, 120);

**Üretim aşaması:** Gerçekleştirilmesi planlanan satış kotasına göre üretim miktarı belirleme, tedarikçiler arasında iş akışının optimize edilmesi, stoklama bölgelerinin planlı bir şekilde düzenlenmesi.

**Dağıtım aşaması:** Ürünün ulaştırılacağı sektörün seçimi, gelen – giden ürünlerin koordinesini gösteren çizelgeler, dağıtım departmanlarının faaliyetlerini planlama ve uygulanması.

**Satın alma aşaması:** Satın alma işlemini gerçekleştirecek müşteriler için tedarikçi seçilmesi, hammadde belirlenmesi, fiyat aralıkları ve şartnameler, tutar ve aralık belirlenmesi, yapılacak işin belirlenmiş aşamalarını faaliyete geçirecek işçilerin seçimi.

**Satış sonrası aşaması:** Planlanan satış tahminlerinin alıcıların ihtiyaçları ile uyuşmasının karşılaştırılması, alıcıların beklenti ve ihtiyaçlarına uygun teslimat çizelgelerinin hazırlanması ve yine alıcıların isteklerine uygun paketleme işlemleri lojistik faaliyetlerinin satış sonrası hizmet aşamasındadır.

### **Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Faaliyetler**

Bu bölümde dünyadaki lojistik merkezlerin yıllar içerisinde faaliyette bulunduğu ülkeler verilmiş ve Türkiye’deki lojistik merkez uygulamaları incelenmiştir. Lojistik merkezlerin Türkiye üzerindeki etkisi ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

### **Dünyada Lojistik Faaliyetler**

Sanayinin gelişme göstermesiyle birlikte ABD’de yük taşımacılığının artması sonucu şehir içinde büyük araçların trafik sıkışıklığına karşı önlem alınması anlamında fikir olarak ortaya çıkan lojistik sektörü 1967 yılında ilk olarak Fransa’da ortaya çıkmıştır. 1970 yıllarının başında ise Almanya ve İtalya’da ortaya çıkmıştır. 1980 ve 1990’lı yıllarda ise Almanya, Fransa, Hollanda, Belçika, İtalya ve İngiltere’de yaygın bir şekilde görülmeye başlanmıştır (Akandere, 2013, 48).

Son 10 yıl içerisinde ise Hong Kong, Şangay, Hamburg, Dubai, New York, Tokyo ve Paris liman ve havalimanları konumları itibariyle önem arz eden lojistik merkezler içerisinde bulunmaktadır. Küreselleşme ve dönem dönem yaşanan ekonomik krizler sebebiyle lojistiğe olan talep son yıllarda artış göstermiştir. Lojistik sektörü dünyada ve Türkiye’de gelişme gösteren nadir sektörler içerisinde (Baki, 2016, 148).

### **Ülke Sınıflandırmalarına Göre Lojistik Faaliyetler**

#### **ABD’de lojistik faaliyetler**

1970’li yılların başında ABD’de askeri bir konsept olarak ortaya çıkan lojistik kavramı dünyadaki lojistik pazarları içinde yerini korusa da pazar içerisindeki gelişiminde doların değişkenlik göstermesi inişli – çıkışlı bir seyir izlemesine yol açmaktadır. Lojistik sektörünün gelişmesinde ticari anlaşmalar da önemli rol oynamaktadır (Edgell, 2008, 179).

Lojistik sektörünün en önde gelenleri ABD firmalarıdır. UPS (United Parcel Service) ve Expeditors lojistik şirketleri ABD’de yapılanmış büyük şirketlere örnek olarak gösterilebilir (Çekerol ve Kurnaz, 2011, 49).

## **AB'de lojistik faaliyetler**

Batı Avrupa ülkelerinin başında gelen Fransa, Almanya ve Belçika gibi ülkeler AB'nin önemli lojistik üstleridir. Ancak AB geride kalan zamanlarda Doğu Avrupa'ya yönelmeye başlamıştır. Bu yönelmeyle Avrupa'nın doğusunda lojistik üstlerde gelişmeler başlamış buna karşın Batı Avrupa ile karşılaştırma yapılacak kadar köklü gelişmeler yaşanmamıştır. AB büyüyen lojistik pazarıyla dünyada önemli bir konuma sahiptir (Gülen, 2011, 77).

## **Uzakdoğu ülkelerinde lojistik faaliyetler**

Uzakdoğu ülkelerinin başında gelen Tayland, Malezya ve Endonezya gibi ülkeler 1967 yılında yaşanan Vietnam savaşı sonrasında meydana çıkan komünist rejime karşı ASEAN (Güneydoğu Asya Uluslararası Birliği) örgütünü kurmuşlardır. Bölgedeki pazarın büyüklüğü, artış gösteren ticaret ve Pasifik Asya'ya geçişin kolay olması lojistik temelli alt yapının gelişmesine yardımcı olmuştur (Gülen, 2011, 79-81).

Uzakdoğu'daki en büyük limana sahip olan Singapur, bölgenin en geniş sınırlara sahip lojistik üssü konumundadır. ASEAN örgütü içindeki Güneydoğu Asya Ülkelerinin ekonomileri de iyi olup, bulunduğu bölge adına önemli bir anlam ifade etmektedirler. Linfox, UPS, TNT ve Nipton Expres Uzakdoğu bölgesinde lojistik alanında hizmet veren en önemli firmalardandır (Erdal, 2004, 2).

## **Türkiye'de lojistik faaliyetler**

Lojistik sektör bakımından Türkiye adına hızlı bir yükseliş sergilemekte ve önemli bir sektör haline gelmeye başlamıştır. Gelişmiş olan ülkelerin birbiri ile bağımlı olduğu lojistik sektörü 1980-1990 yıllarında Türkiye'de kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığına yönelik birtakım çalışmalar sonucunda alt yapısı meydana getirilmiş, 1990 yıllarında ise hızlı bir yükselişe geçmiştir. Gelişmiş ülkelerdeki uygulamaları örnek alan Türkiye'de yerel lojistik sektörü 2000'li yıllarda ulusal şirketlerin haricinde uluslararası şirketler ile de işbirliği dahilinde olmuş ve etkin bir sektör haline gelmiştir (Babacan, 2003, 10).

Türkiye hem genç hem dinamik insan gücü potansiyeline sahip olması, coğrafi konumu, lojistik sektörüne yapılan yatırımlar sayesinde uygun lojistik altyapısına sahip olup, dünyanın merkezi konumuna yerleşebileceği bir potansiyele sahiptir (YASED, 2012, 138).

Türkiye'de lojistik kavramı, 2006 yılında Ulaştırma Bakanlığı TCDD yatırım programına dahil edilmiş ve 21 farklı yerde lojistik merkez inşası tasarlanmıştır ([www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (Kurumsal/Lojistik Merkezler)). Tasarlanan bu 21 lojistik merkezden 9 tanesi (Gelemen-Samsun, Halkalı-İstanbul, Gökköy-Balıkesir, Kaklık-Denizli, Hasan Bey-Eskişehir, Köseköy-İzmit, Palandöken-Erzurum, Uşak, Türkoğlu-Kahramanmaraş) işletmeye açılmış, 2 tanesinin (Kemalpaşa/İzmir AYGEM ve Kars) yapımı devam etmekte, 8 tanesi ise (Avrupa Yakası/İstanbul, Karaman, Sivas, Tatvan-Bitlis, Habur, Mardin, Bozüyük/Bilecik ve Boğazköprü/Kayseri) henüz ihale ve proje dahilindedir (Harita 1).

**Harita 1: Türkiye’de lojistik merkezler**

**Kaynak:** [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (kurumsal/lojistik merkezler).

Yukarıdaki haritadan hareketle Halkalı/İstanbul ve Köseköy/İzmit’teki lojistik merkezler en yüksek kapasite alanına sahiptir. En düşük kapasiteye sahip lojistik merkez ise Uşak’ta bulunmaktadır. Kahramanmaraş Türkoğlu’ndaki lojistik merkez toplam alan bakımından en büyük alana, Denizli ise en az alana sahip lojistik merkezlerdir. Samsun ilindeki Gelemen lojistik merkezi hariç diğer bütün merkezler demir yolunun yanında bulunup; bütün lojistik merkezlerin havaalanları ile bağlantısı vardır (TCDD, 2017 faaliyet raporu, 99).

### Türkiye’nin Lojistik Performans Göstergeleri

2007 yılından beri süregelen ve son olarak 2018 yılında yayımlanan Dünya Bankası’nın ülkelerin lojistik performanslarını gösterdiği lojistik performans göstergeleri 6 farklı kriter içerisinde ölçümler yapılarak puanlama yapmaktadır. Bu kriterler başlıca yılların baz alınarak ülkelerin gönderilerinin teslimat süresi, gönderilerin izlenebilir olması, yapılan hizmetin kalitesi, küresel taşımacılık ve altyapı kriterleridir.

**Tablo 1:** Türkiye’nin lojistik performans göstergeleri (2007-2018)

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

**Kaynak:** [https://lpi.worldbank.org/\(Reports\)](https://lpi.worldbank.org/(Reports)).

Tablo 1’e bakıldığında 2018 yılında kamuoyuna paylaşılan lojistik performans göstergelerine göre Türkiye, Dünya Bankası’nın incelediği 160 ülke içerisinde 47. sırada kendine yer bulmuştur. Geçmiş yıllara bakıldığında Türkiye diğer ülkelere göre olumsuz bir performans göstermiş durumdadır. Sıralama ve LPI (Lojistik Performans İndeksi) puanında gerileme yaşayan Türkiye 6 kriterde de gerileme yaşamış ve olumsuz bir performans göstermiştir. 2016 yılında 34. sırada bulunan Türkiye, başta Portekiz, Tayland, ve Yunanistan’ın içerisinde bulunduğu 12 ülkenin önünde 2018’deki endekslere göre bu 12 ülkenin gerisinde kalmıştır (<https://lpi.worldbank.org>, (Reports bölümünden derlenmiştir)).

## Türkiye’de Lojistik Sektörünün Geliştirilmesine İlişkin Öneriler

Bir ülkede lojistik sektöründeki yaşanacak gelişmelere ülkedeki lojistik olanak ve yeteneklerine bağlıdır. Türkiye stratejik konumu açısından Asya ile Avrupa ve Karadeniz ile Akdeniz arasında köprü görevi görmekte, tevzi ve toplama üssü olabilecek özellikleri ile lojistik açıdan üstünlüğe sahiptir. Bu durumu korumak ve gelişimi devam ettirmek için Türkiye’nin fiziki ve kurumsal mecralarda hissedilen eksiklikleri gidermek gerekmektedir.

Fiziksel eksikliklerden biri olan taşımacılık türleri arasında kıyaslama yapıldığında taşınan malların tamamına yakını karayolu ile yapılmaktadır. Uluslararası taşımada minimum maliyet ve taşıma şekli kombine taşımacılık ile yapıldığı göz önünde bulundurularak, Türkiye’nin bir ulaştırma tekniği geliştirip hem bu eşitsizliği gidermeyi hem de taşıma türlerinin uyumlu bir hale getirilmesi ilk öncelik olmalıdır (Biçer, 2007, 32).

Türkiye’de lojistik sektörünün gelişmesi için, sektör ile ilgili mevzuat ve düzenlemelerin çok yönlü ele alınması gerekmektedir. Buna bağlı olarak bürokrasi azaltılmalı, lojistik şirketler kurumsallaştırılmalıdır. Sektörün gelişmesi için hükümet tarafından bir master plan hazırlanmalı ve doğru tespit edilmiş kişi ve kurumlara teşvik politikası uygulanmalıdır. Dünyada başarılı olan lojistik merkezler detaylı bir şekilde analiz edilerek Türkiye lojistik sektörü bu şartlar altında yapılandırılmalıdır.

Türkiye’de lojistik sektöründeki çalışmaların üst düzeye ulaşması ve uluslararası bir standart yakalamasının Türkiye ekonomisine iki yararı olacaktır. Birincisi, sahip olduğu stratejik konumu ile bölgede lojistik açıdan hizmet verebilecek tek ülke konumunda bulunmasıdır. İkinci katkısı ise, sahip olduğu nüfus ve ekonomisiyle, ihracata fayda sağlayıp yerli ürünleri ülke dışına ulaştıracak ve azalan maliyet ile taleptarlığı yaşanacaktır (Daşkan, 2016, 10).

### Yeni Bir Serbest Bölge ve Lojistik İlişkisi: Kilis Medine Pazarı Örneği

Bu kısımda ilk olarak Kilis ili hakkında bilgiler verilmiştir. Daha sonra ise Kilis ilinin lojistik potansiyeli açısından mevcut halini ortaya koymak için karayolu ulaştırma altyapısına ilişkin bilgiler, Kilis’in lojistik durumu, ihracat yapısı ile ithalat yapısının ortaya konulduğu Kilis’in ekonomik altyapı temeli olan Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ile Küçük Sanayi Sitesinin etkilerine, kurulması planlanan Medine Pazarı’nın kurulabilirliği araştırılırken Kilis ilinin coğrafi konumu, idari ve sosyal durumu, ekonomik durumu ve ulaşım altyapısı gibi birçok kriter ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

### Kilis İli Hakkında Genel Bilgiler

#### Coğrafi konumu

Türkiye’nin Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde bulunan 1521 km<sup>2</sup>’lik yüzölçümüne sahip Kilis ilinin doğu, batı ve kuzeyinde Gaziantep, güney sınırında ise Suriye bulunmaktadır. Kilis, Hatay-Maraş oluşu ile Fırat ırmağının güneybatı kısmında yer alması sebebiyle Akdeniz ve Güneydoğu bölgeleri arasında önemli bir konuma sahiptir. Kilis ilinin sınırında, doğusunda Gaziantep’in Oğuzeli ilçesi, güneyinde Suriye, batısında Gaziantep’in İslahiye ilçesi ve kuzeyinde ise Gaziantep merkez ilçeleri bulunmaktadır (<http://www.kilis.gov.tr>, (coğrafi yapı)).

## İdari ve sosyal yapısı

Kilis ilinin toplam nüfusu 2019 yılında 212.490'dır. Kilis ilinin km<sup>2</sup> başına nüfus yoğunluğu 99 km<sup>2</sup>'dir. Kilis ilinin nüfus yoğunluğu km<sup>2</sup> başına 139km<sup>2</sup>'dir. Kilis ilinin ilçelerini nüfus bakımından kıyasladığımızda en büyük pay merkez ilçe olmak üzere 174.673 kişi ile ilk sırada yer alırken bunu sırasıyla Musabeyli ilçesi 13.334, Elbeyli ilçesi 5.986 ve Polateli ilçesi ise 5.137 kişi ile takip etmektedir. İlin nüfusunun yerleşim yerlerine göre dağılımı aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

**Tablo 2:** Yerleşim yerlerine göre Kilis ili nüfusunun dağılımı

Yerleşim Yeri	Merkezi Nüfus	Merkez/Toplam Nüfus (%)	Köy Nüfusu	Köy/Toplam Nüfus (%)	Toplam Nüfus	Köy Sayısı
Merkez	174.673	92,89	13.360	7,10	188.033	52
Musabeyli	1.393	10,44	11.941	89,55	13.334	46
Elbeyli	2.148	35,88	3.838	64,11	5.986	23
Polateli	1.012	19,70	4.125	80,29	5.137	16
TOPLAM	179.226	84,34	33.264	15,65	212.490	137

**Kaynak:** <http://www.kilis.gov.tr> (Nüfus) ve <https://nufusu.com> verileri derlenerek düzenlenmiştir.

2007 yılında kurulan ve ildeki tek üniversite olan Kilis 7 Aralık Üniversitesi'nde 11000 öğrencinin öğrenim gördüğü, 8 fakülte, 3 enstitü, 2 yüksekokul ve 4 meslek yüksekokulu bulunmaktadır (<http://www.kilis.edu.tr>, (Kurumsal/Tarihçe)).

## Ekonomik durumu

Kilis'in ekonomik durumu geçmiş yıllardan beri tarımsal ve hayvansal ürünlere dayanmaktadır. Kilis ilinin ekonomisinde önemli rol oynayan zeytin, üzüm, buğday ile imalat sanayisinde üretilen alkol, pekmez, bulgur ve zeytinyağı yer almaktadır. Üzüm ve zeytin Kilis iline katma değer kazandıran önemli ürün gruplarıdır (<http://www.kilis.gov.tr>, (Ekonomi)). İlin 2019 yılı ilk 7 ay bazında toplam ihracatı 33.283,21 dolar iken 2018 yılı toplam ihracatı da 52.163,58 dolardır (<https://www.tim.org.tr/tr>, (İhracat Rakamları)).

**Tablo 3:** Türkiye ve Kilis ili ihracat ve ithalat değerleri (\$)

Yıllar	Kilis (\$)		Türkiye (\$)		%Kilis/Türkiye	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
2014	45.071	31.256	157.610.158	242.177.117	0,000286	0,000129063
2015	82.168	41.542	143.839.871	207.234.359	0,000571	0,000200459
2016	105.204	34.808	142.529.584	198.618.235	0,000738	0,000175251
2017	71.251	29.061	156.992.940	233.799.651	0,000454	0,000124299
2018	81.179	176.848	167.920.613	223.047.094	0,000483	0,000792873

**Kaynak:** TÜİK (İstatistik göstergeler/il göstergeleri temel istatistikler/dış ticaret/yıllara göre dış ticaret bölümünden yıllar itibariyle derlenerek düzenlenmiştir).

Tablo 3 incelendiğinde Türkiye ve Kilis ilinin 2014 – 2018 yılları arasındaki ihracat ve ithalat değerleri yer almaktadır. Bu tabloya göre 2018 yılında Kilis ilinin ihracatı Türkiye ihracatının %0,48'ini oluşturmaktadır. Türkiye ihracatı bir önceki yıla göre azalış gösterirken, Kilis ilinin ihracatı bir önceki yıla göre çok büyük bir artışın yaşandığı yıl olmuştur. 2018 yılı ithalat verilerine göre Kilis ilinin ithalatı Türkiye ithalatının %0,79'unu oluşturmaktadır. Tabloya bakıldığında Türkiye ve Kilis ili ithalat değerleri bir önceki yıla göre artış göstermiştir.



## Ulaşım altyapısı

Ulaşım, gelişmenin en önemli faktörlerinden birisi olup sosyal, ekonomik ve lojistik için şehir açısından büyük önem arz etmektedir. Çünkü ulaşım, bir ülkenin, bölgenin veya bir şehrin kalkınmasında en önemli etken sağlam bir ulaşım altyapısına sahip olmasıdır (Akandere, 2013, 88).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) verilerine bakıldığında Kilis ili 5. Bölge Müdürlüğüne bağlıdır. Bölge, 61.683 km<sup>2</sup> lik alanıyla Adana, Hatay, Gaziantep, Mersin, Kahramanmaraş, Osmaniye ve Kilis illeri ile Malatya, Kayseri ve Adıyaman illerinin bir kısmını içermektedir. Kilis ilinde 77 km devlet yolu ve 55 km il yolu olmak üzere toplam 152 km yol ağı bulunmaktadır. Yol ağının %23,7'si asfalt betonu, %76,3'ü ise sathi kaplamadır (<https://www.kgm.gov.tr>, (kurumsal/bölgeler/5.bölge müdürlüğü)).

**Harita 2:** Kilis ili yol ağı



**Kaynak:** <https://www.kgm.gov.tr>, (kurumsal/bölgeler/5.bölge müdürlüğü/bölgedeki iller/Kilis).

Kilis'i komşu illere ve sınır kapılarına bağlayan karayollarının yapılan yollar sayesinde önemi son zamanlarda artmıştır. Kilis'in komşu illere ve sınır kapılarına olan mesafeleri Tablo 4'de gösterilmiştir.

**Tablo 4:** Kilis ilinin komşu il ve sınır kapılarına olan mesafeleri

Merkez	Mesafe (km)	Merkez	Mesafe (km)
Gaziantep	63 km	Yayladağı sınır kapısı	195 km
Şanlıurfa	194 km	Habur sınır kapısı	563 km
Adana	240 km	Gürbulak sınır kapısı	879 km
Ankara	720 km	Sarp sınır kapısı	939 km
Manisa	1126	Dilucu sınır kapısı	1002 km
İstanbul	1171 km	Pazarkule sınır kapısı	1408 km
Tekirdağ	1301 km	Kapıkule sınır kapısı	1417 km

**Kaynak:** Google haritalardan derlenerek düzenlenmiştir, 2019.

## Kilis organize sanayi bölgesinin mevcut durumu

1990 yılında Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1991 yılında yatırım programına dâhil edilen Kilis Organize Sanayi Bölgesi'nin bölge alanı 90 hektarlık bir alana yayılmıştır. Organize Sanayi Bölgesi'nde yapılan son düzenlemeye göre 43 parsel oluşturulmuş ve bu parsellerin hepsi yatırımcılara verilmiştir. Kilis Organize Sanayi Bölgesi'nde faaliyette bulunan 36 firmanın 9'u gıda, 8'i tekstil, 4'ü plastik, 2'si dekorasyon ve 2'si temizlik üzerine imalat

yapmaktadır. Ayrıca 11 diğer firma farklı sektörlerde faaliyet göstermektedirler (www.kilisosb.org.tr,(kurumsal/hakkımızda)).

Kilis Organize Sanayi Bölgesi bulunduğu yer bakımıyla avantajlı bir konumdadır. Kilis Organize Sanayi Bölgesi şehir merkezine 10,1 km uzaklığında olup en yakın Gaziantep havaalanına 36,7 km mesafededir. Ayrıca Kilis'te bulunan Öncüpınar sınır kapısına 19,5 km ve Hatay Cilvegözü sınır kapısına 160 km mesafededir (Google harita).

### Medine Pazarı'nın Değerlendirilmesi

Serbest bölgeler, ülkedeki hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı, ticari ve ekonomik alanlara ilişkin teşviklerin imkân sağlandığı ve fiziksel olarak ülkenin diğer alanlarından ayrıldığı kısımlardır. Serbest bölgedeki genel amaç, kalkınma, işletmeleri ihracata yönlendirmek ve uluslararası ticareti geliştirmek olmuştur (https://ticaret.gov.tr, (istatistik/serbest bölgeler istatistikleri/genel bilgi)).

Çalışmanın bu kısmı lojistikle ilgilenen akademisyen, lojistik hizmet veren bilgisi ve deneyimi olan uzman kişiler ve Kilis Ticaret İl Müdürlüğü çalışanları ile Medine Pazarı'nın kurulması için öncülük eden Kilis Müsiad Başkanı Harun Reşit BADEM'in verdiği bilgiler doğrultusunda yazılmıştır.

Kilis Medine Pazarı bölgenin gelişmesine katkıda bulunacak bir konuma sahiptir. Kurulacak olan bu serbest bölgede fabrikalar, açık pazar alanları ve ticari iş yerleri bulunmaktadır. Suriye'de üretilen ürünlerin 3.dünya ülkelerine ulaşabilmesi için menşeye ihtiyaç vardır ve Medine Pazarı'nın kurulması ile bu sorun ortadan kalkacaktır. Ürünler Türkiye Cumhuriyeti menşesi olarak 3.dünya ülkelerine ulaştırılacaktır. Medine Pazarı'nın illegal amacı kaçakçılığı ortadan kaldırıp bunu prosedürlere uygun olarak paketleyip piyasaya sürmektir. Ürünler Türkiye Cumhuriyeti menşesi olarak ülkemizin fabrikasyon ürünleri olarak piyasaya sürülecektir. Bu oluşturulacak serbest bölgenin benzerleri dünya üzerinde Dubai ve Danimarka'da yer almaktadır. Medine Pazarı'nın statüsü ise dünya üzerinde ilk defa uygulanacak bir statüye sahiptir. Çünkü Suriye bölgesindeki ürünleri alıp ticaret ve lojistik çerçevesinde ülkemize getirebilmek için karşı tarafta bir devlet yoktur.

**Harita 3:** Kilis serbest bölgesi (Medine Pazarı)'nin kurulması planlanan alan



**Kaynak:** Kilis MÜSİAD, 2019.

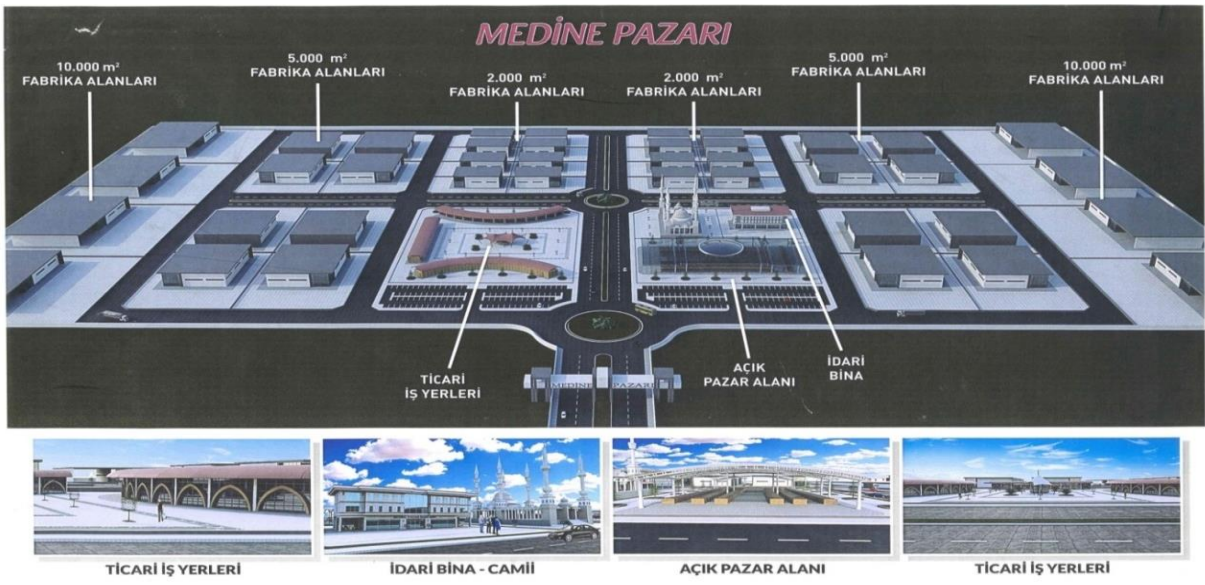
Kilis ilinde sermaye birikimi yapacak büyük firmaların azlığı, yeterli yatırımların yapılmaması, sanayisini çeşitlendirememesi, güçlü olduğu alanlarda dahi ihracat potansiyelini değerlendirememesi ve bunları fırsata çevirip istihdam alanı oluşturamaması, sınır ticaretinin şuan için durma aşamasına gelmesi gibi olumsuz faktörlerin bu proje ile sonlandırılması ve Kilis ili sınır ticareti ve lojistik açısından gelişim göstermesi planlanmaktadır.

Suriye’de şuan ihtiyaç duyulan şeker ve çay gibi ürünlerin Kilis’teki satıcılar tarafından Suriye’ye ihracı, Suriye’de Mare bölgesindeki patates, soğan ve bakliyat ürünlerinin ise bu pazarda Kilis halkı ve satıcılarına ihraç edilmesi planlanmaktadır. İki tarafında insanların ortak çatı altında toplanıp etkileşim ve ticaret içerisinde olması planlanmaktadır. Özellikle açık pazar alanı olarak adlandırdığımız bölge, pazarın en hareketli olacağı noktadır. Çünkü bu nokta iki ülke arasındaki ticaret yapan şahısların karşılıklı olarak alış-satış yapacağı sıcak bir bölge olacaktır. Sanayi, tekstil ve gıda sektörlerinde Suriye’den getirilen ürünler Türk menşesi olarak buradan piyasaya sürülecektir.

Kilis’te kurulacak olan bu serbest bölgenin faaliyete geçmesiyle, taşımacılığa dair tüm hizmetler en güzel şekilde gerçekleştirilecek ve buna bağlı olarak taşıma kalitesi artırılabilecek ve müşteri memnuniyeti olumlu bir seyir izleyecektir. Bölgedeki ticari faaliyet alanı canlanacak, ekonominin gelişmesine katkı sunacaktır. Kilis’e serbest bölge kurulmasıyla yeni istihdam alanları oluşacaktır. Medine Pazarı kurulduktan sonra, sanayileşmenin artmasının ardından açılacak olan Polateli organize sanayisine bağlanması düşünülmektedir. Bu bağlamda Öncüpinar sınır kapısı ile Polateli organize sanayi bölgesinde ciddi bir lojistik hareketlilik olacaktır. Kilis’e serbest bölge kurulması doğru bir karar olarak görülmekte ve gelişim süreci için uzun bir sürecin olduğu konusunda ortak bir kanaat hâkimdir.

Medine Pazarı’nın Öncüpinar sınır kapısındaki boşaltılan konteyner kent bölgesine kurulması planlanmaktadır. Sebebi ise orada hazır bulunan altyapı ve yapılan harcamalardır. Bu bağlamda maddi olarak devlete ek külfet oluşturulmayacak ve boşaltılan bölgenin değerlendirilmesi sağlanacaktır. Yapılacak harcamalar ise Müsiad genel merkez tarafından finanse edilecektir. Projenin anlaşması sonucunda alan devlete bırakılacaktır. Bir nevi yap-ışlet-devret modeli uygulanacaktır.

Şekil 1: Medine Pazarı’nın planlanan yapısı



300 dönümlük kısmı değerlendirilmeye açıktır.

Medine Pazarı’yla amaçlanan Kilis ilinin ticari açıdan hareketlendirilmesidir. Proje Kilis’te yapıldıktan sonra Hatay, Şanlıurfa ve Gaziantep’te bulunan sınır kapılarında da benzer modellerin oluşturulması düşünülmektedir. Bu şehirler arasında koordineli bir etkileşim olacaktır. Projede amaç sadece büyük ticaret yapan kurum ve şahısların değil tarladaki çiftçinin bile bu pazara alınıp Kilis ilinin hareketlendirilmesidir. Kilis dışında diğer illere de benzer

projelerin yapılmak istenmesinin sebebi ise, Suriye'deki mevcut pazarların lojistik açıdan uzun yollar kat etmeden en yakın sınır kapısında bulunan pazarda ürünleri alıp satmasıdır. İleriki dönemlerde o bölgede meşhur Kilis ürünlerinin (zeytinyağı, sabun, üzüm gibi) tanıtılması amacıyla fuar bölgesi düşünülmekte ve bu fuar alanına Türkiye'den ve dünyadan ticaret yapmak isteyen şahıs ve kurumların davet edilmesi planlanmaktadır.

Sonuç olarak, bu bölümde anlatılmaya çalışılan husus Kilis serbest bölgesinin kurulabilirliğini ortaya koymaktır. Bu bağlamda, Kilis bu serbest bölgenin kurulmasıyla bir lojistik merkez olma potansiyelini Kilis Ticaret İl Müdürlüğü çalışanları ve beraberinde Kilis Müsiad Başkanı Harun Reşit BADEM'in vermiş olduğu bilgiler ışığında güçlü ve zayıf yönleri ile oluşabilecek fırsatlar ve tehditler dikkate alınarak bir değerlendirme yapılacaktır.

#### **Güçlü yönleri;**

- Kurulacak bölgede sınır kapısı olmasından dolayı ticaret hacminin yüksek olması,
- Türkiye ve Suriye arasındaki yıllardır süre gelen sınır ticareti anlayışının varlığı,
- Lojistik alanında faaliyet gösteren firmaların her geçen gün artması,
- İki ülkenin karşılıklı olarak ihtiyaç duyduğu kaliteli ürünlerin pazarının bu iki komşu ülkede var olması.

#### **Zayıf yönleri;**

- Suriye'deki mevcut iç savaştan ötürü pazar çevresindeki lojistik faaliyetlerin kısıtlı olması,
- Suriye'deki iç savaştan kaynaklanan güvenlik sorunlarının belirsizliği,
- Karayolu ve demiryolu ağlarının eksikliği,
- Yatırımcıların beklediği güven ortamının henüz sınırdaki oluşturulamamış olması.

#### **Fırsatlar;**

- Sınır ötesinden gelen ürünlerin Türk menşesi olarak kayıt dışı ekonominin önüne geçilmek istenmesi,
- Medine Pazarı'nın mevcut Öncüpnar mülteci kampı bölgesine kurulması düşünüldüğünden, alt yapı sorununun az olması ve maliyetin düşmesi,
- Halen devam eden otoyol projeleri,
- 3.Dünya ülkelerine ticaretin Türkiye üzerinden yapılacak olması.

#### **Tehditler;**

- Ürünlerin Türk menşesi alması sonucunda uygulanacak gümrük vergisinin diğer vergilerden farklı olabilmesi durumu,
- Sınırdaki tampon bölge olarak gözüken alanda pazarın konumlandırılması,
- Medine Pazarı'nda kurulacak fabrikaların Kilis ili içindeki fabrikalara yaratacağı haksız rekabet görüşü.
- Kilis, serbest bölge kurulması için gerekli birçok özelliğe sahip bir ildir. Bu açıdan kurulacak Medine Pazarı'nın il ve bölge ekonomisine kısa sürede katkı sağlayacağı ve coğrafi konumu sebebiyle lojistik alanında merkez olacaktır.

### **Türkiye'deki Lojistik Merkezlerin Ekonomiye Etkileri ve Medine Pazarı'nın Gelecek Öngörülleri**

Türkiye'deki lojistik merkezler yurt içi ulaşım altyapılarının çeşitlenmesine dolayısıyla taşıma hizmetlerinde yapılan yeniliklerle dış piyasada rekabet edebilme gücünü artıracaktır. Lojistik merkezler, yük taşıma araçlarının şehir içine girmemesiyle trafik akışı rahatlayacak ve

şehrin ekonomik ve sosyal gelişmesine etki edecektir. Bu şekilde ülke lojistiği geliştikçe ürünlerin dünya çapında hızlı ve kaliteli dolaşımı sağlanacak ve Türk ürünleri dış pazarlara kolay bir şekilde ulaştırılacaktır (Erdil, 2010, 109).

Lojistik merkezlersayesinde kontrol ve koordinasyon düzgün bir şekilde sağlanmış olacak, gelişen bir ulaşım altyapısı ile hizmet veren lojistik merkezler ülkeye yabancı yatırımcıları çekecek, dolayısıyla ülke ekonomisine katkı sağlayacaktır (Erdil, 2010, 110).

Lojistik merkezler sadece kuruldukları bölgede değil, Türkiye'nin bütününe hitap eden 21 farklı yerde tasarlanmıştır. Bu lojistik merkezlere yenileri de eklenmektedir. Bunlardan bir tanesi de Kilis iline kurulacak olan Medine Pazarı'dır. Bu merkez faaliyete geçtiği zaman lojistik anlamda yük taşımacılığı en iyi şekilde yönetilecek, taşımalar ve taşıma kalitesi üst seviyelere çıkacak, müşteri memnuniyetinin kazanılmasının yanı sıra müşterilerin sosyal ve teknik bütün ihtiyaçları karşılanacak, bununla birlikte Kilis ilinin ticaret hacmine ve ekonomik gelişmesine katkıda bulunacaktır.

Kilis iline yakınlığı ile bilinen Türkoğlu Lojistik Merkezi 805 m<sup>2</sup>'lik alanı ile Türkiye'nin en büyük alanına sahip lojistik merkezidir. 5 Mayıs 2019 tarihinde 16 vagon ile ilk seferini İskenderun Limanı'na yapan Türkoğlu Lojistik Merkezi, Kahramanmaraş'ın 2,2 milyar dolar olan dış ticaret hacmini yukarıya çekeceği öngörüsü vardır. Lojistik merkezlerin şehre istihdam, ihracat, yatırım, reklam, üretim açısından birçok faydası vardır. Kurulan merkezler sayesinde lojistik sektörünün gelişmesi, bu vesile ile vasıflı-vasıfsız eleman ihtiyacı, taşımacılığın kolaylaşması ve sınır ticaretinde etkisi ile ihracatın artması, bölgedeki gelişmeler sonrasında yatırım ve yatırımcı sayısının artışı, şehrin isminin duyulması ve küresel anlamda isminden söz ettirmesi, lojistik faaliyetlerin maliyetinin düşmesi ile üretime harcanan payın artış göstermesi beklenen sonuçlar arasındadır. Bu bağlamda oluşacak birçok olumlu etki hem Kilis iline hem çevresindeki iller ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne ekonomik katkı sağlayacaktır.

### **Medine Pazarı'nın Kurulmasıyla Sınır Ticareti Canlanacak mı?**

Medine pazarının kurulmasıyla bölgede yaşanacak hareketlilik hem il ekonomisine hem de uluslararası ilişkilere olumlu yansıtacaktır. Bu bağlamda ilimize komşu olan Suriye gibi ülkelerle sınır ticaretinin artması sonucunda Kilis ilinin alacağı payın bu doğrultuda artması beklenmektedir. Sınır ticaretinin etkin kullanılması sonucunda hayvancılık, sebze ve meyve sektörü, akaryakıt sektörü ve buna bağlı olarak nakliyeciler ile bunların hizmet ettiği lojistik sektöründe çalışanlara yeni bir istihdam alanı oluşacaktır.

Sınır ticaretiyle bölgede yaşayan halkın sadece ihtiyaçlarını karşılamakla kalmayıp komşu ülkelerle ikili ilişkilerin gelişmesine de etki edecektir (Taşlıyan ve Hırlak, 2012, 332). Kilis ili geçim kaynağı olan tarımda gerileme yaşaması, sanayisinin gelişmemiş olması ve üretim faktörlerindeki yetersizlik sebebiyle hükümetin en büyük hedefi haline gelmiştir. Bununla beraber iş imkânının olmaması, kurulan işletmelerden verim alınamaması sebebiyle istihdam yaratmak, olası göçleri engellemek, refah seviyesini yükseltmek ve ili canlandırmak amacıyla serbest bir bölge kurmayı amaçlamış, komşu ülkemiz Suriye'de uzun yıllardır yaşanan terörün yaratmış olduğu yoksulluğun giderilmesine öncü olacaktır.

Kilis ilinin ekonomik açıdan iyileşmesi ve kalkınabilmesi için öncelik şart rekabet ve üretim gücüne önem verilmelidir. 2011 yılına gelinceye dek sınır komşumuz Suriye ile ticari alışveriş oldukça iyi bir şekilde devam etmekteydi. Ancak 2011 yılında Suriye'de iç savaş

çıktıktan sonra giderek azalan sınır ticaretimiz güvenli bir bölgenin olmaması sebebiyle günümüzde yok olmuştur. O dönemlerde ticaret yapanların birçoğu sermaye birikimi sağlayarak ithalatçı–ihracatçı konumuna gelmişlerdir. Bu da ilde sermayenin artmasına katkıda bulunacaktır.

Medine Pazarı'nın kurulmasıyla birlikte Kilis halkı zamanla sınır komşularımızla düzelen ilişkilerimiz neticesinde yasal olarak yüksek gelirler elde edip, buna bağlı olarak ilin refah seviyesi yükselecektir. Sınır ticaretinin gelişme göstermesiyle Kilis iline getireceği katkıları şu şekilde sıralayabiliriz:

- ✓ Halkın ihtiyaçlarının kolayca karşılanması,
- ✓ İş olanaklarının artması,
- ✓ Mal çeşitliliğinin artması,
- ✓ Mal fiyatlarında düşüş,
- ✓ Lojistik sektörüne yakıt anlamında katkısı,
- ✓ Yoksulluğun azaltılması,
- ✓ İlden göçün engellenmesi gibi katkılar sağlayacaktır.

Sonuç olarak, Medine Pazarı'nın kurulmasıyla sınır ticareti ilin ekonomisinin büyümesine, eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel açıdan gelişmesine katkı sağlayacaktır.

### **Sonuç ve Öneriler**

Gümrük kısıtlamaları ve vergilerden muaf olan serbest bölgeler uluslararası ticaretin iyileştirilmesi ve artırılması açısından önemli bir konuma sahiptir. Serbest bölgeler, yabancı sermayeyi ülkeye çekmek, ihracatı artırmak, döviz gelirini artırmak ve yeni istihdam yaratmak gibi önemli ekonomik katkılar sunmaktadır.

Serbest bölgeler şehrin lojistik hacmine olumlu katkı sağlayabilecek potansiyele sahiptirler. Türkiye başta olmak üzere birçok ülkede lojistik faaliyetlerin iyileştirilmesi amacıyla çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bunların en önemlilerinden biri lojistik merkezlerdir. TCDD tarafından 21 farklı yerde lojistik merkez inşası tasarlanmıştır. Bunlardan 9 tanesi işletmeye açılmış, 2 tanesinin yapımı devam etmekte ve teker teker hayata geçirilmektedir.

“Kilis İlinin Lojistik Açısından Değerlendirilmesi ve Kurulması Düşünülen Medine Pazarı'nın Şehre Etkileri” başlıklı bu çalışma ile Kilis'te kurulacak serbest bölge olan Medine Pazarı'nın şehre, bölgeye ve ülkeye yapacağı ekonomik katkılar ve ardından elde edilecek gelişme ve kalkınma tespit edilmeye çalışılmıştır. Kilis Medine Pazarı'nın kurulabilirliğine ilişkin, kurulacak alan, büyüklüğü, ne gibi faaliyetler gerçekleştireceği, nasıl olacağı ve işlevi hakkında bilgiler verilmiştir. Kilis'e kurulacak olan serbest bölgenin şehirde ve bölgede oluşabilecek fırsatlar ve tehditleri, bir sınır şehrinde yer alacak olması sebebiyle gerçekleşecek lojistik faaliyetlerin uğrak noktası olması yönünde ilin lojistik yapısına sağlayacağı yararlar tespit edilmiştir.

Kilis gerek konumu gerekse sahip olduğu beşeri sermayesi ile lojistik merkez olmak için gerekli potansiyele sahiptir. Ancak Kilis bu potansiyeli henüz gerçekleştirememiştir. Bunlara ek olarak ihracatçı firmaların, devlet desteğinin ve özel sektör oyuncularının bu konuda önemli görevler üstlenmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, Kilis'te kurulacak olan bu serbest bölge kalkınma açısından ilin gelişmesine katkı sağlayacak, lojistik hareketliliği artıracak, yaşam standartlarını

güzelleştirecektir. Bu bağlamda Kilis'e yapılacak yatırımların hızlandırılması ilin ve bölgenin ekonomik kalkınmasına olduğu kadar, Türkiye ekonomisine de ivme kazandıracaktır.

### Kaynakça

- Akandere, G. (2013). *Lojistik köylerin etkin yönetimi: Konya iline yönelik bir model önerisi*, (Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Akçay, V.H. (2005). *Lojistikte demiryolu taşımacılığının önemi*, (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Babacan, M. (2003). Lojistik sektörünün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3 (1), 8-15.
- Baki, R. (2016). Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve uygun kuruluş yeri seçimi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 5 (2) 148-162.
- Biçer, D. (2007). *Türkiye'de ve İstanbul'da lojistik faaliyetler: İstanbul'da lojistik tesis geliştirme projesi fizibilite örneği*, (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Can, A.M. (2012). *Çok kriterli karar verme teknikleri ile Samsun lojistik köyü yerinin belirlenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kayseri.
- Çekerol, G.S. ve Kurnaz, N. (2011). Küresel kriz ekseninde lojistik sektörü ve rekabet analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (25) 45-59.
- Daşkan, E.S. (2016). *Türkiye'de lojistik sektörünün gelişi ve gelecek öngörülleri*, (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.
- Dostsever, B. (2007). *Küresel lojistik ve Türk firmaların rekabetçi yapılarına etkilerinin araştırılması*, (Yüksek Lisans Tezi). DEU Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Durusu, A. (2011). *Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi ve örnek uygulamaların incelenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Edgell, J. (2008). Global sourcing trends in 2008. *Strategic Outsourcing: An International Journal*, 1 (2), 173-180.
- Erdal, M. (2004). Hong Kong: Uzakdoğu'nun lojistik ve ticaret başkenti. Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı: 7351, 22 Temmuz 2004, s.2.
- Erdil, M. (2010). *Ekonomik kalkınma stratejisi olarak lojistik köyler*, (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Felke, T. (2009). Prognostics and logistics. 2009 PHM Conference, San Diego, CA, 1-41.
- Gülen, K.G. (2011). *Lojistik sektöründe durum analizi ve rekabetçi stratejiler*. İstanbul: Ticaret Odası Yayınevi.
- Gülenç, İ.F. ve Karagöz, B. (2008). E- Lojistik ve Türkiye'de e- lojistik uygulamaları. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (15) , 73-91.
- Gün, D. (2007). *Hava kargo pazarının lojistik açıdan değerlendirmesi ve Türkiye için durum analizi*, (Doktora Tezi). Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Kayapınar, Ö. (2016). *Lojistik hizmet kalitesi ile firma performansı arasındaki ilişkide lojistik performansı ve teknoloji düzeyinin rolü*, (Doktora Tezi). Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- MÜSİAD, (2019). Gerçekleşmesi planlanan projeler, Medine Pazarı kataloğu, Kilis, 1-8.
- Oda, S. (2008). *Türkiye'de lojistik sektörü ve dış ticaret üzerine etkileri*, (Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Edirne.
- Şekkeli, Z. H. ve Bakan, İ. (2019). Kahramanmaraş ilinin lojistik açıdan değerlendirilmesi ve Türkoğlu lojistik köyünün şehre olası etkileri: swot analizi. 8. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, Kahramanmaraş, 380-397.
- Taşlıyan, M. ve Hırlak, B. (2012). Sınır ticaretinin bölge ekonomilerine etkileri: Kilis ili örneği. 2. *Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu*, 1-2 Ekim, 331-338.

- TCDD faaliyet raporu, (2017). s.99. (Erişim Tarihi: 23.12.2019).
- Tekin, M., Zerenler, M. ve Bilge, A. (2005). Bilişim teknolojileri kullanımının işletme performansına etkileri: lojistik sektöründe bir uygulama. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 4 (8), 115-129.
- Tuna, O. (2001). Türkiye için lojistik ve denizcilik stratejileri: uluslararası ve bölgesel belirleyiciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3 (2), 208-225.
- Tutar, E., Tutar, F., ve Yetişen, H. (2009). Türkiye'de lojistik sektörünün gelişmişlik düzeyinin seçilmiş AB ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile karşılaştırmalı bir analizi. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, (2), 190-216.
- YASED, (2012). “ 2023 hedefleri yolunda bilgi ve iletişim teknolojileri”, Eylül, s.138.  
<https://biruni.tuik.gov.tr/ilgosterge/?locate=tr>, (Erişim Tarihi: 12.12.2019).  
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/5Bolge/Bolge5.aspx>, (Erişim Tarihi: 10.12.2019).  
<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/5Bolge/Iller/IlKilis.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.12.2019).  
[http://www.kilis.edu.tr/icerik.php?menu=alt\\_sayfa/tarihce](http://www.kilis.edu.tr/icerik.php?menu=alt_sayfa/tarihce), (Erişim Tarihi: 14.12.2019).  
<http://www.kilis.gov.tr/cografı-yapı>, (Erişim Tarihi: 14.12.2019).  
<http://www.kilis.gov.tr/ekonomi>, (Erişim Tarihi: 14.12.2019).  
<http://www.kilis.gov.tr/nufus>,(Erişim Tarihi: 14.12.2019).  
<http://www.kilisosb.org.tr/sayfa/hakkimizda>, (Erişim Tarihi: 13.12.2019).  
<https://lpi.worldbank.org/report>, (Erişim Tarihi: 12.12.2019).  
<https://www.nufusu.com/il/kilis-nufusu>, (Erişim Tarihi: 14.12.2019).  
[www.tcdd.gov.tr/content/33](http://www.tcdd.gov.tr/content/33), (Erişim Tarihi: 11.12.2019).  
[https://www.ticaret.gov.tr/data/5b9b61fc13b8761cc09f9b92/genel\\_bilgi.pdf](https://www.ticaret.gov.tr/data/5b9b61fc13b8761cc09f9b92/genel_bilgi.pdf), (Erişim Tarihi: 28.12.2019).  
<http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari.html/>, (Erişim Tarihi: 11.12.2019).  
[www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist](http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist), (Erişim Tarihi: 12.12.2019).