

Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi¹

Effective Management of Freight Villages: A Model Proposal about Konya Province

Gökhan AKANDERE*

ÖZ

21. yüzyılda ulaşım sektöründe yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte küreselleşmenin etkisiyle beraber ticari faaliyetlerde de gelişmeler yaşanmış ve bu gelişmelere bağlı olarak da lojistik faaliyetlerin önemi artmıştır. Bunun sonucu olarak da İhracattaki hedefini 2023'de 500 milyar dolara çıkartmayı ve üç kıtanın lojistik üssü olmayı hedeflemiş olan Türkiye'de, lojistik sektörüne ve lojistik köylere büyük önem vermiştir. Bu çalışmada Lojistik köylerin etkin yönetimi kapsamında Konya'da kurulacak lojistik köy için bir model önerisi ele alınıp, verilmeye çalışılmıştır. Model önerimizde Konya'nın coğrafi konumu, arazi yapısı, ulaştırma alt yapısı, lojistik durumu ve potansiyeli, ihracat performansı ve ithalat potansiyelinin ele alındığı dış ticaret yapısı, ulaşım ağları açısından durumu ve OSB ve Küçük Sanayi Sitelerinin ele alındığı sanayi yapısı incelenmiştir. Bütün bunların sonucunda da Konya lojistik köyünün Kayacık mevkiinde kurulmasının coğrafi konum ve alt yapı bakımından uygun olduğu konusundaki tespitlerimiz ortaya konmuştur. Sonuç olarak Kayacık (Konya) lojistik köyü için; hizmet çeşitliliği (kullanım şekli), sahiplik (mülkiyet hakkı), finansman ve yönetim açısından kamu-özel sektör ortaklığı modeli en uygun model olarak ortaya konmuştur.

ANAHTAR KELİMELER

Lojistik Köy, Lojistik Köy Yönetimi, Lojistik Köy Model Önerisi...

Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi Yıl:2016 Cilt:19 Sayı:1 ss.165-182 **Makale Gönderim Tarihi: 15/03/2016 - Kabul Tarihi: 30/03/2016**

¹ Bu çalışma Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarafından Kabul Edilen "Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi" isimli yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

* Öğr. Gör., Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, gakandere@selcuk.edu.tr

ABSTRACT

With the technological developments noticed in transportation sector in 21. century and effect of globalisation, there have been enormous developments in business transactions and thanks to these developments logistic activities have gained significance. As a result of this Turkey, which aims to raise its export capacity to 500 billion dollars until 2023 and to serve as the logistic base of three continents, has given a lot of importance to logistics and freight villages.. In this study, within the scope of effective management of freight villages, a model proposal regarding the freight village to be established in Konya is approached. For the model developed throughout the study geographical position, land structure, transportation infrastructure, logistic situation and potential, foreign trade structure of Konya where export performance and import potential are handled, position of Konya in terms of transportation networks and industrial structure of Konya where Organized Industrial Zone and Small Industrial Areas are handled are studied. Finally, it is presented that to establish a freight village in Konya is suitable and it is appropriate to set it up in Kayacık area in terms of its geographical position and infrastructure. In the end, it is presented that public-private partnership model is the most suitable one with regards to service variety (usage), ownership (property right), financing and management for Kayacık (Konya) freight village.

•

KEY WORDS

Logistics Villlage , Logistic Villlage Management, Freight Villlage Model Propasal

GİRİŞ

Küreselleşme ve teknolojiadaki hızlı gelişmeler sebebiyle şirketler, zorlu ulusal ve uluslararası rekabet ortamında ayakta kalabilmek için hız, esneklik, maliyet ve tüketici taleplerini en iyi şekilde karşılama gibi konularda başarılı olmak zorundadır. Bu yüzden şirketler ürettikleri ürünleri ve verdikleri hizmetleri rakiplerine göre çok daha hızlı ve optimum maliyetlerle hedef pazarlara ulaştırmaları gerekmektedir. Şirketlerin bu rekabetinde hiç şüphesiz ki lojistik faaliyetlerin de önemi büyüktür. Nitekim lojistik faaliyetler sonucunda maliyet düşecek, kalite yükselecek, üretim artacak ve müşteri memnuniyeti sağlanacaktır. Bütün bunların sonunda şirketler ulusal ve uluslararası rekabette tüm sektörler için önemli rekabet avantajı elde edeceklerdir. Şirketlerin bu avantajları değerlendirme arzusu lojistiğin öneminin artmasına neden olmuştur.

Günümüzde lojistiğin bu derece önem kazanmasının sonucunda işletmelerin lojistik sürecini etkin bir şekilde yönetmek önemli hale gelmiştir. İşletmelerin lojistik yönetim uygulamaları; ulaştırma / taşıma, depolama, stok/mal ve değerlere ait doküman yönetimi, elleçleme, sipariş işleme, ambalajlama, satın alma / tedarik ve enformasyon (bilgi) yönetimi ana başlıkları altında toplanabilir. Bu süreç; ham madde ya da yarı mamul bir ürünün işletmeye satın alma yoluyla girişinin, tanımlanmasının, üretim zamanına kadar depolanmasının, üretim hattına aktarılmasının, bitmiş ürünün paketlenerek depolara yerleştirilmesinin ya da nakliye araçlarına yüklenmesinin, ürünün tüketileceği yerlere ulaştırılmasının ve hatalı veya iade ürünlerin tüketicilerden toplanarak tekrardan üretim noktasına ulaştırılmasının ve bu akış sırasında her türlü bilginin yönetilmesidir. Malzeme ve bilgi akışının her ihtiyacı karşılayacak şekilde en iyi ve en verimli duruma getirilmesi tüm bu süreç içerisindeki faaliyetlerin birleştirilmesi ve eş güdümlenmesi ile sağlanabilir. Lojistik yönetimi son zamanlarda “Tedarik Zinciri Yönetimi”, üçüncü parti lojistik (3PL) , dördüncü parti lojistik (4PL) yaklaşımlarıyla yeni bir boyuta dönüşmüştür.

Bu dönüşüm kapsamında lojistik yönetimine çağdaş bir boyut getiren ve literatürde “freight villages, distribution centre, platform freight terminal, logistics platform, dry ports, intermodal terminals, logistic centers, logistic node, intermodal hub, transport center, Gares routières de marchandises, logistics park, centro integrado de mercancias, centres logistiques de fret, logistics intensive clusters ” da denen lojistik köylerdir. Lojistikle ilgili kapsamlı işlerin yapıldığı, küresel rekabet ortamında işletmelerin rakipleri ile rekabet edebilmeleri ve onlara karşı üstünlük sağlayabilmelerinin önemli

aktörlerinden birisi olan lojistik köylerin önemi dünyada, Avrupa'da ve Türkiye'de artmaktadır.

Özellikle Avrupa'da mevcut lojistik merkezler ticaret, üretim ve tüketim merkezlerine yakın liman, hava alanı gibi terminaller ile kara, iç su ve demir yolu gibi ulaşım ağlarının kesişim noktalarında yer almıştır. Nitekim İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg gibi 10 Avrupa ülkesinde bulunan ve Avrupa Lojistik Köyleri Birliği'ne (Europlatforms) üye olan 62 lojistik köy buna örnek verilebilir (www.europlatforms.com).

Avrupa'daki bu uygulama 2000'lerden günümüze Türkiye'de kurulmuş ve kurulacak olan lojistik köyler içinde bir model olmuştur. Bakıldığında; İstanbul (Halkalı, İspartakule, Muallimköy), İzmir (Çandarlı, Menderes), Ankara (Kazan), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin (Nusaybin), Kars, Sivas ve Uşak gibi yerlerde bu duruma dikkat edilmiştir (TCDD, 2011: 1).

Çalışmamıza konu olan Konya Lojistik Köyünün de ulaşım ağlarının keşiştiği bir nokta olarak görülen Kayacık bölgesinde kurulması planlanmıştır. Halen de bu lojistik merkezin kuruluş çalışmaları devam etmektedir. Konya lojistik köyünde Konya sanayisi ve tarımı için önemli mamul ve ürünler olan; kömür, çimento, mermer, gıda maddesi, un, yem, saman, gübre, seker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteyner ve askeri eşya taşınması yapılması planlanmaktadır. Böylece lojistik köy sayesinde Konya'daki şirketler ulusal ve uluslararası pazarlarda fiyat, hız ve kalite konusunda rekabet edebilecektir (TCDD, 2011: 1).

Konya'ya kurulacak bir lojistik köy, lojistik köyün etkin yönetimi, sahipliği, finansmanı ve kullanım yapısı için önerilerin ele alındığı çalışmamızda; lojistik sektörünün aktörleri olan üreticiler, tedarikçiler, lojistik hizmet sağlayıcı işletmeler ve devlet açısından lojistik köydeki faaliyetlerin bölge hinterlandına sağlayacağı yararlar değerlendirilmeye çalışılacaktır.

1. LOJİSTİK POTANSİYELİ AÇISINDAN KONYA

Konya ili Anadolu'nun ortasında bulunan İç Anadolu Bölgesi'nin güneyinde yer almaktadır. Ayrıca, toprakların büyük bir bölümü İç Anadolu Bölgesi'nde, bir bölümü de Akdeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır. Bölge'de yer

alan Konya, Türkiye'nin en büyük yüz ölçümüne sahip ilidir. 2009 yılı nüfus kayıtlarına göre 1.992.675 olan Konya ili nüfus sıralamasında 6. sırada yer almaktadır. Bölgenin nüfus yoğunluğu km² başına 47 kişi ile km² başına 94 kişi olan ülke nüfus yoğunluğunun oldukça altında kalmıştır. Genel olarak Konya'nın verdiği göç aldığı göçten yüksek olup net göç hızı ‰-2,49 olmuştur (MEVKA, 2010: 5).

Konya'nın ekonomik yapısı incelendiğinde bölge gayrisafi katma değerinin % 55'i hizmetler sektöründe, %24'ü sanayi sektöründe ve %21'i de tarım sektöründe konumlanmaktadır (TÜİK, 2006). Konya'nın gayrisafi katma değerinin yıllara ve sektörler göre dağılımı incelendiğinde, tarımın payının zaman içinde azalarak yerini hizmetler ve sanayi sektörlerine bıraktığı görülmektedir. Bu durum, sektörlerin ülke paylarındaki sıralamalarıyla paralellik arz etmektedir. Ancak, istihdam oranları değerlendirildiğinde hala tarım sektörü istihdam oranının Türkiye geneli orandan oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır (MEVKA, 2010: 6).

Konya, sanayisi Gayri Safi Katma Değer içerisindeki payı bakımından 26 sıradadır. Konya'da otomotiv yan sanayi sektörü, ihracatın önünü açan lokomotif bir sektördür. Türkiye'deki piston üreticilerinin %50'sinden fazlası, piston üretiminin %71'i; supap üreticilerinin %76'sı, supap üretiminin %68'i; aks, dingil üreticilerinin %45'i, aks, dingil üretiminin %56'sı ve segman üreticilerinin yarısı bölgede bulunmaktadır. Bölgede var olan otomotiv yan sanayi sektörü, Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından Türkiye'de kümelenme yol haritası çizilen pilot 10 sektörden biri olarak seçilmiştir (MEVKA, 2010: 7). Talep şartları açısından en avantajlı olduğu tespit edilen Konya, otomotiv yan sanayi ihracatında Türkiye'de sekizincidir ve payı sadece %2'dir.

Konya Sanayi Odası tarafından yapılan çalışma ile sektörler araştırılmış olup, makine ve teçhizat imalat sanayi, otomotiv yan sanayi, ana metal sanayi, gıda ürünleri ve içecek imalat sanayi, mobilya imalat sanayi, deri ve deri ürünleri imalat sanayi, plastik ve kauçuk ürünleri imalatı, tekstil ve tekstil ürünleri imalat sanayi, ağaç ürünleri imalat sanayi, kâğıt ve kâğıt ürünleri imalat sanayi, metalik olmayan diğer mineral ürünler imalat sanayi ve fabrikasyon metal ürünler imalat sanayi sektörlerinde kümelenme potansiyeli olduğu tespit edilmiştir. 2'si özel 12 adet organize sanayi bölgesi ve 49 adet Küçük Sanayi Sitesiyle bölge sanayi altyapısı oldukça gelişmiş durumdadır (MEVKA, 2010: 7).

Bölge sanayisinin rekabet gücünü artırmaya yönelik olarak bölgenin tedarik ve dağıtım altyapısını güçlendirecek çalışmaların yapılması, inovasyon- arge, kurumsallaşma, pazarlama, insan kaynakları gibi alanlarda kapasite gelişiminin sağlanması büyük önem taşımaktadır. DPT'nin 2003 yılında yapmış olduğu illerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırmasında Konya 26. sırada yer almakta olup, üçüncü derecede gelişmiş iller grubunda yer almaktadır. Uluslar arası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından Türkiye'de şehirlerin rekabetçiliğinin her sene yenilenebilir şekilde ölçülmesi amacıyla yapılan iller arası Rekabetçilik Endeksi Projesi'nin 2007-2008 yılı sonuçlarına göre genel endeksinde 10. Sırada olan Konya 2008-2009 endeksinde Türkiye'deki en rekabetçi 11. il olarak bir basamak düşmüştür (MEVKA, 2010: 7).

Konya'nın vizyonu yapılan çalışmalarla belirlenmiş olup "Kaynakların etkin ve çevreye duyarlı kullanan, sosyo-kültürel yapısı güçlü, rekabetçilik temelinde sürekli gelişen lider bir şehir olmak" biçiminde ifade edilmiştir. Bu vizyona ulaşmak için de aşağıdaki beş temel hedef belirlenmiştir (MEVKA, 2010: 8):

- Şehrin rekabetçilik düzeyinin artırılması,
- İnsan kaynaklarının geliştirilmesi ve istihdamın artırılması,
- Sosyo-kültürel yapının güçlendirilmesi,
- Doğal kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanması,
- Şehrin cazibesinin artırılması.

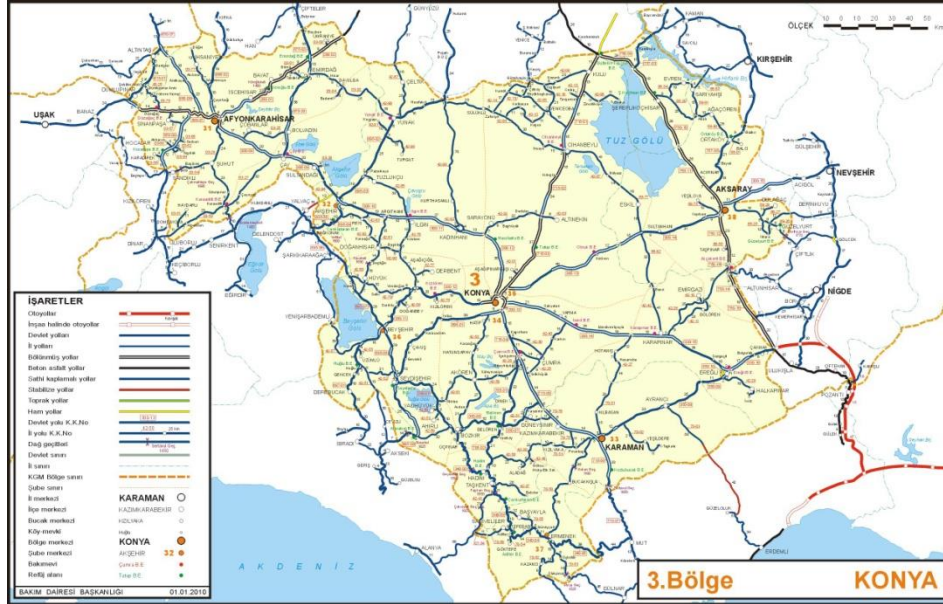
Yukarıda da açıkça ifade edildiği gibi Konya gerek sanayi gerek ise tarım açısından Türkiye'de oldukça büyük bir paya ve öneme sahiptir. Büyük küçük toplamda 54 adet olan sanayi siteleriyle başta otomotiv olmak üzere yaklaşık 30 farklı sektöre mal ve hizmet sunmaktadır. Konya'nın için tanımlanan vizyonda da belirtildiği gibi Konya şehrinin önceliği kaynakların etkin kullanılması ve rekabetçilik temelinde sürekli gelişen lider bir şehir olmak yatmaktadır. Böylesine gelişmiş bir rekabet ortamında Konya'daki işletmelerin maliyetlerini minimize etmek, ürünlerini etkin ve hızlı bir şekilde tedarik edip yine müşterilerine ürettikleri ürünleri aynı hız ve etkinlikte ulaştırma noktasında lojistik faaliyetlerin önemi ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda lojistik, Konya açısından destek faaliyet olmaktan çıkıp işletmelerin üzerinde önemle durmaları gereken temel süreçlerden birisi olmalıdır (MEVKA, 2010: 29).

1.1. Ulaştırma Altyapısı

Konya'ya ait lojistik sektörüne ilişkin genel bir değerlendirmenin yapılabilmesi için öncelikle bölgenin ulaştırma altyapısı incelenmelidir. Çalışmanın bu kısmında Konya'nın ulaştırma altyapısı üzerinde durulmuştur. Bilindiği gibi bir ülkenin kalkınmasında en önemli etkenlerden biri, etkin bir ulaşım altyapısına sahip olmaktır. "Kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi" olarak tanımlanan ve insanların en temel ihtiyaçlarından biri olan ulaşım, sosyo-ekonomik ve lojistik gelişmenin temel itici güçlerindedir (MÜSİAD, 2012: 163).

1.1.1. Karayolu

Şekil-1 Konya İli Karayolu Altyapısı



Kaynak: KGM, 2013: 1.

Konya'da 1.431 km devlet yolu, 1.533 km il yolu ve 6.796 km köy yolu olmak üzere toplam 9.760 km yol ağı bulunmaktadır. Konya, iller bazında Karayolları Genel Müdürlüğü devlet ve il yolları ığı içerisinde 2.964 Km ile en büyük paya sahip il durumundadır. Türkiye genelinde 2.153 km otoyol bulunurken, Konya ilinde otoyol bulunmamaktadır. Ancak Ankara-Pozantı Otoyolu Bölgeden geçmemesine rağmen bitirildiğinde Bölgenin İstanbul, Ankara, Şanlıurfa ve Diyarbakır gibi büyük şehirlere hızlı ve güvenli erişimi konusunda katkı sağlayacaktır (MEVKA, 2010: 36).

1.1.2. Demiryolu

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı, 8.699 km'si ana hat olmak üzere toplam 11.005 km'dir. Bu hatların 2.282 km'si elektrikli olup, toplam ağın %21'ini oluşturmaktadır. Şekil 19'da görüldüğü gibi Konya TCDD 6. Bölge Müdürlüğü'nün sorumluluğuna girmektedir. 6.Bölge Müdürlüğü'nün demiryolu ağın 1.726 km'dir. Konya'nın demiryolu geçmişi eskilere dayanmaktadır. İlde ilk demiryolu bağlantısı 1898 yılında yapılmıştır. Mevcut durumda Konya'dan Toros Ekspresi, İç Anadolu Mavi Treni ve Meram Ekspresi ile demiryolu ulaşımı sağlanmaktadır (TCDD, 2013: 1).

Şekil-2: Türkiye Demiryolu Altyapısı



Kaynak: TCDD, 2013: 1.

Ankara-Eskişehir-Afyon koridorundan Ankara-Konya mevcut demiryolu 687 km'dir. Ancak mevcut demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı uzun süre aldığından, Konya'nın Türkiye'nin üç büyük kenti olan İstanbul, Ankara ve İzmir'e daha kısa zamanda ulaşımını sağlayacak hızlı demiryolu ile bağlantısını gerçekleştirmek amacı ile Ankara-Konya ve Eskişehir-Konya hızlı tren demiryolu yapılmıştır. Aynı hattın Mersin'e kadar uzatılması düşünülmekte olup projelendirme çalışması tamamlanmıştır. Bu hattın tamamlanması ile Konya'daki dış ticaretin gelişmesi beklenmektedir (TCDD, 2013: 1)

1.1.3. Havayolu

Ülkemizde 2013 yılı başı itibariyle, 12 havalimanı ve 35 havaalanı bulunmaktadır. DHMİ Havayolu ulaşımı, Konya’da bulunan 3. Ana jet üst komutanlığına ait askeri havaalanına ilave edilen sivil tesislerle sağlanmaktadır. Konya Havaalanı 2000 yılında hizmete girmiş olup sivil-askeri kategorisindedir ve şehre uzaklığı 18 km’dir. Yolcuya açık alanlar 2.650 m2, araç kapasitesi 278 ve yıllık yolcu kapasitesi 2.000.000 kişidir (DHMİ, 2013: 1).

1.2. Dış Ticaret Yapısı

1.2.1. Konya’nın İhracat Yapısı

Konya oldukça önemli bir ihracat potansiyeline sahiptir. Bu potansiyel Konya da farklı sektörlerde üretim ve hizmet yapan işletmelerin son yıllarda başta Orta Doğu ülkeleri, Rusya ve Avrupa olmak üzere dünyanın birçok bölgesine yaptıkları ihracatın bir sonucudur. Tablo 1’de Konya ilinin 2008 yılından bu yana yaptığı ihracat rakamları TÜİK verilerine göre verilmiştir. (TÜİK Dış Ticaret Endeks Raporu, 2013).

Tablo-1 Yıllara Göre İhracat Rakamları (Dolar)

Yıl		İhracat Dolar
2008	Yıl toplamı:	871.223.000
2009	Yıl toplamı:	735.997.000
2010	Yıl toplamı:	980.101.000
2011	Yıl toplamı:	1.168.598.000
2012	Yıl toplamı:	1.275.490,000
2013	Ocak-Mart	319.821,000

Kaynak: TÜİK, 2013: 1.

1.2.2. Konya’nın İthalat Yapısı

İhracatta olduğu gibi ithalatta da Konya oldukça önemli bir potansiyele sahiptir. Bu Konya’daki üretim ve hizmet sektörlerinin kapatışeleri ile doğrudan orantılıdır. Tıpkı ihracat verilerinde yapıldığı gibi Konya’nın 2008’den buyana ithalat rakamlarını TÜİK verilerine göre verilmesinde yarar vardır. Tablo 2’de Konya ilinin 2006 yılından bu yana yapmış oldukları ithalat rakamları yıllara göre verilmiştir (TÜİK Dış Ticaret Endeks Raporu, 2013).

Tablo-2 Yıllara Göre İthalat Rakamları (Dolar)

Yıl		İthalat Dolar
2008	Yıl toplamı:	775.418.000
2009	Yıl toplamı:	583.483.000
2010	Yıl toplamı:	802.842.000
2011	Yıl toplamı:	1.170.864.000
2012	Yıl toplamı:	1.153.774.000
2013	Ocak-Mart	293.084.000

Kaynak: TÜİK, 2013: 2.

1.3. Konya'nın Lojistik Köy Potansiyeli

Türkiye'nin 2023 vizyonunda modern yük taşımacılığının üssü olması hedeflenen lojistik köylerin Türkiye'de uygulanmasına yönelik çalışmalar yapması amacıyla görevlendirilen kurum Ulaştırma Bakanlığının öncülüğünde TCCD' dir. Nitekim lojistik köy kavramı ülkemizde ilk defa 2005 yılında dillendirilmeye başlanmış ve 2006 yılında ise TCDD ilk lojistik köy olan Samsun Gelemen inşa edilerek 2007 yılında işletmeye açılmıştır.

Devam eden yıllarda sahip olduğu stratejik ve ekonomik konu itibarıyla önemli bir geçiş noktası olan Türkiye'de yeni lojistik köylerin kurulmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Bu çerçevede TCDD ilk olarak 12 lojistik köyün yapımını planlamıştır. Bunlardan bir kısmı tamamlanarak hizmet vermeye başlamıştır. Diğer bir kısmının ise projesi tamamlanmış olup, yer tahsisi ve kuruluş çalışmaları devam etmektedir.; Hadımköy (İstanbul), Muallimköy (İstanbul), Menderes (İzmir), Çandarlı (İzmir), Köseköy (İzmit), Hasanbey (Eskişehir), Boğazköprü (Kayseri), Gökköy (Balıkesir), Yenice (Mersin), Palandöken (Erzurum), Kayacık (Konya), Kaklık (Denizli), Bozüyük (Bilecik) ve Uşak'tır. Bunların dışında da diğer bazı illerde de lojistik köylerin kurulması konusunda çalışmalar başlamıştır. Bu yerler arasında da Halkalı (İstanbul), Ispartakule (İstanbul), Türkoğlu (Kahramanmaraş), Nusaybin (Mardin), Kars ve Sivas'tır (TCDD, 2009: 4).

Yukarıda verilen bu lojistik köylerin belirlenmesinde TCDD 2 önemli kıstası göz önünde bulunmuştur. Bunlardan ilki kurulacak lojistik köyün organize sanayi bölgeleriyle bağlantısının olması, ikincisi ise yük taşıma potansiyelinin yoğun olmasıdır.

Bu kriterler Kayacık (Konya) lojistik köy olarak belirlenmesinde de etkili olmuştur. Konya'da lojistik köy kurulmasında TCDD'nin bu kriterlerinin

dışında da diğer bazı kriterlerin rol oynamıştır. Bu kriterler yapılan bir bilimsel araştırmada aşağıdaki şekilde sınıflandırılmıştır (Elitaş ve Elgün, 2011: 634):

1-Ulaşım Bağlantısı; kara, deniz, demir ve hava yolu imkânları ve bağlantıları,

2-Yer ve Bağlantılı İş Aktiviteleri; ulusal ve uluslararası konum ile iş tüketim merkezleri arası bağlantı ve ilişkiler,

3-Arazi Özellikleri; arazinin konumu ve lojistik faaliyet ve gelişmelere uygunluğu,

4-Yerin Uygunluğu; yerin altyapı, teknik imkânlar ve çevre, sosyal yapı ve güvenlik bakımından uygunluğu.

Konya lojistik köy potansiyeli bağlamında ulaşım bağlantısı, arazi özellikleri ile coğrafi uygunluk ve iş aktiviteleri alt başlıkları düzenlenmiştir.

2. KONYA LOJİSTİK KÖY MODEL ÖNERİSİ

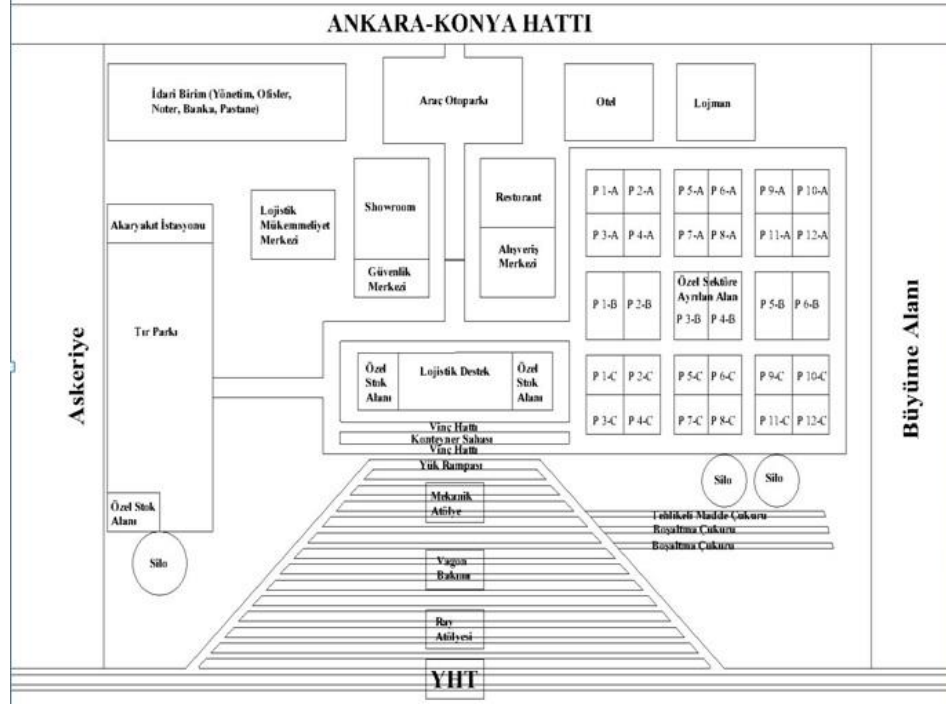
Bir önceki bölümde de belirttiğimiz gibi Ulaştırma Bakanlığı TCDD’ce ilk etap da lojistik köy kurulacak iller arasında Konya’da yer almıştır. Konya’da kurulacak bu lojistik köy için Konya OSB’nin hemen karşısında “TCDD Pınarbaşı istasyonun” bulunduğu yer olan Kayacık mevki belirlenmiştir. Başlangıçta 300.000 m²’lik bir alanda kurulması projelendirilmiş olan Kayacık (Konya) lojistik köyü Konya’nın lojistik potansiyeli de göz önünde tutularak 1.000.000 m²’ye çıkartılmıştır. Projelendirme ihalesi tamamlanmış olan Kayacık (Konya) lojistik köyünün kurulması yolunda çalışmalar hızla devam etmektedir.

MÜSİAD Konya Lojistik Komitesinin ile MEVKA’nın işbirliği ile yaptıkları projede bir model oluşturmasına yönelik öneriler bulunmaktadır. Diğer taraftan akademik anlamda yapılan bazı çalışmalarda da model önerisi ilişkin bilgilere yer verildiği görülmektedir. Bu çalışmada Kayacık (Konya) lojistik köyü için bir model önerisi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Model önerisinde esas alınan temel kriterler Kayacık (Konya) lojistik köyünün coğrafi konumu, altyapı sistemi, hizmet çeşitliliği, sahiplik yani mülkiyeti ve yönetimi olmuştur.

Türkiye’de lojistik köylerin kurucusu olan TCDD Avrupa’daki bu uygulamaları özellikle de İtalya’daki Verona ve Bologna lojistik köylerin uygulamalarını benimsemiştir. Buna göre kendisinin inisiyatifinde kurulan

lojistik köylerde “kiralama ve mülkiyet devri” modelinin ön planda tutmuştur (MÜSİAD, 2012: 249-250).

Bu konuda yapılmış olan bir çalışma da Kayacık (Konya) lojistik köyünün kullanım şekline yönelik şu sonuçlara ulaşmıştır: “Kamu idari yöneticileri, sivil toplum kuruluşların temsilcileri, lojistik hizmet alan firma temsilcileri, lojistik hizmet veren firmaların temsilcileri ve akademisyenleri içine alan bir anket çalışması yapılmıştır. Yapılan bu anket çalışması sonucunda Kayacık (Konya) lojistik köyünün kullanım şekline yönelik sorulara verilen cevaplar sonucunda: Akademisyenlerin % 64,70’i, kamu sektöründe çalışan uzmanların %58,33’ü ve lojistik hizmet verenlerin %35,29’u kiralama ve mülkiyet devri modelini önermişlerdir. Diğer taraftan lojistik hizmet alanların %60’ı kiralama modelini önerirken sivil toplum kuruluşlarının % 60’i ise uygulanacak modelin hem mülkiyet hem de kiralama ve mülkiyet devri şeklinde olması gerektiğini önermişlerdir” (Akandere, 2013: 593). Bu sonuçlara göre Kayacık (Konya) lojistik köyünün kullanım şeklinin öncelikle kiralama ve mülkiyet devri şeklinde olacağı anlaşılmıştır. Her ne kadar lojistik hizmet verelerin bu noktada mülkiyet devrini daha ön plana çıkardıkları görülüyorsa da genelde kiralama ve mülkiyet devri benimsenmiştir. Model önerisinin daha iyi ortaya konulabilmesi amacıyla Şekil 3 geliştirilmiştir.

Şekil-3 Kayacık (Konya) Lojistik Köy Yerleşim Modeli

Kaynak: TCDD 2012'deki bilgilerden yararlanılmıştır.

2.1. Sahiplik, Finansman ve Yönetim Şekli

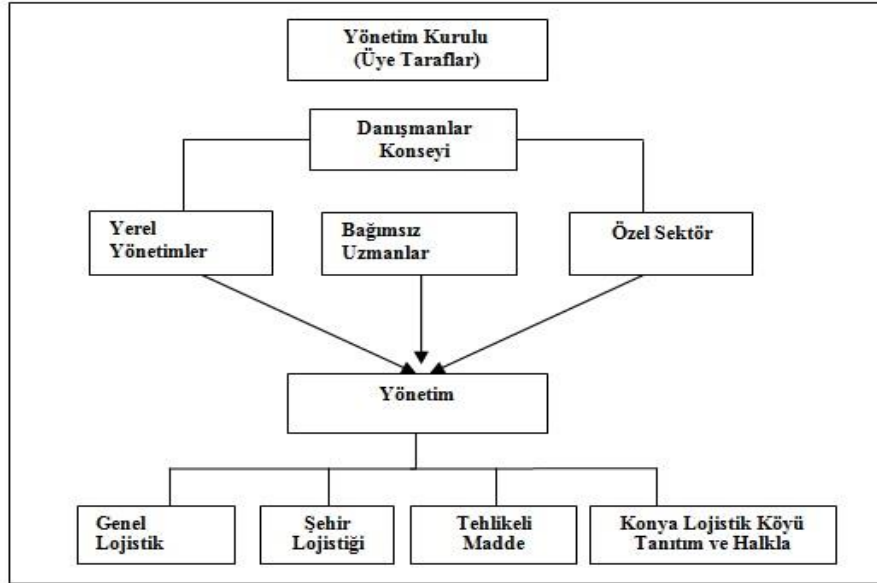
Lojistik köylerin sahiplik ve yönetim modelleriyle ilgili olarak daha önce verilen bilgilerde günümüzde üç farklı şekilde sahiplik ve yönetim modelinin uygulandığı belirtilmişti. Ancak dünyada ve Avrupa'daki bir çok lojistik köyde benimsenen modelin "Kamu-özel sektör ortaklığı" olduğu ileri sürülmüştü. Sahiplik ve yönetim şeklinde kamu-özel sektör ortaklığının lojistik köye çok önemli faydalar sağladığı görüldüğü için bu modelin diğer sahiplik ve yönetim şekli modellerine göre tercih edildiğini görmekteyiz. Sağlanan faydalardan birisi özel sektörün köylerin işletilmesinde kamu sektörüne göre daha etkili lojistik hizmetler sunmasıdır.

Kamu-Özel ortaklığı, tamamen özel yönetime kıyasla, bir Lojistik köyün geliştirilmesinde daha büyük esneklik sağlar. Böylece kamu-özel sektör ortaklığının uygulandığı lojistik köyler süreç içerisinde düzenlemeler yapma, yeni projeler uygulama ve alt yapısını geliştirme imkânlarına sahip olacaktır. Bu

lojistik köylerde kamu daha çok yatırımları üstlenirken özel sektör ise yapılan bu yatırımlardan makul düzeyde kazanç elde edilmesi için çaba içerisinde olacaktır. Yine kamu-özel sektör ortaklığının söz konusu olduğu lojistik köylerde elde edilen bu avantaj kamu-özel sektör ortaklığının finansı iki kombinasyona dayandırmasıdır. Bunlardan ilkinde kamu sektörü tren garı ve ana konteynır elleçleme ekipmanı gibi temel tesislere yatırım yaparken, özel sektör ise depolama gibi diğer teçhizatları sağlayacak ve tesislere yatırım yapacaktır. İkinci kombinasyonda ise kamu ve özel sektör gerekli temel tesisleri ve teçhizatları müşterek olarak kuracaklar ve finansmanı birlikte sağlayacaklardır.

Kayacık (Konya) lojistik köyüne ilişkin olarak geliştirilen organizasyon şeması Şekil 4'teki gibidir.

Şekil-4 Kayacık (Konya) Lojistik Köyü Organizasyon Şeması

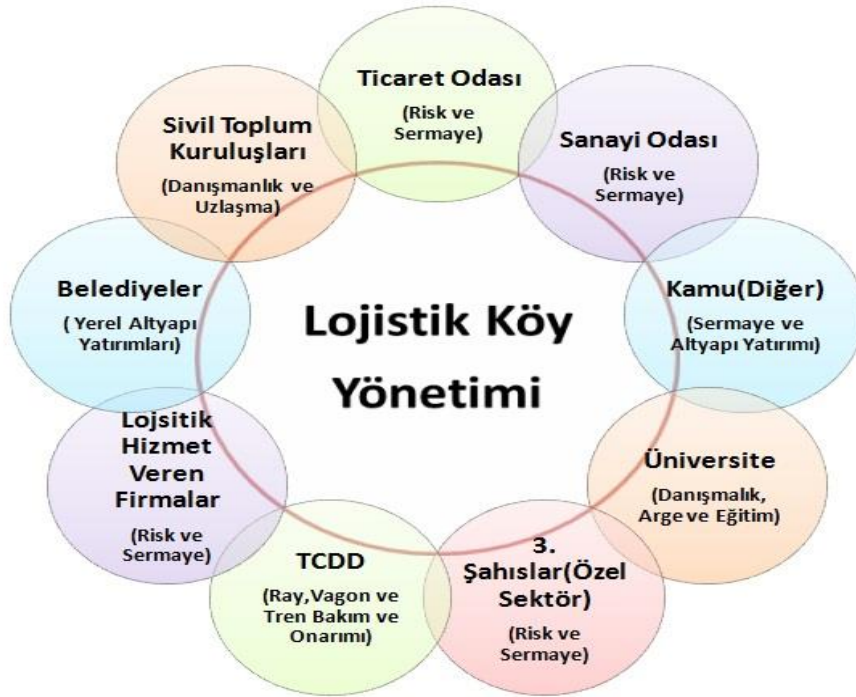


Kaynak: Avrupadaki birçok lojistik köyün organizasyon şeması incelenip Konya (Kayacık) lojistik köyüne yönelik bir organizasyon şeması geliştirilmiştir.

Lojistik köyün yönetiminde daha faydalı olacak temsilcilerin kimlerden oluşması gerektiği konusunda ise; akademisyenlerin %58,82'i Ticaret ve Sanayi Odaları, Üniversite, KOSGEB ve MÜSİAD'ın, kamu sektöründe çalışan uzmanların %54,16'ı Ticaret ve Sanayi Odaları, TCDD, KOSGEB, MÜSİAD ve Kamu'nun, lojistik hizmet alanların %60'ı Sanayi Odası, Üniversite, TCDD,

OSB ve UTİKAD'ın, lojistik hizmet verenlerin %61,74'ü Ticaret ve Sanayi odaları ve sivil toplum kuruluşlarının %60'ı ise Ticaret Odası ve Özel sektörden gelenlerce oluşturulması gerektiğini söylemişlerdir (Akandere, 2013: 594). Şekil 5 Kayacık (Konya) lojistik köyü yönetim modeline yöneliktir.

Şekil-5 Kayacık (Konya) Lojistik Köyü Yönetim Modeli



Kaynak: Avrupadaki birçok lojistik köyün yönetim modelleri incelenip Konya (Kayacık) lojistik köyüne yönelik bir yönetim modeli geliştirilmiştir.

Bütün bunlara bakarak Kayacık (Konya) lojistik köyüne yönelik yönetim modeli önerimiz yukarıda Şekil 22'de belirttiğimiz gibi olacaktır.

Modelimiz kamu-özel sektör ortaklığıdır. Bu yönetim modelinde başta devleti temsil eden TCDD olmak üzere ilgili diğer bakanlıklar ve kamu kuruluşları ile yerel yönetimler yani belediye, KTO ve KSO yerel, LODER, UTİKAD ve UND gibi sektörel sivil toplum kuruluşları lojistik hizmet alan ve veren firmalar, girişimciler ve üniversiteler de yer alacaktır. Bunların sahiplikteki payları ve yönetimdeki rolleri konusunda bugün için sağlıklı bir yaklaşım ortaya koymamız zordur. Çünkü hem lojistik ve lojistik köylerle ilgili

kanunlar ve düzenleyici yönetmelikler çıkmamış hem de henüz kuruluşu gerçekleşmemiştir. Umarız ki birkaç yıl içerisinde hem gerekli kanunların çıkartılması sağlanır hem de Kayacık (Konya) lojistik köyünün kuruluş çalışmaları tamamlanır.

Çalışmanın ortaya koyduğu bu model Kayacık (Konya) lojistik köyü için uygulanabilir bir modeldir. Konya bu model için gerekli bütün özelliklere sahip bir şehirdir. Bu bakımdan bu modelin uygulanmasıyla Konya’da kurulacak bu lojistik köy kısa sürede bölge ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacağı gibi uluslar arası alanda da önemli bir lojistik köy olacaktır.

SONUÇ

“Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi” başlıklı bu çalışma ile Konya’da kurulacak lojistik köyün şehre, bölgeye ve ülkemize yapacağı ekonomik katkılar ve bunun sonrasında ulaşılabilecek olan gelişme ve kalkınmaya dikkat çekilmiştir. Kayacık (Konya) lojistik köyüne yönelik olarak ortaya koyacağımız model önerisi ile de kurulacak lojistik köyün nasıl olması gerektiği yani yapısı ile işlevi konusunda yerel ve ulusal bazda muhataplara bir fikir verilmeye çalışılacaktır. Konya’ya kurulacak bir lojistik köy ve lojistik köyün etkin yönetimi için önerilerin ele alındığı bu çalışmada lojistik sektörünün aktörleri olan üreticiler, tedarikçiler, lojistik hizmet sağlayıcı işletmeler ve devlet açısından lojistik faaliyetlerin sağlayacağı yararlar da ele alınıp, değerlendirilmiştir. Ayrıca çalışmamızın genelde lojistik ve lojistik köylere, özelde ise Kayacık (Konya) lojistik köyüne yönelik çalışmalara ilham vermesi, araştırmacılara ise kaynak teşkil etmesi amaçlanmıştır.

Model önerisi ortaya konulurken Konya’nın coğrafi konumu, arazi yapısı, ulaştırma alt yapısı, lojistik durumu ve potansiyeli, ihracat performansı ve ithalat potansiyelinin ele alındığı dış ticaret yapısı, ulaşım ağları açısından durumu ve OSB ve küçük sanayi sitelerinin ele alındığı sanayi yapısı incelenmiştir. Yine model önerisi ortaya koyulurken Konya’nın üretim imkan ve beklentileri göz önünde tutulmuştur ve özellikle de lojistik köyün Konya için sağlayacağı avantajlar ele alınmıştır. Bütün bunların sonucunda da Konya’da lojistik köy kurulmasının doğru ve yerinde bir karar olup olmadığı ve bu köyün Kayacık mevkiinde kurulmasının coğrafi konum ve alt yapı bakımından uygun olup olmadığına bakılmış ve bu konulardaki tespitler değerlendirilmiştir. Çalışmada dünyadaki lojistik köy uygulamaları ile TCDD’nin kurduğu ve kurulmasına karar verdiği diğer lojistik köyler için öngörülen modellerin Konya için uygulanabilir olup olmadıkları analiz edilmiştir. Nihayet bu çalışmayla Kayacık (Konya)

lojistik köyü için; hizmet çeşitliliği (kullanım şekli), sahiplik (mülkiyet hakkı), finansman ve yönetim açısından kamu-özel sektör ortaklığı modelinin en uygun model olduğu şeklindeki öneriler ele alınıp değerlendirilmiştir.

Bu çalışmada yüz yüze görüşmeler, raporlar, uzman görüşleri ve içerik analizlerinden istifade edilmiştir. Ayrıca çalışmada lojistik ve lojistik köyler konusunda bilgi verilmesi de amaçlandığı için öncelikle bu konularda geniş bir içerik analizi yapılmıştır. Lojistik ve lojistik köyler ile ilgili yayınlanmış kitap, makale ve bazı araştırma sonuçları ile istatistiksel bilgilere ulaşılmıştır. Kaynakçada ayrıntılı tanımları yapılan bu kitap, makale ve araştırmaların konumuzla ilgili kısımları okunmuş, incelenmiş ve çalışmada değerlendirilmiştir.

KAYNAKÇA

- Akandere, Gökhan (2013), “Logistic Center Practices In Turkey And Recommendations On Management, Ownership, Financing And Usage Structure Of Logistics Center Project Which Will Be Established In Konya Province”, *Proceedings of the The Clute Institute International Academic Conference*, June 9 - 11, s. 581-596, The Clute Institute, Colorado.
- DHMI (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) (2013), *2013 Havaalanı Trafiği Bilgisi*, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, 20.05.2013.
- Elitaş, Cemal, Elgün N. M., (2011), “Yerel, Ulusal Ve Uluslararası Taşıma Ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi”, *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 9, Sayı: 2, ss. 630-645.
- Europlatforms (2004), *Intermodal Transport between Europe and Asia: opportunities and challenges*, <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/intermodal/pdf/KievGaltoni.pdf>, 10.12.2012.
- Europlatforms EEIG, (2004), *Logistics Centers Directions for Use*, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV_What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf, 21.12.2012.
- MEVKA (Mevlana Kalkınma Ajansı) (2010), *TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010-2013 Bölge Planı*, <http://www.mevka.org.tr/Download.aspx?filePath=jsMeF66z7zL9PsB2F3CrAg=&=>, 18.01.2013.
- MÜSİAD (Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği), (2012), *TR52 Konya-Karaman Bölgesi lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu*, MÜSİAD, Konya.
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) (2009), *2. Demiryolu Sempozyumu Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi*, <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukindex.htm>, 25.01.2013.
- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) (2010), <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoey.pdf>, 20.02.2013.

- TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) (2013),
<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=258>, 10.04.2013.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) Dış Ticaret Endeks Raporu (2013),
<http://www.tuik.gov.tr>, 22.05.2013.