

TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI VE YENİ BİR LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ

(Logistic Village Applications in Turkey and Proposal of A New
Kind of Logistic Village)

Yrd. Doç. Dr. Vedat KARADENİZ

Erzincan Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, İlköğretim Bölümü, Sosyal Bilgiler
ABD, vkaradeniz@erzincan.edu.tr

Doç. Dr. Erdal AKPINAR

Erzincan Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, İlköğretim Bölümü, Sosyal Bilgiler
Öğretmenliği ABD, eakpinar@erzincan.edu.tr

ÖZET

Bu araştırmada Türkiye’deki lojistik köy uygulamaları ve projeleri incelenmiş, Trabzon’da lojistik köy kurulması için yeni bir öneri geliştirilmiştir. Bu çerçevede işletilen ve proje aşamasında olan lojistik köylerle ilgili kaynaklar taranmış; kendi gözlemlerimiz, literatür ve ulaşım istatistiklerinden elde edilen bilgiler ışığında Trabzon şehrinin ulusal ve uluslararası taşımacılıktaki konumu belirlenmiştir.

Tespitlerimize göre lojistik köy konusu Türkiye gündemine nispeten geç girmiş, bu alanda gösterilen çabalar büyük ölçüde kamu sektörüyle ve TCDD’nin çalışmalarıyla sınırlı kalmıştır. Nitekim proje, inşa veya işletme sürecinde olan 15 lojistik merkezden 12’si TCDD’ye aittir. Konunun sadece bir kamu kurumuna havale edilmiş olması önemli bir eksikliklerdir. Diğer yandan tarafımızdan lojistik köy uygulaması kapsamına alınması önerilen Trabzon, Doğu Karadeniz’in en önemli lojistik merkezidir. Yakın gelecekte demiryolu bağlantısının gerçekleşmesiyle birlikte bu konumu daha da güçlenecektir. Ancak hâlihazırda şehir yerleşim alanı içerisinde lojistik hizmetleri belirli bir plânlamadan yoksun farklı mekânlarda sürdürülmekte olup, bu durum çok çeşitli sorunları beraberinde getirmektedir. Bunun için Trabzon’da kentsel arazi kullanımını, mevcut ulaşım sistemini, limanı ve yeni inşa edilecek olan demiryolu hattını dikkate alan bir lojistik köyün kurulması yararlı olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik köy, Trabzon, yük taşımacılığı, ulaştırma hizmetleri.

ABSTRACT

In this study, it is aimed to examine logistic village applications and projects in Turkey, and then a new proposal to construct a logistic village in Trabzon is requested. In this context, by making a literature review on logistic villages which are organized and in the process of project Trabzon city's position in the national and international transportation system was determined in the light of the results obtained via our own observations, literature and statistical information.

Our observations show that the issue of logistic village is relatively new in Turkey's agenda, and efforts on this issue are mainly limited to the studies of public sector and TCDD (Turkish State Railways). TCDD's being the only owner of 12 of 15 logistic villages which are in the process of instruction and operation clarifies this reality. In addition, a public institution's being the sole responsible agency on this matter is a significant problem. On the other hand, Trabzon proposed as being evaluated under the authority of logistic village application by us is the most important logistic centre of Eastern Black Sea Region. In a near future, its importance would be fortified with the completion of railway connection. However, logistic services are still performed in different places which lack of a concrete planning within city residential areas; this situation would bring a wide range of problems. Therefore, it would be helpful to construct a logistic village in Trabzon which considers the use of urban land, the current transportation services, the port and the railway line which will be constructed.

Key words: *Logistic village, Trabzon, cargo, transport services.*

1. GİRİŞ

Genel olarak 1990'lı yıllara kadar yapılan ulaşım coğrafyası çalışmalarında lojistik konuları etraflıca incelenmemiş, daha ziyade yolcu taşımacılığı ve bireysel hareketlilik üzerinde durulmuştur. Ürünün fiziksel hareketi ulaştırma faaliyetlerinin en önemli halkalarından birini oluşturmasına karşın, araştırmalarda bu durum nispeten göz ardı edilmiştir. Bu süreçte lojistik ve mal dağıtımının temel mekânsal çıkarımları, toptan satış aktiviteleri ve bunların coğrafi dağılımı gibi konularda yeni bir bakış açısı geliştirebilmiş coğrafyacı sayısı oldukça sınırlı kalmıştır. Ancak günümüzde gerek küresel, gerekse yerel ölçekli pazarlarda yeni koşulların ortaya çıkardığı büyük bir dönüşüm ve gelişim yaşanmaktadır. Bu gelişmeler lojistik, taşımacılık ve dağıtım zinciri gibi

konular ile ulaşım coğrafyası arasındaki ilişkiyi bariz bir şekilde ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla dünya genelinde coğrafyacılara lojistikle daha fazla ilgilenmeye başlamışlardır (Hesse ve Rodrigue, 2004; 171-172). Bu durum Türk coğrafyacılara için de geçerlidir.*

Lojistik kavramı askerî kökenli bir kavram olup, yüzyıllarca savaşlarda askerlere yiyecek, giyecek ve askerî malzeme gibi temel mal ve ürünlerin ulaşımını ve dağıtımını ifade etmek için kullanılmıştır. Ancak özellikle 20. yüzyılın başlarından itibaren üretim, tüketim ve dağıtım faaliyetlerinde biçimsel bir değişme meydana gelmiş, bu süreçte lojistik, yönetim stratejisinin bir parçası olarak gelişmeye başlamıştır (mersinlojistikplatformu.org/formlar/m4zur935csw.doc). Öyle ki geçmişte sadece askerî bir kavram olarak algılanan lojistik, günümüzde işletmelerin ve ülkelerin rekabetçi üstünlüğünü belirlemede temel stratejik unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Küresel birçok markanın uluslararası pazarlarda kalıcı olabilmesinin ardında müşteri memnuniyetini ve düşük maliyetleri hedefleyen etkin bir lojistik yönetimi vardır (Tuna, 2001; 194). Lojistik, bir malın üretim aşamasından tüketiciye ulaştırılmasına kadar geniş bir yelpazedeki birçok altyapı, işlem, hizmet ve faaliyeti kapsamaktadır. Ürün tedariki, ulaştırma, depolama, aktarma, gümrükleme, nakliye, dağıtım ve takip gibi işlemler sektörün başlıca bileşenleridir.

*Türkiye’de lojistik konusunda yapılmış bazı akademik çalışmalar için bkz.

Zorlu, F., 2008, “Türkiye Lojistik Coğrafyası”, TMMOB Şehir Plâncıları Odası Plânlama Dergisi, Yıl:2008, Sayı:3; s.39-60.

Aydın, G.T., Öğüt, K.S., 2008, “Lojistik Köy Nedir?” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, Haydarpaşa/İstanbul, s.1439-1448.

Aydın, G.T., Öğüt, K.S., 2008, Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, Haydarpaşa/İstanbul, s.1472-1482.

Tuna, O., 2001, “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler” Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 3, Sayı:2, İzmir, s.194-208.

Kılıç, Y., vd., 2009, Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği, Uluslararası Davraz Kongresi Bildiriler Kitabı, 24-27 Eylül 2009, Isparta, s.739-752.

Karakuyu, M., 2010, Lojistik Bir Merkez Olarak Hadımköy ve Sorunları, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:21, İstanbul, s.269-286.

Avrupa’da merkantilist devrim ve sonrasında sanayi devriminin ortaya çıkışında ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ile dağıtım ve taşımacılık altyapısına yönelik yatırımların büyük payı vardır. Post-Fordist* üretimin yaygınlaşması ile birlikte firmaların üretim zincirleri farklı ülkelere yayılmış, üretim aşamasında mal ve aramal ihtiyaçları artmıştır. Endüstriyel firmaların yatırımlarını ucuz emek pazarına yönlendirmeleri, yerel pazarlara yakın olma politikaları, hammadde ve aramal temini sorunu gibi konular; üretim, dağıtım ve pazarlama faaliyetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini zorunlu hale getirmiştir. Özellikle zaman unsurunun pazarlama sektöründeki kritik rolünün de etkisiyle tüm dünyada lojistik hizmetlerine olan talep giderek artmıştır. Bütün bunların bir sonucu olarak kalifiye işgücünün hizmet verdiği uzmanlaşmış firmalar ve bu firmaların yoğunlaştığı lojistik merkezler ortaya çıkmıştır (Zorlu, 2008; 40-41).

Dünyada ticaret hacmindeki büyümeye paralel olarak, lojistik faaliyetler de artmaktadır. Sektördeki hızlı gelişme ve büyüme trendi faaliyet türlerinde ve iş süreçlerinde bazı değişimleri ve yenilikleri de beraberinde getirmektedir. Ulusal ve uluslararası lojistik zincirinin kuruluşu sürecinde sektör içerisinde intermodal taşımacılık, kombine taşımacılık, çok türlü taşımacılık, depo ve stok yönetimi, üçüncü parti lojistik işletmeleri (3 PL)**, gümrük ve sigorta yönetimi gibi yeni faaliyetler ve hizmet alanları belirlemiştir. Tüm bu faaliyetlerin ve hizmetlerin mümkün olduğunca kaliteli, hızlı, birbiriyle bütünleşmiş ve ölçek ekonomisi çerçevesinde en az maliyetle sunulması gerekmektedir (Aydın ve Ögüt, 2008a; 1441). Bu durum dünyada lojistik köy uygulamalarının doğmasına yol açmıştır. Lojistik köyler; içerisinde taşıma sektörü ile ilgili resmî kurumların yer aldığı, her türlü ulaşım hattına etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, paketleme vb. hizmetleri düşük maliyetle, hızlı

* Hareketli üretim bantları, özel amaçlı takım tezgâhları aracılığıyla standartlaşmış malların kitlesel seri üretiminin öngörüldüğü, ürün standartlaşmasının üretimin verimliliğini artırdığı ve artan istemin de bu standartlaşmayı hızlandırdığı ve otomobil üreticisi Henry Ford'un geliştirdiği üretim biçimi.

** İşletme dışında faaliyet gösteren, hammaddenin ortaya çıkışından fabrikaya taşınması, dâhili işlemler ve sonrasında tamamlanmış nihai ürünlerin tüketim merkezlerine ve alıcılara zamanında ulaştırılması için belirli düzeyde bilgi birikimi, tecrübe ve işletmecilik becerisi gerektiren lojistik faaliyetlerdir.

ve güvenli bir şekilde sunabilecek donanıma sahip, yer itibariyle erişim noktaları arasında merkezî konumda bulunan merkezlerdir (http://www.ambar.com.tr/files.php?force&file=Lojistik_Koyler..pdf).

Lojistik köyler, hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya dağıtımını ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işleticiler tarafından yürütüldüğü merkezlerdir. Kuruluş yerleri genellikle metropol bölgelerinin dışında kalan ve farklı ulaşım bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir. Bu köylerde nakliye ve lojistikle ilgili faaliyetleri gerçekleştiren işleticiler, inşa edilen binaların sahibi ya da kiracıları olabilirler. Bir lojistik köyün serbest rekabet kuralları içerisinde firmaların sektörle ilgili tüm faaliyetlerle iştigal edebilmesine olanak sağlaması gerekir. Bunun için de ihtiyaç duyulan çeşitli kamusal tesislerle donatılmış olmalıdır. Lojistik köyler hem kentlerdeki trafik tıkanıklığı sorununun çözülmesine, hem de yük taşımacılığında verimliliğinin artırılmasına yönelik pratik çözümler sunarlar. Ayrıca şehir içi trafik hacmini azaltmak suretiyle hava kirliliği sorununun çözümüne katkı sağlarlar (<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/0114/17566/8>).

Lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'de ortaya çıkmıştır. Bunda sanayi sektöründeki gelişmenin payı büyüktür. Avrupa'da ise 1960'lı yılların sonlarından itibaren *yük köyü* (*freight village*) olgusu gündeme gelmiştir. Başta ABD, Avrupa ülkeleri ve Japonya olmak üzere sanayi faaliyetlerinin geliştiği ülkelerde lojistik köylerin ortaya çıkışında artan ticaret hacminin getirdiği lojistik hareketliliğin şehir içinde yarattığı trafik yükü sorunu etkili olmuştur. Dünya genelinde artan küresel ticaret ülke ekonomilerini olumlu yönde etkilemekte, satışları artırmakta ve iş dünyasına canlılık kazandırmaktadır. Ancak bu olumlu etkisine rağmen ağır taşıtların daha fazla kullanılmasıyla ortaya çıkan hava kirliliği ve şehir içi trafik tıkanıklığı insanların yaşam kalitesini bozmaktadır. Bunu önlemenin yolu, ağır taşıtların şehir içinde kat ettikleri mesafenin minimum düzeye düşürülmesidir. Bu bağlamda lojistik köyler ulaşım ağlarına ve pazarlara erişimi kolaylaştırmakta, dolayısıyla şehirlerin trafik yükünü azaltmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008b; 1474-1475). Avrupa'da 60'ın üstünde lojistik köyü bulunmakta olup, yaklaşık 2400 taşıma işletmecisi bunlardan yararlanmaktadır. Lojistik köyleri bulunan başlıca ülkeler Fransa, Almanya, İspanya, İtalya, Yunanistan, Danimarka, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Polonya, Ukrayna, Macaristan ve

Portekiz’dir. Danimarka’da Htc Hoeje ve Ntc Nordic, Bologna, İtalya’da Padova, Parma, Rogivo ve Verona, Almanya’da Dresden, Bremen ve Zal, İspanya’da ise Barcelona öne çıkan lojistik merkezlerdir.

Lojistik köylerde çok çeşitli hizmetler sunulmakta olup, bu hizmetler için ayrılmış alanlar ve tesisler bulunmaktadır (Şekil 1). Bunların başlıcaları;

- Konteynır yükleme-boşaltma ve stok alanları,
- Gümrüklü sahalara (acenteler, gümrük müşavirlikleri, her türlü gümrük hizmet birimleri),
- Tehlikeli ve özel eşya yükleme-boşaltma ve stok alanları,
- Dökme yük boşaltma alanları,
- Genel yükleme-boşaltma ve depolama alanları,
- Sosyal ve idarî tesisler (müşteri ofisleri, personel ofisleri ve sosyal tesisleri, otopark, tır parkı, yönetim merkezi gibi),
- Genel hizmet tesisleri (bankalar, restoranlar, oteller, araç bakım-onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depolar ve antrepolar, iletişim ve gönderi merkezleri),
- Tren teşkil kabul ve sevk yollarıdır.



Şekil 1. Örnek bir lojistik köy plânı.

Bu çalışmada Türk Coğrafya literatüründe nispeten yeni bir konu

olan lojistik köy olgusu ve Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ele alınmış, bu kapsamda yeni bir lojistik köy önerisi geliştirilmiştir. Araştırmada yazılı kaynak, belge ve istatistiklerden yararlanılmış, lojistik köy kurulması önerilen Trabzon'da gözlem yapılmıştır.

2. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI

Günümüz koşullarında dünyada ve Türkiye'de ulaştırma ve ticaret alanında yaşanan gelişmelere paralel olarak lojistik köylerin kurulması adeta zorunluluk haline gelmiştir. Konu ülkemizde ilk kez 2000'li yılların başlarında telaffuz edilmiş, 2006 yılında ise TCDD tarafından uygulamaya dönük çalışmalar başlatılmıştır. Devamında çeşitli kurumların ve özel sektörün de devreye girmesiyle lojistik köylerin kurulması sürecine geçilmiştir (Kurt, V., vd. 2008; 1485). Kuruluş yerlerinin tespitinde TCDD'nin belirleyici olduğu görülmektedir. Özellikle şehir merkezleri içinde kalmış yük garları çevresinde, diğer taşımacılık türleriyle kolay entegre olabilecek noktalarda, organize sanayi bölgelerine yakın ve yüksek yük potansiyeli bulunan yerlerde lojistik köylerin kuruluş çalışmaları sürdürülmektedir (Erca, N., vd. 2006; 1006).



Şekil 2. TCDD tarafından kurulan ve kurulması plânlanan lojistik köylerin dağılımı (Aydın ve Öğüt, 2008).

Bu kapsamda TCDD tarafından hedeflenen 12 lojistik köyden birkaçının kuruluşu büyük ölçüde tamamlanmış, bazıları inşa sürecinde, bazıları ise henüz projelendirme veya plânlama aşamasındadır. Bunlar

Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Boğazköprü (Kayseri), Gökköy (Balıkesir), Yenice (Mersin), Uşak, Palandöken (Erzurum), Konya, Kaklık (Denizli) ve Bozüyük (Bilecik) lojistik merkezleridir (Şekil 2). Bunların dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Hadımköy ve Tuzla (İstanbul), Manisa Ticaret ve Sanayi Odası ile Barsan Global Lojistik A.Ş. ortaklığı ise Mosbar (Manisa) lojistik köylerini kurmaktadır.

TCDD tarafından kurulmakta olan 12 lojistik köyün toplam yatırım bedeli tahmini 3 milyar dolar kadardır. Bunların tamamının faaliyete geçmesi ile birlikte Türkiye’de demiryolu yük taşımacılığının 7.6 milyon ton (% 56) artacağı hesaplanmaktadır. Lojistik köylerin kurulduğu merkezlerde tren garlarının tamamı ya da yük garı kısımları buralara taşınacak, böylelikle şehir trafiğinde ve imar uygulamalarında iyileştirmeler sağlanacaktır.

3.1. Gelemen (Samsun) Lojistik Köyü

Türkiye’nin ilk lojistik köyü Gelemen’de (Samsun) inşa edilerek 1. etabı 06.07.2007 tarihinde işletmeye açılmıştır. İkinci etabının proje çalışmaları tamamlanmış, ihale süreci başlamıştır. Gelemen Lojistik Köyü 330 bin m² kadar bir alanda kurulmakta olup, tamamlandığında yıllık 500.000 ton olan demiryolu yük taşıma miktarı 1.100.000 tona çıkacaktır. Lojistik köy üzerinden ağırlıklı olarak demir, hurda, rulo sac, bakır, klinker, konteyner, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un ve gübre gibi ürünlerin taşınması ve dağıtımını gerçekleştirecektir.

Samsun Türkiye’nin ve Karadeniz’in en önemli liman kentlerinden biridir. Ayrıca Karadeniz kıyılarıyla iç kesimleri birbirine bağlayan sadece iki demiryolu hattı bulunmakta olup, bunlardan birinin son istasyonu Samsun’dur. Ayrıca gerek il merkezi, gerekse Bafra ve Çarşamba ilçeleriyle dikkate değer bir sanayi üretimine sahiptir. Bu durum Samsun’u ulusal ve uluslararası alanda önemli bir ulaşım ve ticaret merkezi haline getirmektedir. Dolayısıyla burada yüksek kapasiteli bir lojistik köyün kurulması doğru ve yerinde bir tercihtir.

3.2. Hasanbey (Eskişehir) Lojistik Köyü

Eskişehir'de gerek hızlı şehirselleşimin, gerekse Ankara-Eskişehir arasında yakın zamanda başlayan hızlı tren taşımacılığının etkisiyle yük garının şehir dışına çıkarılması bir zorunluluk haline almıştır. Bu koşullarda lojistik köy için kuruluş yeri olarak organize sanayi bölgesi ile bağlantılı Hasanbey mevki tercih edilmiştir. Yaklaşık 630 bin m² üzerinde kurulması hedeflenmektedir. Plân, proje ve kamulaştırma işlemleri tamamlanmış, altyapı çalışmalarına geçilmiştir. Tamamlandığında özellikle organize sanayi bölgesinin demiryoluyla ve karayoluyla ulaşım bağlantısı güçlenecektir. Hasanbey Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesi ile birlikte demiryolunun 215.000 ton/yıl olan taşıma miktarı 566.000 ton/yıla çıkacaktır. Ağır ve hafif olarak fayans, feldispat, demir, seramik, inşaat malzemeleri, beyaz eşya, konteyner, manyezit, gıda maddesi, su ve kömür nakliyesi yapılacaktır.

Eskişehir Türkiye karayolu ve demiryolu ulaşımındaki merkezi konumu, büyük sanayi kapasitesi ve başkent Ankara'ya olan yakınlığıyla lojistik köy kuruluşu bakımından yerinde bir tercihtir. Yük taşıma ve dağıtım hizmetlerinin modern bir merkezde toplanması sanayi ve ulaşım sektörlerinin gelişmesi yanında Eskişehir'in trafik sorununun çözümüne ve kentsel gelişime de katkı sağlayacaktır.

3.3. Gökköy (Balıkesir) Lojistik Köyü

Gökköy mevkiinde 200 bin m² arazi üzerinde kurulacaktır. TCDD ile Balıkesir belediyesi arasında yapılan protokoller çerçevesinde arazi kamulaştırma çalışmaları tamamlanmıştır. Ayrıca tevziat planı ile binalara ait projeler bitirilmiştir. Gökköy Lojistik Köyü mevcut ulaşım seçenekleri yanında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olarak tasarlanmıştır. Böylece bu bölgeden yüklenen ürünler hem Avrupa'ya, hem de Orta Asya ülkelerine kolaylıkla ulaştırılabilecektir. Hizmete girmesiyle taşınan yük miktarı 390.000 ton/yıldan 1.000.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden otomobil, konteyner, sunta, mermer, gıda maddeleri, kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, kömür, askerî malzeme ve demir cevheri gibi çeşitli ürünler taşınacaktır.

3.4. Boğazköprü (Kayseri) Lojistik Köyü

Yaklaşık 1.511 bin m² arazi üzerine kurulması plânlanan lojistik köyün 111 bin m²'lik kısmının kamulaştırma çalışmaları büyük ölçüde tamamlanmış olup, geri kalan kısmının kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Ayrıca alt yapı ve binalara ait projeler hazırlanmış, yol yapımı ve altyapı ihalesine çıkmıştır. Boğazköprü Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte yaklaşık 717.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 1.782.000ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden demir, boru, yem, konteynır, sac levha, seramik, kömür, pamuk, çinko, mobilya, kablo, oto lastiği ve askerî malzeme taşınacaktır.

3.5. Köseköy (İzmit) Lojistik Köyü

Toplam 765 bin m²'lik alan üzerine kurulacak 1 Köseköy Lojistik Köyü'nün tevziat plânı ve projesi hazırlanmış, ilk etap için gerekli olan 151 bin m²'lik arazi kamulaştırılmıştır. Birinci etap yapım işlerine devam edilmektedir. Köyün, Kocaeli yanında diğer ulaşım yollarıyla bağlantılı bir şekilde Marmara Bölgesi'nin tamamına hizmet vermesi ve dış ticarete dönük taşımacılık faaliyetlerini organize etmesi plânlanmaktadır. Köseköy Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte yaklaşık 600.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 1.500.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köy ağırlıklı olarak otomobil, otomotiv yedek parçası, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteynır, klinker, demir, selüloz, emaye hammaddesi, su, borasit ve çelik sac gibi ürünlerin taşınmasına katkı yapacaktır.

İzmit körfezi çevresi ağır sanayi tesisleri, liman işletmeleri ve dinamik ulaşım sektörüyle Türkiye ekonomisinin adeta belkemiğini oluşturmaktadır. Bu sanayi kuşağında ekonomik gelişime paralel olarak nüfusun hızla artması ve başta İzmit şehri olmak üzere yerleşmelerin giderek büyümesi trafik, çevre kirliliği ve altyapı yetersizliği gibi pek çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Nispeten dar sayılabilecek bir mekân üzerinde yoğun bir baskı ortaya çıkmış olup, bu durum yeni imar uygulamalarını ve arazinin daha verimli kullanımını zorunlu hale getirmektedir. Dolayısıyla kurulmakta olan lojistik köy, ulaştırma sektörüne yapacağı katkılar yanında bu sorunların çözümünü de kolaylaştıracaktır.

3.6. Halkalı (İstanbul) Lojistik Köyü

Hiç şüphesiz İstanbul, pek çok konuda olduğu gibi ulusal ve uluslar arası yük taşımacılığı alanında da Türkiye'nin merkezidir. İstanbul'da ise Avrupa yakasındaki Halkalı semti ön plâna çıkmaktadır. Nitekim karayolu ve demiryolu ile taşınan uluslar arası yüklerin yarısından fazlası TCDD Halkalı tesislerinden ve gümrüğünden geçmektedir. Bu durum semtin trafik yoğunluğunu artırmakta ve kentsel gelişimi olumsuz yönde etkilemektedir. Halkalı'da kurulmakta olan lojistik köy bu sorunları en aza indirmeyi ve ulaştırma hizmetlerini modernize etmeyi hedeflemektedir.

Halkalı Lojistik Köyü bazı farklılıkları bünyesinde barındırmakta olup, bunlardan biri RO-LA* taşımacılığına olanak sunmasıdır. Bunun için uygun yollar ve rampalar inşa edilmiştir. Halkalı gümrüklü ambarlar sahasında kantar çevresinin betonlama işlemleri tamamlanmıştır. Genişleme alanı olarak Ispartakule mevki belirlenmiş, bunun için tevziat planı hazırlanmıştır. Buna göre gelecekte birbiriyle bağlantılı iki lojistik merkez ortaya çıkacaktır. Bunların faaliyete geçmesiyle birlikte 944.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 2.000.000ton/yıla çıkacaktır.

3.7. Yenice (Mersin) Lojistik Köyü Planı

Yaklaşık 640 bin m² üzerine inşa edilecek olan Yenice Lojistik Köyü'nün proje süreci tamamlanmıştır. Arazi kamulaştırma işlemleri sürmektedir. Kuruluş yeri itibarıyla Mersin limanına 13 km, D-400 karayoluna 1.5 km, demiryoluna ise 2.2 km mesafededir. Faaliyete geçtiğinde 418.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 896.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden konteynır, araç, makine, yedek parça, tarım aletleri, demir, çelik, boru, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askerî malzeme ve ambalaj ürünleri nakliyesi yapılacaktır.

Hiç şüphesiz Mersin limanı, gelişen sanayisi, artan nüfusu ve

*RO-LA, karayolu yük taşıma araçlarının demiryolunda vagon üstünde taşınması biçimidir. RO-LA taşımacılığı bazı Avrupa ülkelerinde uygulanmakta olup, yakın gelecekte daha da yaygınlaşacağı öngörülmektedir. Bu taşımacılık şekli 1990'lı yıllarda Avusturya ve İsviçre'de Alp dağlarının aşılmasına yönelik olarak başlatılmıştır. Günümüzde Avusturya, İsviçre, Macaristan, İtalya, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Yunanistan ve Slovenya'da uygulanmaktadır.

başta Çukurova olmak üzere geniş hinterlandıyla Türkiye'nin Akdeniz'e açılan en önemli kapısıdır. Bu durum Mersin'de yük taşımacılık faaliyetlerini belirli bir merkezde organize etmeyi zorunlu hale getirmektedir. Esasen sadece Mersin ile yetinilmemeli, yeni lojistik köyler plânlanırken Adana ve İskenderun gibi lojistik potansiyeli yüksek merkezler de dikkate alınmalıdır.

3.8. Uşak Lojistik Köyü

Uşak tren istasyonu mevkiinde inşa edilecek olup, gar alanında peyzaj çalışmalarına başlanılmıştır. 2008 yılı yatırım programına dahil edilen Uşak Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesi ile mevcut durumda yaklaşık 113.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 246.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden seramik, konteynır, battaniye, iplik, mermer, plastik hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşınması yapılacaktır.

3.9. Palandöken (Erzurum) Lojistik Köyü

Kurulması plânlanan lojistik köyün tevziat projesi hazırlanmış olup, çalışmalar sürdürülmektedir. Aziziye ilçesinde 327 bin m²'lik bir arazi üzerinde hizmet vermesi plânlanan Palandöken Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesi ile birlikte yaklaşık 200.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı, 437.000 ton/yıla çıkacaktır. 2008 yılında yatırım plânına alınan lojistik köyden otomobil, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteynır, seramik, gıda maddesi, su, içecek maddeleri, gübre, askerî malzeme ve yem nakliyesi yapılacaktır.

Erzurum, sanayi üretimi yetersiz olmakla birlikte bölgesel konumu itibarıyla Doğu Anadolu'nun önemli merkezlerinden biridir. Bu durum taşımacılık alanında şehrin altyapısını güçlendirmeyi zorunlu hale getirmektedir. Ayrıca gelecekte İpek Demiryolu Projesi sayesinde ulaşımdaki konumu daha da güçlenecektir. Hâlihazırda Erzurum'u demiryoluyla Kars üzerinden Nahçıvan'a ve Iğdır'a bağlama projesi onay almıştır. Türkiye, Erzurum üzerinden Gürcistan, Azerbaycan ve İran ile güçlü bir demiryolu bağlantısı kurmaktadır. Kuşkusuz bütün bunlar Palandöken Lojistik Köyü'nün işlevini çok daha fazla artıracaktır.

3.10. Kayacık (Konya) Lojistik Köyü

Lojistik köyün kurulması hususunda TCDD ile Konya Belediyesi arasında çalışmalar sürdürülmekte olup, tevziat projesi hazırlanmıştır. 300 bin m² arazi üzerine kurulması planlanan lojistik köyünün faaliyete geçmesi ile yaklaşık 634.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı 1.679.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden kömür, çimento, mermer, çeşitli gıdalar, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteynır ve askerî malzeme nakliyesi yapılacaktır.

3.11. Kaklık (Denizli) Lojistik Köyü

Kaklık Lojistik Köyü'nün kurulacağı arazinin kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış olup, inşa çalışmalarına başlanmıştır. Son yıllarda gelişen tekstil sanayiyle adını duyuran ve yurt dışına önemli oranda tekstil ihracatı yapan Denizli'de lojistik köyün faaliyete geçmesi ile yaklaşık 150.000 ton/yıl olan yük taşıma miktarı, 500.000 ton/yıla çıkacaktır. Lojistik köyden mermer, kömür, klinker, konteynır ve tekstil ürünleri nakledilecektir.

3.12. Bozüyük (Bilecik) Lojistik Köyü

Bilecik'in ilçelerinden olan Bozüyük, güçlü sanayi sektörü ve ulaşımındaki merkezî konumuyla önemli bir lojistik merkez olma yolundadır. Kurulması hedeflenen lojistik köy organize sanayi bölgesi ile bağlantılı olarak plânlanmış ve bütçesi ayrılmıştır. Gemlik limanı ile demiryolu bağlantısı sayesinde her üç ulaşım modundan da yararlanma olanağı vardır. Bozüyük Lojistik Köyü'nün projelendirme çalışmaları tamamlanmak üzere olup, 2011 yılında inşasına başlanacaktır. Lojistik sektörüne 1.9 milyon ton taşıma kapasitesi sağlayacak olan merkez, 132 bin m² kadar bir alan üzerine kurulacaktır.

3.13. Diğerleri

TCDD'nin dışında bazı kurum ve kuruluşlar da lojistik merkezler kurmaya çalışmaktadır. Bunlardan İstanbul Büyükşehir Belediyesi metropoliten alanındaki lojistik faaliyetleri bir araya toplamak amacıyla Hadımköy ve Tuzla'da lojistik köyler tesis etmeyi hedeflemektedir. Belediyenin hazırlamış olduğu İstanbul Çevre Düzeni Plânı Raporu'nda, Hadımköy'de ilk etapta 1097 ha'lık bir alan lojistik faaliyetleri için ayrılmıştır (Karakuyu, 2010: 275). Projenin tamamlanmasından sonra

İstanbul içinde yer alan birçok antrepo ve TIR deposu bu merkeze taşınacaktır.

İstatistiksel verilere göre İstanbul'da yaklaşık 7.700 depo ve 424 antrepo bulunmaktadır. Bu iki lojistik merkez kurulduğu takdirde yüzlerce TIR İstanbul trafiğine girmek yerine gümrükten yüklemeye kadar tüm işlemlerini buralarda yapabileceklerdir (İBB, 2008).

Türkiye'de özel sektör tarafından kurulan ilk lojistik merkez 2007 yılında faaliyete geçen Mosbar Lojistik Köyü'dür. Manisa organize sanayi bölgesinde 320 bin m²'lik bir alanda kurulan köy, yaklaşık 20 milyon dolara mal olmuştur. Manisa organize sanayi bölgesi ile İzmir limanı arasındaki 65 kilometrelik mesafede her gün ortalama 400 kamyon veya TIR konteynırlı yük taşımakta olup, bu durum Manisa-İzmir karayolunda trafiği olumsuz etkilemektedir. Mosbar projesi ile karayollarının yükünün hafifletilmesi ve araçların demiryolu vagonlarıyla İzmir'e taşınması amaçlanmaktadır. Bu sayede karayoluyla yük taşımacılığında % 40 azalma beklenmektedir.

3. YENİ BİR LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ: TRABZON LOJİSTİK KÖYÜ

Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde yer alan Trabzon, Doğu Karadeniz dağlarının oluşturduğu yayın ortasındaki Kalkanlı dağlık kütesinin denize bakan kuzey yamacında kurulmuştur. Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Gümüşhane ve Bayburt, doğusunda Rize, batısında ise Giresun illeri ile komşudur (Şekil 3). İlin toplam nüfusu 2010 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 763.714 olup, bu nüfusun 297.710'u Trabzon şehrinde yaşamaktadır.

Trabzon; doğal kaynaklarının sınırlılığı, nitelikli işgücü eksikliği, sermaye ve altyapı yatırımlarının yetersizliği, iç talebin düşük olması gibi olumsuzluklar dolayısıyla sanayi faaliyetlerinin yeterince gelişmediği illerimiz arasında yer alır (Güner, İ., vd. 2001; 159). Nitekim Trabzon, 2003 yılında yapılan İllerin Sosyoekonomik Gelişmişlik Endeksi'nde 38. sırada bulunmakta olup, üçüncü derecede gelişmiş iller arasında yer almaktadır (Dinçer, B., vd. 2003;55). Bu açıdan Trabzon genel olarak ekonomik faaliyetlerde tarım sektörünün ön plânda olduğu, daha ziyade il ve bölge ölçeğinde üretim yapan sanayi kuruluşlarının yer aldığı,

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI VE YENİ BİR LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ

sosyoekonomik göstergelerin ülke ortalamalarına yakın seyrettiği yüksek gelişme potansiyeline sahip bir ilimizdir (Fotoğraf 1).



Şekil 3. Trabzon'un konum haritası.



Fotoğraf 1. Trabzon şehrinden bir görünüm.

Karadeniz kıyılarını Trabzon limanı üzerinden Doğu Anadolu'ya, oradan da doğudaki ülkelere bağlayan ana yol Değirmendere vadisini takip ederek Zigana geçidine ulaşır. Devamında Harşit vadisine, Gümüşhane'ye ve Vavuk geçidinden Çoruh havzasına iner. Bayburt'tan sonra Kop geçidini aşarak Erzurum'a ulaşır, oradan doğuya doğru devam eder. Bu özelliğiyle doğudan gelen büyük bir ticaret yolunun denize, dolayısıyla batıya açılan kapısı niteliğindeki Trabzon, ortaçağlarda değişik milletlere mensup tüccarların alış veriş yaptıkları önemli bir pazar yeri olmuştur. Kafkasya ve Rusya ile ticaret yapan Konyalı ve Suriyeli Müslüman tüccarlar bu şehre gelir, buradan da söz konusu bölgelere geçerek ticari faaliyetlerini sürdürürlerdi (Tekindağ, 1993; 456-459). Tarihi çok eskilere inen bu ulaşım güzergâhı, geçmişten günümüze İran transit ticaretinin ana aksını oluşturmaktadır. Trabzon Limanı'nın İran, Doğu Anadolu ve Kuzey Suriye bölgelerinin batıya açılan en önemli kapısı olması nedeniyle, özellikle Ortaçağ'da birçok Müslüman coğrafyacı bu şehri *dünya ticaret merkezi* olarak adlandırmıştır (Çiğdem, 2007; 133).

Kuruluş tarihi kesin olarak bilinmeyen Trabzon Limanı (Fotoğraf 2), tarihin ilk dönemlerinden beri Anadolu'nun iç kısımlarına, hatta Doğu Anadolu üzerinden Kafkasya ve İran'a kadar uzanan geniş bir hinterlanda

sahip olmuştur. Liman, günümüzde de bu önemini korumakta olup, açık denizlere kapalı İran, Irak, Azerbaycan, Ermenistan, Türkmenistan, Özbekistan gibi bölge ülkelerinin Avrupa ve dünya pazarlarına bağlanmasında kilit rol oynamaktadır. Köklü bir geçmişi paylaşan Türkiye ve bölge ülkeleri yüzyıllar boyunca süren dostluklarını ve ticarî ilişkilerini, yeni iş birlikleriyle geleceğe taşıma eğilimindedirler. Bu çerçevede Trabzon Limanı, tarihî İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına ve ekonomik işbirliğinin gelişmesine katkı yapacak temel yapı taşlarından biri olacaktır. Günümüzde yaklaşık 5 milyon ton yük elleçleme ve 3 milyon ton depolama kapasitesi olan limandan, 2 milyon ton civarında yükleme-boşaltma yapılmaktadır. 1992 yılında ülkemizin beşinci serbest bölgesi olarak açılan Trabzon Serbest Bölgesi* ile artış gösteren ticarî faaliyetler ve yük trafiği, Trabzon'a kurulacak olan bir lojistik köyle birlikte hem limanın tam kapasite ile hizmet vermesine hem de ticaret hacminin büyümesine olanak sağlayacaktır.

Hiç kuşkusuz Trabzon'un ulaşımdaki konumunu ve önemini analiz ederken, karayolu ve denizyolu yanında demiryolu taşımacılığı üzerinde de durulması yararlı olacaktır. Sanayi Devrimi'yle birlikte ulaşım sistemlerinde önemli gelişmeler olmuş, başlangıçta kömür taşımak için tasarlanan demiryolları zamanla kara içi ulaşımda vazgeçilmez bir ulaşım seçeneği haline dönüşmüştür. Ancak daha sonraları karayollarındaki hızlı gelişimin ve bir kısım avantajların da etkisiyle demiryollarında gerilemeler baş göstermiştir. Böyle olmakla birlikte demiryolu taşımacılığı uzun mesafelerde taşınabilen yükün fazlalığı, ücretlerin düşüklüğü, güvenli ve istikrarlı oluşu dolayısıyla karayolu taşımacılığına göre daha üstün özelliklere sahiptir (Tümertekin, 1987; 205-297). Esasen hava koridorlarının tıkanmaya başladığı, otoyolların doyuma eriştiği günümüzde pek çok ülke toplu taşımacılığı yeniden keşfetmekte ve demiryolu ulaşımına yönelmektedir.

* 4 Haziran 1992 tarihinde yap-işlet-devret modeliyle kurulan Trabzon Serbest Bölgesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait Trabzon Liman sahasının 44 692 m²'lik alanı üzerine kurulu olup, Trabzon Serbest Bölge İşletmesi Anonim Şirketi (TRANSBAŞ) tarafından işletilmektedir. Şirketin % 95.4 hissesi yabancı konsorsiyum ortaklığına, % 4.6'sı ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne aittir. Bu konuda bkz. Koday, S., 1999, "Trabzon Limanı" Türk Coğrafya Kurumu Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 34, İstanbul, s.467-488.



Fotoğraf 2. Trabzon Limanı'ndan bir görünüm.

Doğu Bloku'nun çökmesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Batı Avrupa ülkeleri Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak yeni güzergâh arayışına girmişlerdir. Bu kapsamda Avrupa Birliği bünyesinde *Pan Avrupa* kavramı gelişmiş, 1994 Girit ve 1997 Helsinki Pan-Avrupa Ulaşım konferanslarında alınan kararlar doğrultusunda Avrupa ulaştırma politikasına yön verecek 10 adet *çok modlu ulaştırma koridoru* belirlenmiştir. Türkiye söz konusu Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarından IV. ve X. koridorlarda yer almaktadır (DPT, 2001; 26). AB'nin geliştirdiği TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru), Avrupa'yı Romanya ve Bulgaristan limanları üzerinden denizyolu ile Gürcistan limanlarına bağlamayı öngörmektedir. Ayrıca Ukrayna ve Rusya Federasyonu üzerinden karayolu veya demiryolu ile Orta Asya ülkelerine ulaşmayı amaçlamaktadır. Bu haliyle TRACECA Türkiye'yi dışlayan bir projedir. Diğer yandan İran, Sarakhs (Türkmenistan)-Meşhed (İran) hattının ve Bandar Abbas ile Bandar İmam Humeyni limanlarına bağlantı hatlarının tamamlanıp hizmete girmesiyle transit trafiği Basra Körfezine indirmiştir. İran buna ilaveten iki ayrı hatla Irak üzerinden Suriye'nin Lazkiye limanına bağlanma çabası içindedir. Yunanistan'ın da Volos-Lazkiye bağlantısını gerçekleştirdiği göz önüne alınırsa, Türkiye

üzerinden yapılan transit taşımacılık ciddi tehdit altına girmiştir (DPT, 2001; 26-27, Erdal, 2004b; 2). Şüphesiz bu olumsuz gelişmeler Türkiye'nin yeni kararlar almasını ve kısa zamanda bazı projeleri uygulamaya koymasını zorunlu hale getirmektedir. Bu bağlamda İran transit yolunun karayolunun yanı sıra demiryoluyla da Karadeniz'e, yani Trabzon limanına bağlanması önemli bir atılım olacaktır. Bu proje gerçekleştirildiğinde Trabzon Limanı'nın Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarıyla rekabet edebilmesi kolaylaşacaktır (Bekdemir, Ü., vd. 2001; 53).

Trabzon'u demiryoluyla iç kesimlere bağlama projesi aslında çok eski bir proje olup, Osmanlı Devleti'nin son döneminde ortaya atılmıştır. Bu bağlamda Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra Trabzon-Erzurum demiryolu hattının yapımı için 10 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de bir kanun kabul edilip gerekli fizibilite yapılmış olsa da, uygulamaya geçirilememiştir (Küçüküçürlü ve Öncü, 2008; 115). Konu son zamanlarda yeniden gündeme gelmiş, Trabzon'u Tirebolu ve Gümüşhane üzerinden Erzincan'a bağlayacak yeni bir demiryolu hattı inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023 vizyonu çerçevesinde projelendirilen hattın uzunluğu yaklaşık 320 km, maliyeti ise 1 milyon 452 bin TL kadardır (TTSO Faaliyet Raporu, 2010; 127).

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada Türkiye'deki lojistik köy uygulamaları ve Trabzon şehrinin lojistik köy potansiyeli incelenmiştir. Lojistik sektöründeki faaliyetlerin çeşitlendiği ve kapsamının genişlediği günümüzde, yük akışlarının profesyonel bir şekilde organizasyonu ve çoklu ulaşım sistemleriyle entegrasyonunun sağlanması lojistik köylerin varlığıyla yakından ilişkilidir. Tespitlerimize göre ekonominin temel altyapısını oluşturan ulaştırma hizmetleri içerisinde özellikle Avrupa ülkelerinde lojistik sektörünün önemi ve payı giderek artmaktadır. Bu durum konumu itibarıyla dünyada transit ulaşımın ve ticaretin sayılı merkezlerinden biri olan Türkiye için de geçerlidir.

Türkiye Avrupa, Ortadoğu, Kafkas ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri başta olmak üzere doğu ile batı arasında yük köprüsü konumundadır. Kombine taşımacılığın ve ulusal taşıma koridorlarının geliştirilmesi hedefleri dikkate alındığında lojistik bir üs olarak önemi ortaya çıkmaktadır. Hinterlandında yaklaşık 400 milyon nüfus ve 60

milyar dolarlık lojistik potansiyeli bulunan ülkemizde, TCDD tarafından 2006 yılında oluşturulmaya başlanan lojistik köyler projesi kapsamında 15 ayrı merkezde lojistik köy kurulması plânlanmıştır. Bu sayede üreticilerin ve nakliyecilerin pazara daha kolay ulaşmaları, bölgesel kalkınma ve şehir içi trafik tıkanıklığı sorununun çözümü amaçlanmaktadır.

Lojistik köy konusu Türkiye gündemine nispeten geç girmiş, bu alanda gösterilen çabalar büyük ölçüde bir kamu kuruluşu olan TCDD'nin çalışmalarıyla sınırlı kalmıştır. Nitekim proje, inşa veya tamamlanma aşamasında olan 15 lojistik merkezden 12'si TCDD'ye aittir. Dolayısıyla Türkiye'de lojistik köy konusu adeta demiryoluyla ve kamuyla özdeşleşmiştir. Konuya demiryolu ve kamu sektörü odaklı bakılması yanlış veya en azından eksik bir yaklaşımdır. Plânlamalarda demiryolu bağlantısı olmadığı halde yük taşıma potansiyeli yüksek olan diğer şehirler de dikkate alınmalı ve özel sektörün sürece aktif bir şekilde dahil olmasını sağlayacak düzenlemeler süratle yapılmalıdır.

Tarafımızdan lojistik köy uygulamaları kapsamına alınması önerilen Trabzon, hâlihazırda Doğu Karadeniz'in en önemli lojistik merkezidir. Yakın gelecekte demiryolu bağlantısının gerçekleşmesiyle birlikte çoklu ulaşım sistemleri sayesinde ulusal ve uluslararası yük taşımacılığındaki konumu çok daha güçlenecektir. Ancak Trabzon, Karadeniz'in diğer pek çok kıyı şehrinde olduğu dar bir sahil şeridine sahiptir. Dağlar kıyının hemen gerisinde yükselmekte olup, bu durum yerleşim alanının genişlemesini ve düzenli bir şehirselleşimi güçleştirmektedir. Dolayısıyla şehirselleşim fonksiyonları nispeten dar bir alana sıkışmış olup, şehir içi trafik yoğunluğu oldukça yüksektir. Bu yoğunlukta liman hizmetlerinden ve diğer yük taşıma faaliyetlerinden kaynaklanan ağır araç trafiğinin payı büyüktür. Diğer yandan Şehir yerleşim alanı içerisinde lojistik hizmetleri belirli bir plânlamadan yoksun farklı mekânlarda sürdürülmekte olup, bu durum çok çeşitli sorunları beraberinde getirmektedir. Gerek bu sorunların çözümü, gerekse giderek büyüyen lojistik sektörünün daha iyi işletilmesi bağlamında bir lojistik merkeze ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için kentsel arazi kullanımını, mevcut ulaşım sistemini, limanı ve yeni inşa edilecek olan demiryolu hattını dikkate alan bir plân dahilinde lojistik köyün vakit geçirilmeden kurulması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Aydın, G.T., Öğüt, K.S., (2008a), “*Lojistik Köy Nedir?*” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1439-1448, İstanbul.
- Aydın, G.T., Öğüt, K.S., (2008b), “*Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri*” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1471-1481, İstanbul.
- Aytaç, B. A., Çelik, F., Türe, F., (2007), “*Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri*” TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası VII. Ulaştırma Kongresi 19-21 Eylül 2007, s.137-143, İstanbul.
- Bekdemir, Ü., Şahin, İ. F., Kadioğlu, Y., (2001), “*Trabzon Limanı’ndan İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi Sorunları ve Geleceği*” Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:5, s.35-57, Erzurum.
- DPT, (2001), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT:2580, ÖİK:592, Ankara.
- Candemir, Y., (2005), “*Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye*” TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası VI. Ulaştırma Kongresi 23-25 Mayıs 2005, s.13-29, İstanbul.
- Çiğdem, S., (2007), “*Eskiçağ’da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü*” Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:10, sayı:2, s.133-155, Erzurum.
- Dinçer, B., Özasan, M., Kavasoglu, T., (2003), İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması, Devlet Planlama Teşkilatı, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, Yayın No:2671, Ankara.
- Erca, N., Çelik, İ., Atılcan, M., (2006), “*Yük Köyleri Kavramı ve TCDD’deki Yük Köyü Uygulamaları*” Uluslararası

- Demiryolu Sempozyumu 13-14 Aralık 2006, s.1001-1010, Ankara.
- Erdal, M., (2004a), TRACECA Projesi ve Türkiye'nin Vizyonu, Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Eki, Sayı:7446, 11 Kasım 2004.
- Erdal, M., (2004b), Yeni İpek Yolu, TRACECA Projesi ve Türkiye'nin Açmazları, Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Eki, Sayı:7456, 25 Kasım 2004.
- Güner, İ., Yazıcı, H., Doğanay, S., (2001), "Trabzon İli'nin Sanayi Coğrafyası" Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:5, s.159-191, Erzurum.
- Hesse, M.,Rodrigue J. P., (2004), "TheTransport Geography of LogisticsAndFreight Distribution" Journal of Transport Geography, Volume:12, p.171-184, Manchester.
- Karakuyu, M., (2010), "Lojistik Bir Merkez olarak Hadımköy ve Sorunları" Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı:21, s.269-286, İstanbul.
- Koday, S., (1999), "Trabzon Limanı" Türk Coğrafya Kurumu Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:34, s.467-488, İstanbul.
- Kurt, V., Çelik, İ., Ercan, N., (2008), "TCDD Lojistik Köyü Çalışmaları" 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu/Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, s.1483-1493, İstanbul.
- Küçükkuşurlu, M., Öncü, A. S., (2008), Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, Yıl:4, Sayı:7, Ankara, s.115-155.
- Nuhoğlu, Ç., (2010),<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/0114/17566/8>. (12.10.2010)
- Öndeş,O., (2007), http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=62491&ForArsiv=1. (22.03.2007)
- Tekindağ, M. C., (1993), Trabzon, İslam Ansiklopedisi, Milli Eğitim Basımevi, Cilt:12/1, İstanbul, s.455-477.
- Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Faaliyet Raporu (TTSO), 2010.

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖY UYGULAMALARI VE YENİ BİR LOJİSTİK KÖY ÖNERİSİ

- Tuna, O., (2001), “*Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler*” Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:3, Sayı:2, s.194-208, İzmir.
- Tümertekin, E., (1987), Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No:85, İstanbul.
- Tümertekin, E., Özgüç, N., (2005), Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Yılmaz, Ö., (2009), “*Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon*” Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt:2, Sayı:7, s.359-382.
- Zorlu, F., (2008), “*Türkiye Lojistik Coğrafyası*” TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi, Yıl:2008, Sayı:3, s.39-60.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi İMP, Haziran 2008.
- mersinlojistikplatformu.org/formlar/m4zur935csw.doc. (08.09.2010)
- http://www.ambar.com.tr/files.php?force&file=Lojistik_Koyler...pdf
(20.08.2010)
- <http://www.haberler.com/manisa-manisa-osb-ye-lojistik-merkez-haberi/>.
(18.09.2010)
- <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/0114/17566/8>. (02.10.2010)
- <http://proje.capital.com.tr/2015-yili-hedefi-120-milyar-dolar-haberler/19555.aspx>. (25.09.2010)