

**T.C.**  
**HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI**  
**TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**LOJİSTİK KÖYLERİN KURULMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA**  
**İLİŞKİSİ; YEŞİL EKONOMİ BAĞLAMINDA GAZİANTEP İLİ İÇİN BİR**  
**DEĞERLENDİRME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**MUSTAFA ŞAHANOĞLU**

**GAZİANTEP 2020**

**T.C.  
HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI  
TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**LOJİSTİK KÖYLERİN KURULMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA  
İLİŞKİSİ; YEŞİL EKONOMİ BAĞLAMINDA GAZİANTEP İLİ İÇİN BİR  
DEĞERLENDİRME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN  
MUSTAFA ŞAHANOĞLU**

**TEZ DANIŞMANI  
DR. ÖĞRETİM ÜYESİ LAMİHA ÖZTÜRK**

**GAZİANTEP 2020**

## TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Lojistik Köylerin Kurulması ve Sürdürülebilir Kalkınma İlişkisi, Yeşil Ekonomi Kapsamında Gaziantep İli İçin Bir Değerlendirme**” başlıklı çalışmanın tarafımca, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve onurumla doğrularım.

04 / 09/ 2020

MUSTAFA ŞAHANOĞLU

## ÖNSÖZ

Tez çalışmamın bütün aşamalarında engin bilgi ve birikimiyle katkılar sağlayan yorum ve görüşleriyle doğru yönlendirme yapan, bilgisiyle kendimi her açıdan geliştirme imkanı bulduğum, özveri ve sabırla elinden geleni her türlü desteği gösteren tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Lamiha ÖZTÜRK' e en içten saygı ve minnetlerimle teşekkür ederim.

Üniversite okumama etkisi çok büyük olan ve beni buna yönlendiren moral desteklerini esirgemeyen ve hakkını ödeyemeyeceğim değerli arkadaşım Ali İmran TATLIBADEM' e, her zaman manevi desteğiyle yanımda olan değerli eşim Hülya ŞAHANOĞLU' na, kişiliğini ve karakterini alarak büyüdüğüm, varlığını her zaman yanımda hissettiğim merhum babam Memet Şefik ŞAHANOĞLU' na ve üniversite ortamında beraber ders çalışıp fikirlerini benimle paylaşan değerli arkadaşım Ayvaz ABAR' a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

## ÖZET

Bu tez çalışmasında Gaziantep'te kurulması planlanan ve proje aşamasında olan Gaziantep Lojistik Köyü'nün Türkiye'nin jeopolitik konumu göz önüne alındığında Gaziantep ilinin kilit bir noktada bulunması lojistik faaliyetlerde yer alan üreticilerin, tedarikçilerin ve lojistik hizmet sağlayıcılarının mikro çapta işletmelere sağlayacağı katkılar makro çapta ise küresel rekabet ortamında ticarete katkıları değerlendirilmeye çalışılmıştır. Lojistik kavramı; lojistik yönetimi, lojistik köy, sürdürülebilir kalkınma ilişkisi ve yeşil ekonomi kavramalarıyla beraber incelenmiştir. Gaziantep Lojistik Köyü'nün kentteki sosyal yaşam, istihdam ve işlem hacmin açısından beklentilerin ne yönde ilerlediği analiz edebilmek adına derinlemesine yarı mülakat tekniği ile söz konusu Gaziantep Lojistik Köyü proje sorumluları olan İpek Yolu Kalkınma Ajansı, Gaziantep Ticaret Odası ve Gaziantep Büyük Şehir Belediyesi ile lojistik sektörün önde gelen iki üretici firması ve bir lojistik hizmet sağlayıcısı ile görüşülmüştür. Bu bağlamda lojistik köy ve merkez yapılanmaları için öncelikli olarak taşıma alt yapısının geliştirilmesi, Türkiye lojistik master planının hazırlanması, işletmelerinin yönetim şeklinin vereceği hizmetlerin kullanıcı isteklerine göre şekillendirilmesi gerçeğini ortaya çıkarmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik Köy, Lojistik Tedarik Zinciri, Sürdürülebilirlik Kavramı, Yeşil Ekonomi

## ABSTRACT

In this thesis, which is planned to be established in Gaziantep, Turkey's geopolitical location and logistics of the project given the stage of the village of Gaziantep province located at a key point logistics activities to be engaged in manufacturers, suppliers and logistics service providers of micro-enterprises contribution to the scale and macro-scale in a global competitive environment, we tried to evaluate the contribution to trade. The concept of logistics has been studied together with the concepts of logistics management, logistics village, sustainable development relationship and green economy. In order to analyze the direction in which Gaziantep Logistics Village is moving in terms of social life, employment and transaction volume in the city, the Silk Road Development Agency, Gaziantep Chamber of Commerce and Gaziantep Big City Municipality, which are responsible for the project of this Gaziantep logistics village, were interviewed with two leading manufacturers of the logistics sector and a logistics service provider. In this context, the development of transport infrastructure for logistics village and central structures as a priority, the preparation of the Turkish logistics master plan, the way the management of its enterprises will be shaped according to the wishes of the user has revealed the fact.

**Keywords:** Logistics Village, Logistics Supply Chain, Sustainability Concept, Green Economy

# İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖNSÖZ.....	i
ÖZET .....	ii
ABSTRACT .....	iii
TABLolar LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	x

## BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ.....	1
1.1. Problem Durumu .....	3
1.2. Araştırmanın Amacı .....	3
1.3. Araştırmanın Önemi .....	3
1.4. Araştırmanın Kısıtları ve Güvenirliliği .....	4
1.5. Araştırmanın Kapsamı.....	4

## İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE .....	5
2.1. Lojistik .....	5
2.1.1. Lojistiğin Amacı ve Gelişimi.....	5
2.2. Lojistik Yönetimi .....	8
2.3. Tedarik Zinciri Yönetimi .....	8
2.4. Lojistik Köyü Kavramı.....	9
2.5. Lojistik Köylerin Tarihsel Gelişimi .....	10
2.6. Lojistik Köylerin Önemi .....	11
2.7. Lojistik Köy Türleri .....	11
2.8. Lojistik Köylerin Yer Seçimi ve Arazi Faktörü .....	12

2.9. Lojistik Merkezlerde Bulunması Gereken Özellikler .....	12
2.10. Lojistik Köylerin Faaliyetleri .....	12
2.11. Lojistik Köylerin Yapı Planının Belirlenmesi.....	13
2.12. Lojistik Köyde Temel Servisler .....	14
2.13. Lojistik Köy İşletme Modeli Dışarıya Dönük Hizmet Veren Üniteler .....	14

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### **DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER .....**

**15**

3.1. Dünyada Lojistik Köyler .....	15
3.1.1. Bologna Lojistik Köyü.....	16
3.1.2. Bologna Lojistik Köyü ve Lojistik Köyde Verilen Hizmetler .....	18
3.2. İspanya-Plaza Lojistik Köyü .....	19
3.2.1. Verilen Hizmetler.....	20
3.2.2.Plaza Lojistik Köyün Avantajları.....	20
3.3. Nürnberg Lojistik Köyü-Almanya (GVZ Nürnberg) .....	21
3.3.1. Nürnberg Lojistik Köyde Verilen Hizmetler .....	22
3.4. Sogaris Lojistik Platformu – Fransa (Plateforme Logistique Sogaris) .....	22
3.4.1. Sogaris Lojistik Köyde Verilen Hizmetler.....	22
3.5. Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları .....	23
3.5.1. Samsun (Gelemen) Lojistik Merkezi .....	26
3.5.2. İstanbul (Halkalı) Lojistik Köyü .....	27
3.5.3. Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü .....	28
3.5.4. Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köyü .....	28
3.5.5. Uşak Lojistik Köyü .....	28
3.5.6. Mersin (Yenice) Lojistik Köyü .....	28
3.5.7. Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü.....	29
3.5.8. Kocaeli (Köseköy) Lojistik Köyü .....	29
3.5.9. Konya (Kayacık) Lojistik Köyü.....	29

3.5.10. Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü .....	30
3.5.11. Denizli (Kaklık) Lojistik Köyü .....	30
3.5.12. Kars Lojistik Köyü.....	30
3.5.13. Sivas Lojistik Köyü.....	31
3.5.14. Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü .....	31
3.5.15. Mardin Lojistik Köyü .....	31
3.5.16. Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köyü.....	32

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

<b>SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK KAVRAMI VE YEŞİL EKONOMİ.....</b>	<b>33</b>
4.1. Sürdürülebilirliğin Tanımı.....	33
4.2. Sürdürülebilirlik ve Tarihsel Gelişim Süreci .....	34
4.3. Sürdürülebilirliğin Önemi .....	36
4.4. Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekonomi .....	37
4.5. Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre .....	38
4.6. Sürdürülebilir Kalkınma ve Toplum .....	39
4.7. Sürdürülebilir Kalkınmada Lojistik Köyler .....	39
4.8. Yeşil Ekonomi.....	41
4.9. Yeşil Ekonomi Kavramı.....	41
4.10. Yeşil Ekonomin Çeşitli Platformlarda Tanımı.....	43
4.11. Yeşil Ekonomi ve Tarihsel Gelişimi .....	44
4.12. Yeşil Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma İlişkisi .....	46

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

<b>LOJİSTİK POTANSİYELİ AÇISINDAN GAZİANTEP SEKTÖRÜ .....</b>	<b>48</b>
5.1. Gaziantep İli' nin Lojistik Sektörü.....	49
5.2. Ulaşım Bağlantıları .....	49
5.2.1. Karayolu Altyapısı .....	50

5.2.2. Demiryolu Altyapısı.....	50
5.2.3. Havayolu Altyapısı .....	51
5.3. Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi'nin Özellikleri .....	52
5.4. Gaziantep Lojistik Köyü .....	53
5.5. Gaziantep Lojistik Bölgesel Özellikleri .....	54
5.6. Gaziantep Lojistik İhtiyaçlar ve Stratejiler .....	55
5.7. Gaziantep Lojistik Köyün Özellikleri .....	55
5.7.1. Gaziantep Lojistik Köyünün Arazi Özellikleri .....	56
5.7.2. Gaziantep Lojistik Köyün Gelir Kaynakları .....	58
5.7.3. Gaziantep Lojistik Köy Proje Lokasyonu.....	61

## **ALTINCI BÖLÜM**

<b>YÖNTEM.....</b>	<b>62</b>
6.1. Araştırmanın Modeli .....	62
6.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi .....	62
6.3. Veri toplama Yöntemi ve Teknikleri .....	62
6.4. Bulgular .....	63

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>76</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>79</b>
<b>İNTERNET KAYNAKLARI.....</b>	<b>86</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>89</b>
EK.1.....	89
EK.2.....	90
EK.3.....	91
EK.4.....	92
EK.5.....	93
EK.6.....	94

## TABLÖLÄR LİSTESİ

Sayfa No.

<b>Tablo 1.</b> Europlatforms' a Üye Ülkeler ve Köy Sayıları .....	15
<b>Tablo 2.</b> Avrupa'nın İlk 20 Lojistik Köyü 2010.....	16
<b>Tablo 3.</b> Bologna Lojistik Köyü Hizmet Alanlarına Göre Dağılımları .....	17
<b>Tablo 4.</b> Karayolu Altyapısı .....	50
<b>Tablo 5.</b> Lojistik Köy Alan İhtiyacı.....	600



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1. Lojistik Faaliyetler .....	6
Şekil 2. Bologna Lojistik Köyü Yerleşim Planı .....	19
Şekil 3. Plaza Lojistik Köyü .....	20
Şekil 4. Nürberg Lojistik Köyü .....	22
Şekil 5. Sogaris Lojistik Köyü .....	23
Şekil 6. TCDD Lojistik Köyleri .....	26
Şekil 7. Samsun Lojistik Merkezi .....	27
Şekil 8. Sürdürülebilir Kalkınma .....	36
Şekil 9. Yeşil ekonomi .....	42
Şekil 10. TCDD Demiryolu Hattı .....	51
Şekil 11. Gaziantep Havalimanı Kentteki Konumu .....	52
Şekil 12. Gaziantep Lojistik Köy Görseli .....	54
Şekil 13. Gaziantep Lojistik Köy Vaziyet Planı .....	57
Şekil 14. Gaziantep Lojistik Köye Ulaşım Bağlantıları .....	58
Şekil 15. Gaziantep Lojistik Köy Proje Lokasyonu .....	61

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	:	Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	:	Amerika Birleşik Devletleri
<b>ACTE</b>	:	Asociacion de Centros de Trasporte de Espana
<b>BM</b>	:	Birleşmiş Milletler
<b>CLM</b>	:	The Council of Logistics Management, Lojistik Yönetim Konseyi
<b>CSCMP</b>	:	Council of Supply Chain Management Professional
<b>DGG</b>	:	Deutsche Gvz-Gesellchhaft
<b>D.R.P</b>	:	Dağıtım Kaynakları Planlaması
<b>ECE</b>	:	Avrupa Ekonomi Konseyi
<b>ECMT</b>	:	Europen Conferance of Minister of Transportation
<b>EUROPLATFORMS</b>	:	Avrupa Lojistik Köyler Birliği
<b>ERP</b>	:	Kurumsal Kaynak Planlaması
<b>LEEC</b>	:	Çevresel ve Ekonomi Merkezi
<b>GPRS</b>	:	General Pocket Radio Sercice/Paket Kuralına Dayalı Radyo Hizmet
<b>GVZ</b>	:	Güterverkehrszenrum (Almanya'da Lojistik Köylere verilen isim)
<b>GSMH</b>	:	Gayrisafi Millî Hasıla
<b>ISO</b>	:	International Standards Organisation Uluslararası Standartlar Örgütü
<b>IMF</b>	:	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
<b>ITU</b>	:	Intermodal Taşımacılık Üniteleri
<b>JIT</b>	:	Justin-Time

<b>KM</b>	:	Kilometre
<b>MANAGMENT</b>	:	Proessi Onals
<b>MCED</b>	:	Çevre ve Kalkınma Bakanlar Konferansı
<b>MİT</b>	:	Massachusetts Teknoloji Enstitüsü
<b>MRP</b>	:	Malzeme İhtiyaç Planlaması
<b>m<sup>2</sup></b>	:	Metre kare
<b>m<sup>3</sup></b>	:	Metre küp
<b>OECD</b>	:	Organisation for Economic Co-operation and Development
<b>OSB</b>	:	Organize Sanayi Bölgesi
<b>RO-LA</b>	:	Yürüyen Yol
<b>TCDD</b>	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>TZY</b>	:	Tedarik Zinciri Yönetimi
<b>TWB</b>	:	The World Bank
<b>UND</b>	:	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
<b>UNESCAP</b>	:	Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
<b>UTIKAD</b>	:	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
<b>3PL</b>	:	Third Party Logist

## BİRİNCİ BÖLÜM

### GİRİŞ

Lojistik kavramı, ürünlerin doğru yer ve uygun zaman içerisinde, doğru miktar ile en yüksek kalite standardında, ürünün güven içerisinde ve uygun maliyet bulundurması olarak tanımlanmaktadır. Geçmiş seneler içerisinde yeni kavramlar lojistiğe dâhil edilmiştir. Bunlardan bazıları tedarik zinciri, lojistik köyler, lojistik üs, üçüncü parti lojistiği olarak karşımıza çıkmaktadır (Zorlu: 2008. 41).

Türkiye işlem hacmi olarak, milyar dolarla ifade edilebilecek ürün hareketinin geçiş noktasında, demiryolları, havayolları ve birçok dağıtım yerleri ile Anadolu, Orta Asya, Avrupa, Karadeniz, Balkanlar, Kafkasya ve Orta Doğunun bağlantı merkezi konumundadır. Bir yerin lojistik köy olabilmesi için ulaştırma alanlarına bağlantıları olması oldukça önemlidir (Gaziantep-2040 İl Çevre Düzeni Açıklama Raporu: 118. T.Y).

Sürdürülebilir kalkınma ile gelecek nesilleri geleceği açısından günümüz ihtiyaçlarını gidermek için doğal kaynakların kullanımına zarar vermeden, ekonomi ve çevre dengesi gözetilen sürdürülebilir kalkınma modelinde ayrıntılı bir şekilde bu çalışmada bahsedilmiştir. Sürdürülebilir kalkınma kavramı bir söylem haline gelerek ekonomi, sosyal ve çevresel bağlamda önem kazanmıştır. Sürdürülebilir kalkınma ile beraber yeşil ekonomi kavramı gündeme gelmiş ve adından söz ettirmiştir. Yeşil ekonomi çevresel riskleri azaltırken, iklim değişikliği, ekonomik krizi, petrol krizi, gıda ve su gibi herkesin ortak sorunu olan konulara çözüm üretmek için ortaya çıkmıştır. Çevre dostu olarak görülen yeşil ekonomi sürdürülebilir kalkınmaya hız kazandıracak bir yol olarak görülmektedir. Yeşil ekonominin sosyal, ekonomik ve çevresel olarak farklı boyutlarla karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Gaziantep ilinin lojistik bir üs haline gelmesinin söz konusu ile iç ve dış ticaret ile tedarik zinciri yönetimi ve performansı üzerindeki etkileri betimlemektir. Belirlenen uzak ve yakın gelecek talepler tahminlere göre alansal ihtiyaçlar ortaya konmuş ve vaziyet planı oluşturulmuştur.

Gaziantep lojistik köyü arsa temini, alt yapı ve üst yapı işleri, uygulama projesi tahminleri yapılarak projenin fizibilite etüdü gerçekleştirilmiştir. Gaziantep'ten dünyanın her yerine ürünlerin kolayca ulaşılabilmesi, küresel sermayede pay sahibi ve söz sahibi olacağı

düşünülmektedir. Bu bağlamda Gaziantep Lojistik Köy Projesi uluslararası arenada da ürünlerini hızlı ve kaliteli olarak dünya pazarına sunacaktır. Dünya ticaretinde ekonomi gittikçe büyüyerek, malların üreticiden tüketiciye akışı hızlanmıştır. Gaziantep Lojistik Köyü de trafik yoğunluğunun azalmasının yanı sıra kentte ekonomik ve sosyal gelişme katkı sağlayarak, işletmeler arasında rekabeti maksimum düzeyde tutarak, bölgenin kalkınmasında yerli ürünleri dünya pazarına sunmayı, kent içindeki trafiğin rahatlamasını sağlayacak ve taşımacılığı daha hızlı hale getirecektir.

Bu çalışmanın birinci bölümü olan giriş bölümünde, lojistik, köy genel olarak incelenmiş sürdürülebilir kalkınma ve yeşil lojistik, Gaziantep Lojistik Köy Projesi hakkında genel bilgilere değinilmiştir.

İkinci bölümde, lojistik ve lojistik kavramları hakkında literatür taraması yapılarak genel bilgiler verilmiş ve lojistik köylerin türleri ve genel özellikleri incelenerek değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, Avrupa'daki lojistik köylerden dünya genelinde önemi kabul görmüş ve lojistik merkezleri etkileyen dört büyük lojistik merkez irdelenerek değerlendirilmiştir. Türkiye'de kurulan ve kurulma aşaması olan lojistik köy projeleri incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, sürdürülebilirlik kavramı, tarihsel süreci, boyutları, yeşil ekonomi kavramı, bu kavramın ortaya çıkması, sürdürülebilir kalkınma ile yeşil ekonomi arasındaki bağlam incelenerek değerlendirilmiştir.

Beşinci bölümde, Gaziantep hakkında genel bilgiler verilerek Gaziantep Lojistik Köy Projesi kapsamında söz konusu lojistik köyün potansiyeli, lojistik köy arazi kullanım fonksiyonları, alt yapı lojistik durumunu ve Gaziantep Lojistik Köy değerlendirilmesi incelenerek değinilmiştir.

Altıncı bölümde, birinci bölümde açıklanan amaca yönelik uygunluğu test etmek için yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat yöntem tekniği uygulanarak gerçekleştirilmiştir. Söz konusu yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat yöntemi hakkında bilgi verildikten sonra elde edilen bulgulara ve yorumlara yer verilmiştir.

Yedinci bölümde sonuç ve öneri kısmında Gaziantep Lojistik Köyün öneminden ve sürdürülebilir kalkınma bağlamında yeşil ekonomiye katacağı katkılardan bahsedilmiştir.

## 1.1. Problem Durumu

Kentsel yaşam değiştikçe ve geliştikçe, yeme-içme gibi ihtiyaçları karşılamak gibi birçok lojistik faaliyet gerçekteşmektedir. Lojistik yük taşımacılığı modern şehirlerin en önemli faaliyetlerinden biridir. Bu faaliyetler eksik yapıldığında ya da gerekli yatırımlar yapılmadığından git gide büyüyerek önemli sorun haline gelmekte ve çözümlenmesi gereken bir durum haline almaktadır. Kentlerdeki bu yük taşımacılığı trafik sıkışıklığı, hava kirliliği ve yüksek enerji tüketimini beraberinde getirmiştir (Erdumlu, 2006: 63). Benzer sorunları çözmek için sürdürülebilirlik ve yeşil ekonomi kavramları ile çevreyi tehdit eden unsurların yok edilmesi amaçlanmaktadır (Longhurts, 2007). Gaziantep Lojistik Köyde, lojistik ile ilgili bütün faaliyetlerin belirli bir bölgede toplanması, iyi planlanmış ve iyi yönetilen yük taşımaları ile ilişkili faaliyetler içerisinde kümelenmesi söz konusudur.

## 1.2. Araştırmanın Amacı

Gaziantep Lojistik Köy Projesi ile kent trafiğini rahatlatarak, işletmeler arasında daha iyi bir rekabet ortamı oluşturarak, yerli ürünleri globalleşen dünya pazarına kolayca açabilmek için, ekonomik büyümenin ve sürdürülebilir kalkınmanın olması lojistik köy projesi tamamlanmasıyla mümkün olacaktır. Bu anlamda, çalışmanın amacı, Gaziantep ilinin lojistik bir üs haline gelmesinin söz konusu ile iç ve dış ticaret ile tedarik zinciri yönetimi ve performansı üzerindeki etkileri betimlemektir. Söz konusu amaca yönelik:

- Gaziantep Lojistik Köy Projesi kente sağlayacağı katkılar üzerine İpek Yolu Kalkınma Ajansı proje yetkilisi ile, Gaziantep Ticaret Odası, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, iki üretici lojistik firması bir lojistik hizmet sağlayıcısı ile derinlemesine mülakat gerçekleştirilerek kurulacak lojistik köye dikkat çekilmiştir.
- Gaziantep Lojistik Köy Projesi ile sürdürülebilirlik kavramı ve yeşil ekonomi kapsamında, sosyal, ekonomik ve çevre sorunlarını çözmek amacıyla yeni bir lojistik alanı oluşturulmuştur.

## 1.3. Araştırmanın Önemi

Kentlerin hızla büyümesi ile ulaşım gibi ihtiyaçların hızla karşılanması adına birçok lojistik faaliyetler gerçekteşmektedir. İşletmelerin şehir içinde yük taşımaları trafik sıkışıklığına neden olurken, çevre kirliliğini ve emisyon gazı gibi hava kirliliğini beraberinde

getirmektedir. Gaziantep lojistik köyün en önemli işlevi dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama taşıma sistemlerine sahip olması ve gümrük işlemlerinin kolayca yapılabilmesidir. Gaziantep Lojistik Köy büyüme öncelikli bölgesel olarak gerçekleştirmekte ve ülke ekonomisine olumlu katkı sağlamayla önem arz etmektedir.

#### **1.4. Araştırmanın Kısıtları ve Güvenirliliği**

Bu araştırmamızda alan çalışması yapılırken Türkiye’de mevcut olarak bulunan projesi tamamlanmış Gaziantep Lojistik Köy Proje’ sinin sürdürülebilir kalkınma ve yeşil ekonomi bağlamında ne derece önemli olduğunu İpek Yolu Kalkınma Ajansı, Gaziantep Büyük Şehir Belediyesi, Gaziantep Ticaret Odası, iki üretici lojistik firma ve bir lojistik hizmet sağlayıcısı ile vermiş olduğu bilgilerden yararlanarak ve derinlemesine yarı mülakat yöntemi tekniği uygulanarak lojistik köy fizibilite çalışma faaliyet bilgileriyle sınırlı tutulmuştur.

#### **1.5. Araştırmanın Kapsamı**

Bu çalışmada Türkiye’nin bulunduğu jeopolitik konumunun lojistik köyler kurulması ve sürdürülebilir kalkınma ilişkisi, yeşil ekonominin öneminden bahsedilerek, kurulan ve kurulacak olan lojistik köylerin önemi ortaya konulmuştur. Kurulacak olan Gaziantep Lojistik Köyü’ nün coğrafi konumu, ulaştırma alt yapı, arazi yapısı, mevcut lojistik durumu ve potansiyeli, ulaşım ağları açısından durumu Organize Sanayi Bölgesi ve küçük sanayi siteleri ile bağlantılarının ele alınıp Gaziantep’ te kurulacak lojistik köye ilişkin durumu incelenmiştir.

Gaziantep’in sınır bölgesinde yer alması, Asya ve Avrupa arasındaki ticari taşımalarda ve İpek Yolu gibi tarihi bir konumda olması göz önünde tutularak lojistik köyün Gaziantep için sağlayacağı avantajlar, bunların yanında devlet desteğinin olması gibi, Organize Sanayi Bölgesi ve belediye gibi kurumlardan destek alması, ele alınmıştır. Gaziantep’te kurulacak lojistik köyün fizibilite çalışması yapılmış, lojistik yönetimin nasıl olması gerektiği, Gaziantep Lojistik Köyü’nün hangi şehirlere ve ülkelere gönderi yapılması gerektiği şeklindeki sorulara cevap aranmış, bu konulardaki tespitler değerlendirilmiştir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### KAVRAMSAL ÇERÇEVE

#### 2.1. Lojistik

Lojistik; müşterinin gerekli duyduğu ihtiyacı karşılayarak her türlü malları, hizmet ve bilgi akışını bir noktadan başlayarak, tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içerisindeki hareketinin verimli bir şekilde depolanmasını sağlayıp, planlama sürecini ifade eder. Bugün artan ihtiyaçları karşılama çabası içinde ekonomiyi, küresel rekabet ve güç olma durumuna getirmektedir. Küreselleşmenin ekonomik açısından; işletmeler yeniliklere açık olmalı ve teknolojiyi yakından takip edip fuarlara katılmalıdırlar. Ekonomide güçlü olmak ve dünyayı hızla saran küreselleşme hızına yetişmek için bilişim teknolojileri oldukça önem arz etmektedir. Küreselleşen uluslararası şirketler varlıklarını sürdürülebilmekle beraber rekabet içinde olmaları oldukça önemlidir. Piyasalarda rekabet edebilmek için, işletmeler, uygun maliyetle fiyat arayışında olurlar. Uygun maliyeti pazarlarda bulamazlarsa, vergi avantajı, ucuz enerjiyi ve ucuz iş gücü olan farklı coğrafi bölgelere yöneleceklerdir (Zorlu, 2008: 41).

##### 2.1.1. Lojistiğin Amacı ve Gelişimi

Lojistik; müşteriler, işletmeler ve tedarikçilerden oluşan süreklilik temelli hizmetlerin bütünüdür. Bir iş ve pazar olarak değil, zinciri bir bütün olarak tamamlayan bir bütün olarak incelenmelidir. Dünyadaki küreselleşme hızı, sektördeki teknolojik yenilikleri ve gelişmeleri yakından takip ederek ekonomideki en iyiyi takip etmekten geçer. Lojistiğin bir bilim olduğunu kabul eden Donald Bowersox, bunu “endüstri ortalamasının altında toplam maliyetle üstün hizmet sunmak” olarak tanımlıyor (Bowersox ve Closs, 1996: 8).

Lojistiğin amaçları;

1. Minimum stok; sıfır stok ile çalışarak bu amaçla maliyetleri en aza indirmek amacıyla, stok kontrol sistemleri gibi faaliyetlerin gerçekleşmesine dayalı just-in-time (JIT) ihtiyaç veya talep anında belirlenmelidir.
2. Minimum maliyet; lojistikte temel amaç, kaliteli hizmet anlayışını minimum maliyetle sürdürmek olduğundan, maliyet kalemlerinin revize edilmesi gerekir.

3. Hızlı yanıt / teslimat yani nakliye sürelerinin kısaltılması; doğru ürün, doğru miktar, doğru durum, doğru yerde, doğru zamanda, doğru maliyetle, doğru müşteri için doğru ulaşım rotasını seçmektir.
4. Verimlilik; maliyetleri en aza indirmek için maksimum verimlilik sağlanmasıdır.
5. Kalite (hasarsız performans); müşteri memnuniyetinden ödün vermeyerek ve rekabette hayatta kalmak için kaliteli hizmet sunmaktır.
6. İzlenebilirlik (yük ve araç takibi); yüksek hızlı paket veri iletişimi sağlayan teknoloji olarak tanımlanan GPRS (General Pocket Radio Service) gibi sistemlerin kullanımı, böylece hem lojistik şirketi hem de müşteri yükleri ve araçları 7/24 takip edebilir.
7. Sürdürülebilirlik; yedek parçaların geri dönüşümü, ambalaj malzemesi ve hurda, çevreye duyarlılıktır (Uçar, 2007: 5-6).



**Şekil 1. Lojistik Faaliyetler**

**Kaynak:** [www.blogcu.com](http://www.blogcu.com), 2020

Lojistiğin gelişmesi birçok sektörde farklı görüşler barındırmaktadır. Bu görüşlerin ortak kavramı Sanayi Devrimi'ne dayandırılmasıdır. Sanayi Devriminden sonra ABD' de kitlesel olarak üretim sonucunda ortaya çıkan fazla miktarda ürünler lojistik faaliyetlere ilişkin ihtiyaçları

meydana getirmiştir. 1940'lı yıllarda lojistik fabrikalar da uygulanmasa da 1950'li yıllarda bir gelişim yaşanmasa da pazarlama ortaya çıktıktan sonra, lojistiğin maliyetler üzerindeki olumlu etkinin olması, teknolojik ve ekonomik gelişimlerin katkısı ile 1960 yılı itibari ile görülmeye başlanmıştır (Ross, 2000: 78).

1960 yılından bu yana pazarlama, üretim ve satış sonrası beyindeki lojistik faaliyetlerinin algılanan operasyonları daha az önem taşıırken, nakliye ve depolama gibi işlemler dikkate alınarak bu tarihten sonra önemi artmıştır. 1960 yılından bu yana üç aşamada lojistik gelişimden bahsedilebilir (Keser, 2007: 35).

### **1. Parçalanma Dönemi**

Lojistik kavramların hayata geçtiği 1960 yılından 1980'lere kadar süre gelen bu dönem, parçalanma dönemi olarak adlandırılmaktadır. Lojistiğin depolama olarak düşünülen döneminde lojistik hizmeti merkezileşmediğinden lojistiğe plan ihtiyaç fazlasıyla artmıştır.

### **2. Bütünleşme Dönemi**

Lojistik işletmeleri tek çatı altında toplandığı bu dönemde yönetim, malzeme ve fiziksel dağıtım kavramları 1980 ile 2000 yılına kadar devam etmiştir. Bütünleşme dönemi ve entegre dönemi olarak adlandırılan bu dönem lojistik hizmette profesyonelleşmektir (Keser 2007: 36).

### **3. Toplam Bütünleşme (Entegrasyon) Dönemi**

2000'den bugüne kadar devam eden sürece "Toplam Entegrasyon Dönemi" denir. Günümüzde küreselleşen dünyada lojistik kavramı tedarik zincir yönetimi kavramı ile tanımlanmaktadır.

Lojistik faaliyetleri, malların, kişilerin ve bilgi ekipmanlarının etkin kullanımı ve dış kaynak tedarik zinciri, dağıtım planlama kavramlarının tartışılmasına yol açmıştır (Koban ve Kevser, 36).

Küreselleşme ve değişen ekonomi ile piyasa koşulları, teknolojik gelişmeler ve farklılaşan rekabet aşağıdaki gibi sıralayabiliriz: (Demir vd. 2013: 5).

- Dış kaynak kullanımının artması nedeniyle, ihtiyaç duyulan hizmetler, bilgi akışını hızlı ve doğru bir şekilde yapma ihtiyacına yol açmıştır.

- Tedarik zinciri bileşenlerinin farklı konumlarda olmasıyla artan malzeme ve bilgi akışı ihtiyaca yol açmıştır.
- Müşterilerin memnuniyetini sağlama ve güvence altına alma ihtiyacı (sipariş takibi, hızlı sevkiyat, adrese ürün teslimi) yeni nesil hizmet işlerine ihtiyaç duymuştur.
- Üretim ve tedarik etme sürelerinin artması, depolama alanına ihtiyacı arttırdı.
- İşletmeler, üretimleri sırasında ambalaj geri dönüşüm hizmetleri geliştirerek lojistik fonksiyonların kavramı ile karşı karşıya kalmıştır.
- Uluslararası üretim veya satış şirketlerinin sayısının artırılması ve ölçek ekonomisinin büyümesi lojistik faaliyetlerinde etkili bir faktördür.
- Nakliye maliyetlerindeki yüksek artış işletmeler için en önemli öğelerden biri olsa da, şirket yöneticileri bu maliyetlerin daha iyi kontrolünün sadece şirketler için değil, müşteriler için de para kazanacağını fark etmişlerdir.
- Küreselleşme beraberinde, pazarlar ve üretim noktaları arasında depolama ve malzeme ilişkilerinde bir artış oldu.

## **2.2. Lojistik Yönetimi**

Lojistik yönetimi, kurumların stratejik amaçlarının yerine getirilmesinde ürünlerin üretim süreci içerisinde ürünlerin ve işlenmiş malların akışını denetleyebilecek bir sistemin geliştirilmesi ve yönetilebilmesidir. Lojistik işlevin amaçlarından toplam maliyetlerin giderlerini en asgari kapsam içerisinde önceden belirlenmiş bir imalat-pazarlama desteğinin sağlanmış olmasıdır. Lojistik yöneticilerinin bu hedeflerine bir faaliyet planı içerisinde yönetme sorumluluğundadır. Lojistik yönetimi, organizasyonları ve operasyonları yoluyla müşterilerine ürün ve malzeme akışını optimize etmeyi amaçlayan bütünleştirici bir süreçtir. Esasen lojistik yönetimi bir planlama süreci ve bilgiye dayalı bir faaliyettir. Bu süreçte pazarın ihtiyaçları üretim ihtiyaçlarına dönüşmektedir. Bunlar hammaddelere indirgenir. Böylece süreçlerin sistematik bir kontrolü sağlanır (Waters,2007: 23).

## **2.3. Tedarik Zinciri Yönetimi**

Bugün, küresel ekonomi çerçevesinde, artan hizmet ve üretim rekabetinde fark yaratacak katma değerden faydalanacak firmalara lojistik gibi faktörlerin önemi artmıştır. Dünya ekonomisine bağlı olarak, kalkınan ülkelerde, ekonomide öğrenim, turizm, sağlık,

yasalar, erişim ve lojistik gibi hizmetlerin ehemmiyeti giderek artmıştır. Gelişmiş ülkelerde hizmet sektörlerine verilen önem, o ülkenin gelişim düzeyi ile doğru orantılıdır (Kağnicioğlu: 2007) Birçok ülkenin sektör branşları açısından diğer ülkelere lider olduğu görülmektedir. Şirketlerin rekabet ettiği ürünlerle küresel ekonomik koşullara baktığımızda fiyat, hizmet kalitesiyle doğru orantılıdır. Gelişen teknoloji ile rekabet nedeniyle tedarik zinciri ve lojistik hizmetlerinin ön planda olduğu açıktır.

Tedarik zincirinin çeşitli tanımı olmakla birlikte bunlardan bazıları;

- Malzeme temini, tedarik edilen yarı mamul malzemeler veya son ürünleri dönüştürme ve son ürünleri müşterilere dağıtma işlevleri, tedarikçiler, fabrikalar, depolar, perakendecilerin ve dağıtım merkezleri yerine getirilmesi ağıdır (Leeve Billington, 1993).
- Perakendeciler ve tedarikçiler, maliyetleri düşürerek, daha fazla çeşitle kaynakların verimli kullanımı ile müşteriye daha iyi hizmet vermeye odaklanarak birlikte çalışıyorlar (A.T. Kearney).
- Bir firmada tedarikçiden son müşteriye malzeme ve bilginin yönetimini ve toplam dağıtım ve stok yatırımı maliyetlerinin azaltılması ile müşteri hizmet düzeyi ve kaynaklarının kullanımının en üst düzeyde gerçekleştirecek firmanın süreç aşamasıdır.
- Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılarken, üretimin bulunduğu yerden tüketim yeri arasındaki ürünleri, hizmet ve bilgilerin ileri ve geri yöndeki akışları ile depolanması iyi bir şekilde ve verimli planlanması, kontrolünü ve uygulanmasını kapsayan tedarik zinciri sürecidir.

#### **2.4. Lojistik Köyü Kavramı**

Belli yerlerde, özel olarak gerçekleştirilmiş alanlar olarak söz edilen, ulaştırma ve ilgili hizmetlerde faaliyette bulunan ve ekonomik serbestliğe sahip olan firmaların çalışma sahalarıdır (Cardebring ve Warnecke, 1995: 7).

Türkiye'de lojistik köylerini Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları oluşturmuştur. Resmi kurumlar ile şirketler, lojistik ve taşımacılık, herhangi bir ulaşım modu ile etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme, boşaltma, elleçleme, kantar, yük bölme, birleştirme, paketleme, sahip kaynaklara faaliyetler gibi, ve taşıma

modları arasında minimum maliyetle, hızlı, güvenilir bir transfer ve bölgeler ile donanımlıdır” (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2010: 1).<sup>1</sup>

Farklı ülkelerde; İngiltere’de “Freight Village”, Fransa’ da “Plate-forme Logistique”, İtalya’da “Interporto” , Almanya’da “Güterverkehrszentrum”, Çin’de “Wuliu Zhongxin”, İspanya’da “Centro Integrado De Mercancias” gibi isimler lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü faaliyetleri alanları tanımlamak için kullanılmaktadır (Elevli ve Ak, 2011: 1).

Firmalar lojistik ile ilgili konularda verimi arttırmak amacıyla özel kurulmuş yerlere lojistik köy veya lojistik üs demektirler. Lojistik ile ilgili bu kavramlar bütün faaliyetlerin bulunduğu bütünleşik bir modeli söz ettiğini görürüz. Çalışmanın sektördeki kavramı lojistik köy olarak adlandırılmıştır.

Türkiye ve diğer Avrupa ülkelerinde lojistik faaliyetlerinin yürütüldüğü bu alanların adı dışında sundukları farklı lojistik işlevlerden kaynaklanmaktadır. Örneğin, Almanya’da benimsenen lojistik köy yaklaşımı kentsel toplama ve dağıtım sistemlerine dayanmaktadır. Fransa ve İngiltere’de temel felsefe teknolojik köylere aktarmaktır. İtalyan yaklaşımında, ihracat için transit yük miktarını artırmak ve limanlar arasındaki rekabeti daha yüksek seviyelere taşımak için limanları serbestleştirme stratejisi var (Cardebring ve Warnecke, 1995: 7).

## **2.5. Lojistik Köylerin Tarihsel Gelişimi**

Lojistik köy kavramı ABD’de sanayinin var olmasıyla doğmuştur. Daha sonra Japonya yoğun trafik, enerji ve çevresel faktörlerin maliyetlerini en aza indirmek için lojistik köy oluşturduğu bilinmektedir (Eker, 2006: 13). Daha sonra sırasıyla Batı Avrupa’ya geçmiş Fransa’nın başkenti Paris’te bölgesel yerde (Garanor ve Sogoris Rungis) oluşturulmuştur. Lojistik köylerin tarihsel gelişimi göz önüne tutulduğunda Avrupa’da 1960’lı yılların sonlarında, “yük köyü” (freight village) olarak tanımlanmıştır. İlk olarak Fransa Paris’teki geniş ölçekte bölgesel alanda Garanor ve Sogoris (Rungis)’ te oluşturulduğu bildirilmektedir (Kapro vd. 2005: 4).

---

<sup>1</sup> Dipnot: Modlar arası geçiş: Ürünlerin ellenmeden birden çok taşıma yöntemleri ile taşınması olarak tanımlanmaktadır.

Günümüzdeki modern lojistik anlayışı ise 1970'li yıllara dayanmaktadır. Rekabetin arttığı ortamda, işletmeler lojistik faaliyetlerin maliyetler ve operasyonların etkinliği üzerindeki etkisini fark ederek, bu durumu avantaja dönüştürebilmek için lojistik yönetimine odaklanmışlardır. Öte yandan şahsi bilgisayarların yaygın olması, lojistik ile ilgili yazılımların geliştirilmesinde etkili olmuştur. Bilgi işlem teknolojilerindeki gelişmeler sayesinde iletişimin ilerlemesi firmalar için her türlü bilginin elde edilmesi, işlenmesi ve dağıtımını kolaylaştırmıştır. Malzeme ihtiyaç planlaması (MRP), Dağıtım Kaynakları Planlaması (DRP) ve Kurumsal Kaynak Planlaması (ERP) gibi sistemler sipariş takip, envanter yönetimi, satış tahmini, sipariş verme, üretim yönetimi ve taşımacılık faaliyetlerinin bağlanmasında ve optimum bileşenlerin oluşturulmasında etkili olmuşlardır (Eker, 2006: 13).

## **2.6. Lojistik Köylerin Önemi**

Dünya hızlı bir değişim ve gelişme sürecine girerken, lojistik köyler daha önemli hale gelmiştir. Teknolojideki bilginin değişimi ve gelişimi uluslararası rekabeti beraberinde getirmiştir. Şirketlerin küreselleşen dünyanın her yerine kaliteli ve ucuz fiyatlarla girdilerden faydalanabilmesi ve teknolojik gelişmelere ayak uydurabilmesi için benzer mallarla rekabet edebilecek bir yer aramaktadır.

Küresel pazarda, şirketlerin mallarını ve hizmetlerini pazara ekonomik olarak sunmaları, varlıklarını tüm pazarlara ulaştırmaları ve rekabetçi bir ortam sunmaları gerekmektedir. Şirketlerin müşteri memnuniyetini sağlamak için uluslararası rekabette önemli avantajlar sağlamaları gerekmektedir. Her girdi, envanter, bilgi ve parasal akışın aynı zamanda müşteri odaklı olması ve iyi ulaşım yönü olması için gerçekleştiği bir zaman dilimi olan lojistik, birçok rekabetin önüne geçmek için üretim maliyetlerini azaltarak ve kârları artırarak ülke ekonomisine katkıda bulunmaları kaçınılmazdır. Bu süreçte, küresel pazar işletmelerin konumunu güçlendirecektir (Üzülmez, 2008: 14-15).

## **2.7. Lojistik Köy Türleri**

Lojistik köylerini farklı şekillerde sınıflandırmak mümkün olmakla birlikte, bugün bu sınıflandırma genellikle lojistik köylerinin coğrafi alanlarına ve işlevsel yapılarına göre yürütülmektedir. Özellikle coğrafi etki alanına göre şekillendirilmiş çok sayıda lojistik köy vardır. Bu köyler, ölçekleri, ticaret kapasiteleri, operasyonel hedefleri doğrultusunda küresel

Lojistik Köyleri, Uluslararası Lojistik Köyleri, bölgesel taşımacılık, dağıtım merkezi ve yerel taşımacılık ve dağıtım merkezi olmak üzere 4 lojistik köy grubundan oluşmaktadır (Sezen ve Gürsev, 2014: 109).

## **2.8. Lojistik Köylerin Yer Seçimi ve Arazi Faktörü**

Bir lojistik merkezin dağıtımını, lojistik merkez hizmet yapısını lojistik ağının mevcut ve planlanan şekline yerleştirilerek yapılır. Bu durumda, lojistik ağının yapısı ve yoğunluğu, bir merkez konumu seçerken nihai belirleyicilerdir. Lojistik merkez yer seçimi etkileyen faktörler; (alan boyutu, genişleme özelliği) kara, deniz, hava, demiryolu taşımacılığı mevcut planlanan taşımacılık bağlantıları mevcut alan, alan topografyası ve düzeni yerel ulaşım bağlantıları ve ulaşım ağları, doğal çevre ve altyapı olarak sıralanabilir (Kondratowicz, 2003, 50-51).

Her şehirde, ulaşım altyapısı işlevleri olayların akışı için temel kavramlar, minimum maliyet ve maksimum avantaj için seçilen bölgelerde konumlandırılmıştır. Kentsel faaliyetler için bir site oluşturmak için seçim kriterleri arazi kullanımına bağlıdır. Araziden en iyi şekilde yararlanmak ve arazinin çevrede ne için kullanıldığı önemlidir (Birsell ve Cerit 2009).

## **2.9. Lojistik Merkezlerde Bulunması Gereken Özellikler**

- Jeolojik yapı
- Coğrafi yer, doğal yapılar ve arazinin kullanım durumu
- Uygun arazi yeri
- Taşımacılık kapasitesi
- Nüfus yapısı
- Tarihi ve doğal kaynaklar
- Şehir planlaması
- Demografik faktörler
- Nüfusun yıllara göre dağılımı
- Sosyal Yapı
- Bölgedeki endüstri sayısı (Birsell ve Cerit 2009).

## **2.10. Lojistik Köylerin Faaliyetleri**

Lojistik kavramı, ekonomik ürünlerin üretim aşamasından nihai tüketim noktalarına kadar ulaşması anlamını içerir. Lojistik, ürünlerin taşınmasına izin verdiği için taşımacılıkta

en önemli bileşendir. Bir ülkenin taşımacılıkta başarı kapasitesi, o ülkenin dünyada gelişmesine ve söz hakkına sahip olmasına izin verir.

Türkiye, ülkeler arasındaki her türlü ticarete, yolcu ve yük taşımacılığında jeopolitik bir konuma sahip olduğundan, lojistik sektöründe söz sahibi olacağı düşünülmektedir. Başlıklarda ilan edilecek tüm işlemler lojistik köy İdaresi tarafından yapılmalıdır.

### **2.11. Lojistik Köylerin Yapı Planının Belirlenmesi**

Kombine taşımacılığa izin veren alanlarda lojistik merkezlerin kurulması gerektiğinden, farklı ulaşım modlarını kolaylaştırmak için bu alanlarda altyapı, bina ve ekipmanın bulunması zorunludur. Buna ek olarak, farklı taşıma modları arasındaki bağlantıyı sağlamak için ilgili taşıma ekipmanları, sistemler ve işçilik gereklidir. Lojistik merkezlerinde bulunacak alan, binalar ve ekipmanlar aşağıdaki gibi sıralanabilir (İzmir Ticaret Odası, 2009).

- Konteyner elleçlemeler: Gümrük gözetimi altında ürünün asli değiştirilmeden istiflenmesi yerinin değiştirilmesi anlamı taşır.
- Materyal elleçlemeler: Malzemenin taşıma operasyonlarında farklı tipte cihaz ve ekipmanların ekonomik şekilde kullanılmasıdır.
- Çoklu taşıma terminalleri: Farklı taşıma üniteleri ile birden fazla taşıma türü olarak yapılan taşıma türüdür.
- Soğuk ve sıcak hava depoları
- 3. Parti lojistik(3PL) hizmet sağlayan firmalar için gerekli açık olan yerler
- Havacılık endüstrisi olması gereken açık alan
- Entegre faaliyetleri için tesisler
- Sosyal tesisler
- İdari binalar
- Eğitim merkezi
- Çeşitli depolar
- Karayolu-demiryolu bağlantı depolar
- Sağlık merkezi

## **2.12. Lojistik Köyde Temel Servisler**

- Yükleme ve boşaltma yerleri
- Lokanta ve kefeler
- Donanımlı araç yıkama istasyonları
- Havaalanı ve lojistik merkezi arasında ulaşım hizmeti
- Ofis/Yazıhane hizmetleri
- Lojistik merkezde firmalar için tesis yeri kiralama hizmeti
- Banka hizmetleri
- Hukuk büro ofisleri
- Güvenlik hizmet birimleri
- Lojistik merkezde lojistik bilgi sistemi destekleyici birimler (İzmir Ticaret Odası, 2009).

## **2.13. Lojistik Köy İşletme Modeli Dışarıya Dönük Hizmet Veren Üniteler**

- Sebze hali
- Kargo aktarma merkezi
- Kapalı gümrüklü depolar ( Antrepolar)
- Demiryolu yük istasyonu
- Gümrüksüz kapalı depolar
- Demiryolu yük aktarma deposu
- Konteyner doldurma ve stok alan (İzmir Ticaret Odası 2009).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖYLER

#### 3.1. Dünyada Lojistik Köyler

Dünya genelinde lojistik köy uygulamaları Avrupa'da özellikle Batı Avrupa'da daha fazla görülmektedir. Lojistik köy en fazla Almanya'da mevcuttur. Son 25 yıl içerisinde Almanya'da, 33 lojistik köy kurulmuştur. Bremen lojistik köyü en aktif olanlarındandır. Senede 90 TEU üründe elleçleme gerçekleşmektedir. Avrupa ülkelerinde yer alan lojistik köy merkezlerine bakıldığında; İspanya, İtalya, Fransa, Danimarka, Macaristan, Ukrayna, Yunanistan ve Lüksemburg' da 60'ın üzerinde lojistik köy bulunmaktadır. Yaklaşık olarak 2.500 işletmeci lojistik köylerden faydalanmaktadır. Almanya'da 33 lojistik merkez bulunmaktadır. Almanya lojistik köylerinde yaklaşık olarak 1200 işletme bulunmakla beraber 40 bin kişiye iş istihdamı sağlamaktadır. Fransa'da 23 lojistik merkez bulunmaktadır. İtalya'da hub olarak lojistik köyler faaliyet göstermektedir. Bu lojistik köyler çoğunlukla Milano kentine yakın yerleşim yerlerinde bulunmaktadır. Bologna lojistik köyü en gelişmiş lojistik köyüdür. Avrupa'nın lokomotifi sayılan İspanya'nın iyi organize edilmiş karayolu ağı mevcuttur. İspanya'da en gelişmiş lojistik köyü Barcelona lojistik köyüdür (Koldemir ve diğerleri, 2008:5). Avrupa'daki lojistik köylerden dünya genelinde önemi kabul görmüş ve lojistik merkezleri etkileyen dört büyük lojistik merkez üzerinde durulacaktır. Lojistik köy tanım olarak 1992 senesinde Europlatforms tarafından çıkarılarak, iletişim ve ulaşım şebekelerinde AB kriterleri referans alınarak Avrupa şebeke hattı oluşmasına karar vermek ve daha iyi hizmet sunmak amacıyla tek çatı altında hareket etmeye olanak sağlamıştır (Baran, Alev, Sargın, 2008: 2-3).

**Tablo 1. Europlatforms' a Üye Ülkeler ve Köy Sayıları**

	ÜLKE	LOJİSTİK KÖY SAYISI
<b>1</b>	İtalya	21
<b>2</b>	İspanya	21
<b>3</b>	Danimarka	6
<b>4</b>	Fransa	2
<b>5</b>	Yunanistan	1
<b>6</b>	Macaristan	1
<b>7</b>	Portekiz	1
<b>8</b>	Ukrayna	1

9	Lüksemburg	1
	Toplam	55

**Kaynak:** İzmir Ticaret Odası, Lojistik Köyler Raporu, 2008: s. 9.

Europlatforms temelinde, Avrupa'da 9 ülkeyi temsil eden 55 üyeye (lojistik merkezleri) sahip olan lojistik köylerin, lojistik ve ulaşım faaliyetlerinin stratejik önemini destekleyen Avrupa lojistik köyleri birliği bulunmaktadır.

**Tablo 2. Avrupa'nın İlk 20 Lojistik Köyü 2010**

SIRALAMA	YER	PERFORMANS (250 puan üzerinden)
1	I- Interporto Verona	211
2	D- GVZ Bremen	209
3	D- GVZ Nürnberg	205
4	I- Interporto Bologna	202
5	E- Madrid CTC-Coslada	199
6	I- Interporto Torino	198
7	I- Interporto Nola Campano	195
8	I- Interporto Parma	190
9	E- ZAL Barcelona	189
10	D- GVZ Güney Berlin	188
11	I- Interporto Padova	187
12	E- Plaza Logistica Zaragoza	186
13	A- Cargo Center Graz	182
14	D- GVZ Leipzig	175
15	F- Delta Lille	174
16	H-BILK Logistics Budapeşte	170
17	I- Interporto Novara	169
18	GB- DIRFIT Daventry	167
19	GB- Wakefield Europort	165
20	F- Eurocentre Toulouse	165

**Kaynak:** M.N Elgün: 2011 s 49.

### 3.1.1. Bologna Lojistik Köyü

İtalya'da ülke genelinde 21 tane lojistik köy, UIR (Unione Interporti Riuniti) ismi altında toplanmışlardır. Bu kâr amacı gütmeyen lojistik merkezler ile karayolu, havayolu ve deniz yolu taşımacılığını yapan kurumlarla sürekli ilişkilerini güncel tutmak zorundadır. İntermodal taşımacılığın gelişmesini hedefler. İtalya'daki lojistik merkezlerden Bologna lojistik köyü kara, demiryolu ve lojistik altyapı sistemine sahiptir. Bologna lojistik köyü doğrudan uluslararası demiryolu ve otoyola bağlıdır (Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, 2010:

150).

Bologna lojistik köy 1971 senesinde taşımacılıkta karayolundan öte demiryoluna yönlendirilmesi, lojistik işletmelere fayda sağlayarak daha rekabetçi hale gelmesiyle çoklu taşıma modunda kullanım amacı sağlamıştır. Bologna lojistik köyünde ortalama 140 tren giriş çıkış yapmaktadır. Kamyon giriş çıkışları ise ortalama 5000 civarındadır (Lojistik OSB Fizibilite Raporu; 86).

Karayolu ile taşınan yük miktarı 2,6 milyon ton tren yolu ile taşınan yük miktarı ise 2,2 milyon tondur. Merkez 5 ana demiryolu ve 4 ana otoyolda yer almaktadır. Bologna şehir merkezine 12 km uzaklıktadır. 13 Bologna –Padua karayoluna direk bağlantısı bulunmaktadır. 2.000.0000 m<sup>2</sup> 'lik alanın 650.000 m<sup>2</sup>'si demiryolu taşımacılığına ayrılmış durumundadır. Lojistik köyde verilen hizmetler; genel depolar, intermodal hizmetler, gümrük depoları, doldurma istasyonlar, yükleme-boşaltma için park alanı, postahane , gümrük alanı, lokanta, bankalar, araç yıkama hizmetleri, otobüs hizmetleridir (Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, 2010: 151).

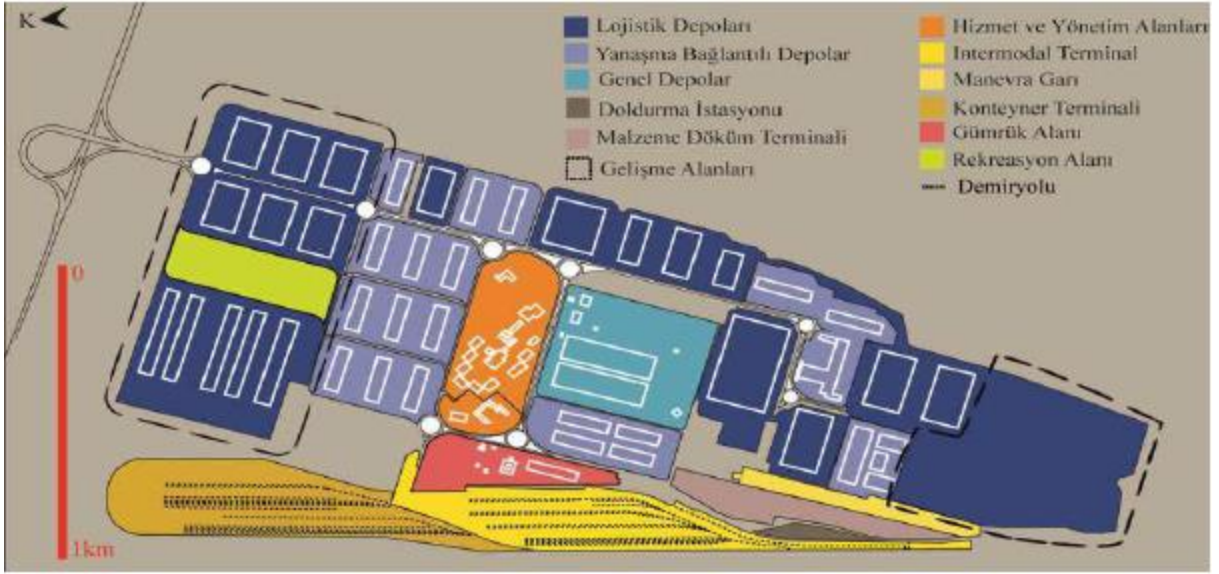
**Tablo 3. Bologna Lojistik Köyü Hizmet Alanlarına Göre Dağılımları**

	<b>Binalar</b>	<b>Yükleme Alanları</b>
<b>Gümrük Alanı</b>	10.000 m <sup>2</sup>	50.000 m <sup>2</sup>
<b>Intermodal Yük Terminali</b>	130.000 m <sup>2</sup>	
<b>Konteyner Yük Terminali</b>	147.000 m <sup>2</sup>	
<b>Lojistik Faaliyetler İçin Depo Alanı</b>	58 m <sup>2</sup>	49.000 m <sup>2</sup>
<b>Demir Ağı Bağlantı Depolar</b>	25.000 m <sup>2</sup>	30.000 m <sup>2</sup>
<b>Genel Depo Alanı</b>	32.000 m <sup>2</sup>	105.000 m <sup>2</sup>
<b>İş ve Hizmet Merkez Alanı</b>	42.000 m <sup>2</sup>	92.000 m <sup>2</sup>
<b>Restoran/Cafeler</b>	8.000 m <sup>2</sup>	
<b>Karayolu Bağlantılı Depo Alan Sahası</b>	81.000 m <sup>2</sup>	167.000 m <sup>2</sup>
<b>Dolum İstasyonu ve Araç Yıkama Merkezi</b>	7.000 m <sup>2</sup>	

**Kaynak:** İzmir Ticaret Odası, 2020

### 3.1.2. Bologna Lojistik Köyü ve Lojistik Köyde Verilen Hizmetler

- **Lojistik İşletme Sayısı ve Alandaki Taşıma:** İntermodal taşıma operatörü, uluslararası sevkiyat işletme sayısı 81, çekiciler, dağıtım ve taşıma işletmeleri, hava yük taşıma işletmeleri, temizlik firmaları.
- **Lojistik Hizmetleri:** Vagonlardan antrepolara aktarılan ürünlerin idaresi, antrepolar, temiz ve temiz olmayan ürünler için depo yerleri, depolama yerleri, tam lojistik hizmet alanı, konteyner denetleme alanları, demiryolu hizmetleri, mal dağıtım birimi.
- **Enternasyonal ve Uluslararası ve Ulusal Bağlantılar:** Apulya, Cenevre, Sardanya, Sicilya limanları, Legorn, Tauro, La Spezia, Taranto. Helsinki, Hoeje-Tastrup, Kopenhag, Luebeck, Helsinborg, Mets-Sablon ve Güny İtalya ile transit demiryolu bağlantısı mevcuttur.
- **Bilgi-İşlem İstasyonları:** Lojistik merkezde yer alan işletmelerin kolay bir şekilde veri aktarımı gerçekleştirmeleri, e-posta gibi hizmetlerden yararlanmaları, yerel otoriterlerden sağlanan veri işlem ve bilgi sistemlerine erişimi kolayca sağlar. (İperbole-Bologna ve Emilia-Romanya bölgesi için internet hizmeti kolayca sağlanır.) Projelerdeki yapılar telematik, optik sistem ile donatılmıştır.
- **Araç Park Alanı:** Ağır vasıta ve otomobiller için ücretsiz park alanı. 16.000 m<sup>2</sup> ışıkla donatılmış etrafı çitle çevrili ücretli, ağır vasıta park alanı 382.538 m<sup>2</sup>.



**Şekil 2. Bologna Lojistik Köyü Yerleşim Planı**

**Kaynak:** Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Köyler, 2020

### 3.2. İspanya-Plaza Lojistik Köyü

İspanya’da 21 tane lojistik köy bulunmaktadır. İspanya lojistik merkezinde bulunan 12 tane lojistik deniz kıyılarına yakın yerlerde kurulmuştur. İç kesimlerde ise 9 tane lojistik köy bulunmaktadır. İspanya’daki Lojistik Merkezler Birliği (ACTE- Asociacion de Centros de Transporte de Espana) çatısı altında toplanmışlardır. ACTE, yönetimi Kominite tarafından yürütülmektedir. ACTE, lojistik köyler arasında bilgi ve tecrübe alışverişinde ortam ve birliktelik sağlayıp ve lojistik merkezler arasında işletmelerin gelişmesine imkan sağlar (Tanyaş, 2011).



Şekil 3. Plaza Lojistik Köyü

Kaynak: <http://www.plazalogistica.com/pagEstatica.aspx?ID=103>, 2020

### 3.2.1. Verilen Hizmetler

- Kamu Hizmetleri: Su tesisatı, içme suyu, gaz, elektrik, yağmur suyu için drenaj sistemi, telekomünikasyon sistemi, endüstriyel su.
- Özel Hizmetler: Yemek servisi, bankalar, Lokantalar, kafeler.
- Araç Park Yeri: 170. 273,00 m<sup>2</sup>
- Yol Şebekesi: 1.736.072,00 m<sup>2</sup>
- Bilgi-İşlem Teknolojisi: Telekomünikasyon ağı 763,000 m<sup>2</sup> lineer metre.<sup>2</sup>

### 3.2.2.Plaza Lojistik Köyün Avantajları

- Güney Avrupa'da Toulouse, Madrid, Bilbao, Bordeaux, Barcelona ve Valencia gibi merkezi bir yerde metropol bir şehirdir. Nüfus yoğunluğu fazla sosyal ve ekonomik faaliyetlere sahiptir.
- Kuzey-doğu güzergahında bulunan İber Yarımadası'nda bulunmaktadır. Karayolu, denizyolu ve havayoluna yakın konumdadır.

<sup>2</sup> Lineer: Telekomünikasyon da açılabilir ya da dairesel karşıtı olarak çizgisel terimlerde lineer hız, lineer hızlandırıcı olarak kullanılır.

- Avrupa'nın kuzeyine uzanan Trans-Avrupa'nın güneyinde yer almaktadır. Akdeniz ve Atlantik eksenlerini birbirine bağlar.
- Zaragoza üniversitesinde mastır ve doktora öğrenimleri parasızdır. Zaragoza lojistik ve lojistik araştırma merkezidir. Massachusetts Teknoloji Enstitüsü (MİT) ulaştırma merkezi ve lojistiğin katılımıyla MİT Zaragoza Lojistik Merkez Proqramı oluşturulur.
- Lojistik altyapı çalışmaları tamamlanmış olup çevresindeki ekonomik yerlerine ve ulaşım yerlerine, bağlantıları mevcuttur. İşlevselliği ve altyapı genişliği ile birçok ihtiyaçları karşılayacak yeni faaliyetlere sahiptir.
- Ulaşım ve lojistik merkez için gelecek nesiller için bir intermodal merkeze sahiptir.
- Plaza lojistik merkezler için önemli kara ulaşım yeridir.
- Plaza lojistik operatör için sinerji elde eder ve lojistik zincirde entegrasyonu kolaylaştırır.
- Zaragoza Lojistik Merkezi; dağıtım zincirlerine, işlevsel ve verimlilikte katkı sağlamayı ve firmaların verimliliğini daha iyi seviyelere ulaştırmak için tasarlanmıştır.
- Aragon Bölgesel Hükümeti ve Rioja Tasaruf Bankası ile oluşturulan proje operatör ve birçok fonksiyonel ihtiyaçları karşılayabilmektedir (İZTO, 2008).

### **3.3. Nürnberg Lojistik Köyü-Almanya (GVZ Nürnberg)**

Lojistik köy kavramı Almanya bölgesinde Güterverkehrszentrum-Gvz olarak ifade edilmektedir. Ulaştırma zinciri içerisinde GVZ taşıma modu içerisinde kolaylık sağlar. GVZ demiryolu ve karayolu taşımacılıklarının entegre edildiği intermodallere sahiptir. Lojistik köy GVZ ile uğraşan, bağımsız firmaların kendilerine ait olan binaların ve arazilerin faaliyet alanlarının işlettikleri yerlerdir (Tanyaş ve K. Hazır, 2009).

Nürnberg Lojistik Platformu, yıl içerisinde 16 milyon ton taşıma ile Almanya'nın en büyük ve önemli multimodal lojistik platformudur. 337 hektar ile 260 şirket ve 5500 personele iş istihdamı sağlamaktadır. Trimodal (karayolu, denizyolu ve demiryolu) ürün taşımacılığı ile doğrudan nakliyecilere ulaşım sağlar. Konum itibari ile Trans-Avrupa ağlarının kesiştiği ve Güneydoğu Avrupa'ya çıkan kapıdır. Almanya bu merkez konumda 27 milyon nüfusa hizmet etmektedir. Almanya'da lojistik köyler koordinatör bir kuruluşa sahiptir. Almanya'daki lojistik köyler Deutsche GVZ-Gesellchhaft mbH (DGG) kuruluşa bağlıdır (Tanyaş ve K. Hazır 2009).



**Şekil 4. Nürberg Lojistik Köyü**

**Kaynak:** Location in Europe, Bayernhafen Nürnberg, 2020

### **3.3.1. Nurnberg Lojistik Köyde Verilen Hizmetler**

- Özel Hizmet Alanı: Elektirik, telefon, yabancı dil okulu, tıbbi hizmetler, yer kiralama.
- İntermodal Hizmetler: Trimodle (karayolu, demiryolu ve deniz yolu) konteyner terminali.
- Alanda çalışan tahimini kişi sayısı: 5.500 (İZTO, 2008).

### **3.4. Sogaris Lojistik Platformu – Fransa (Platforme Logistique Sogaris)**

Avrupa kıtasındaki ilk uygulama örneği olma özelliği taşıyan Sogaris Lojistik Platformu Rungis'te bulunmaktadır. Lojistik destek merkezi tecrübeleri ile depolama ve siparişlerde firmalara kişiselleştirilmiş hizmetler vermektedir. Paketleme veya tüketici satış birimlerinde ürün alınarak siparişlerin hazır hale gelmesi, müşteri memnuniyeti daha iyi seviyelerde sağlanarak, disiplinli kalite faaliyeti göstermektedir. Bu kalite ISO 14001 onaylıdır (Elgün, 2011b: 38).

#### **3.4.1. Sogaris Lojistik Köyde Verilen Hizmetler**

- Ulusal ve Uluslararası Demiryolu Bağlantıları: Güney-Batı Fransa'nın Novatrans ağı.
- Kamu Hizmetleri: Postahane, otobüs ve raylı sistem proje hattı, gümrük hizmeti.
- Taşıma ve Lojistik Hizmeti: Paketleme, siparişler, antrepolar, ulusal ve uluslararası taşıma.
- İlk Yardım Hizmetleri: Lojistik merkezde bulunan medikal merkezler
- Özel Hizmetler: Kafeler, güvenlik, lokantalar, petrol istasyonu, araç merkezi.
- Bilgi İşlem Teknolojileri: Telekomünikasyon ve fiber optik ağları.

- Yangın Söndürme Hizmeti: Rungis söndürme aracı lojistik merkezdeki müdahale aracı.
- Lojistik Platformda Tahmini Kişi Sayısı: 1.500.
- Toplam Araç Park Alanı: 43.000 m<sup>2</sup>
- Diğer Lojistik Bilgiler: 2.000 m<sup>2</sup> lik yeni ofis yazıhanesi yapılmaktadır.

Sogaris Lojistik Platformu, Paris'e 7 km uzaklıkta olup Uluslararası gıda pazarına yakındır. Sogaris Lojistik Platformu kiracılar için depolama alanları leasing etmeleri uygundur (İzmir Ticaret Odası, 2008).



Şekil 5. Sogaris Lojistik Köyü

**Kaynak:** Truckblog.fr, 2020.

### 3.5. Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları

Çeşitli işletmeler tarafından yürütülen lojistik faaliyetler, belirli bölgelerde mevcut olan lojistik köyleri, iyi planlanmış ve mükemmel yönetilen ürün taşımacılığı faaliyetleri, bu amaç doğrultusunda inşa edilen ortak alanlar grupları halinde bulunmaktadır. Lojistik köy faaliyetleri arasında dağıtım merkezi, ofisler, ulaşım alanları gibi birçok faaliyeti destekleyen depolar, antrepolar ve tesis alanları bulunmaktadır. Lojistik köylerde çeşitli alanlarda ürün taşımacılığının artması ile birlikte önemi her geçen gün artmaktadır.

Ticaret akışındaki hizmet sağlayıcıları, ulaşırmada türlerinin bir arada olmasını sağlayan, katma değer lojistik hizmet veren kesinti olmaksızın il dağıtımında tıkanığı yerleri önlemeye çalışan lojistik hareketin bir araya toplandığı yer içerisinde olan lojistik köyler kavramı ilk kez ABD’de sanayinin gelişmesiyle ortaya çıkmıştır. Lojistik köy Japonya’da trafiği rahatlatmak, iş gücü ve maliyeti en aza indirmek için faaliyete geçirilmiştir.

Zaman içerisinde lojistik köyün ilk örneklerini Fransa’nın başkenti Paris’te Uarantor Bölgesinde Ve Sonoros (Rungs)’da oluşturulmuştur. 1960’ların sonlarında lojistik köyler Almanya ve İtalya gibi ülkelerde görülmeye başlanmış. Lojistik köyler gelişmesiyle karayolu ve demiryolu çeşitli taşımacılığa cevap verir hale gelmişlerdir. 1990’lı yıllarda lojistik köyler, İngiltere, İtalya, Almanya, Belçika gibi Avrupa ülkelerinde artış göstermiştir (Terzi ve Bölükbaş, 2016: 214).

Lojistik köylere sahip olmanın en önemli nedeni, artan ticaret hacmi ve şehirlerdeki lojistiğin arz ve talebe olan hareketliliğinin artmasıdır. Dünya genelinde artan küresel ticaret, devletlerin ekonomileri üzerinde olumlu bir etkiye sahip olmuştur. Lojistik köyleri iş dünyasını canlandırıyor, satışları artırıyor, pazarda denge sağlıyor. Bu olumlu etkilerin yanı sıra çok fazla araç kullanarak hava kirliliğine neden olmaktadır. Şehir trafiğini yoğunlaştırarak, hava kirliliğin yanı sıra insan sağlığını da bozar. Lojistik köyler onlarla rekabet getiriyor. Her geçen gün artan yük taşımacılığında kentteki ağır vasıtaların yaşamını olumsuz yönde etkilememek için ağır vasıtaların şehir merkezindeki uzak yerlerde bulunması gerekmektedir. Bu çözümün uygulanmasında intermodal yük taşımacılığı, depolama, yük dağıtımını olarak tanımlanacak alanların ulaşım ağlarına ve şehir pazar yerlerine yakın olması gerekir ( [www.lojistikhatti.com](http://www.lojistikhatti.com), 2020).

Lojistik köylerin Türkiye’de uygulanmasında Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı’nın ve Devlet Demiryolları, Türkiye’nin 19 yerinde lojistik köy kurmaya başlamıştır. Türkiye’de lojistik köyler kamu-özel işbirliği ile gerçekleştirilmektedir. Devlet Demiryolları ile beraber lojistik köyler karayolu, denizyolu ve hava yolu ile bağlanmış olacak. Ulusal ve uluslararası lojistik, nakliye ve eşya dağıtımının çeşitli işletmeler tarafından kabul edilen lojistik köylerin tamamlanıp yılda TCDD 6 milyon ton (%35) fazla yük taşıma planlanmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

Konteyner yükleme ve boşaltma, gümrük sahaları, gümrük müşavirleri ve acenteler yer alan bu lojistik köylerde, gümrük hizmetleri gibi hizmetler başta olmak üzere birçok hizmet kolları merkezi konuma gelecektir. Lojistik köylerde eşya yükleme, boşaltma, idari ve sosyal tesisler, personel yazıhaneleri, otopark, yönetim merkezi, bankalar, restoranlar, hoteller, bakım – onarım, akaryakıt tesisi, depo, antrepolar, marketler, posta merkezleri, genel hizmet tesisleri yer alacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020). TCDD kapsamında yer alan lojistik köyler;

### **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Lojistik Köyler**

- İstanbul (Halkalı Lojistik Köy)
- Samsun (Gelemen) Lojistik Köy
- Kocaeli (Köseköy) Lojistik Köy
- Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köy
- Uşak Lojistik Köy
- Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köy
- Mersin (Yenice) Lojistik Köy
- Konya (Kayacık) Lojistik Köy
- Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köy
- Denizli (Kaklık) Lojistik Köy
- Erzurum (Palandöken) Lojistik Köy
- Kars Lojistik Köy
- Sivas Lojistik Köy
- Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köy
- Mardin Lojistik Köy
- Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köy (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).



Şekil 6. TCDD Lojistik Köyleri

Kaynak: www.tcdd.gov.tr, 2020

### 3.5.1. Samsun (Gelemen) Lojistik Merkezi

Türkiye'nin ilk lojistik köyü Samsun'da (Gelemen) 06.06.2007 yılında faaliyete geçmiştir. 5 tane Sanayi Organize Bölgesi mevcut olan Samsun, uluslararası önemiyle Türkiye'nin doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde olmasıyla yük taşıma koridorunun da orta noktası konumundadır. Samsun'daki lojistik köy 330.000 m<sup>2</sup>'lik alan üzerinde kurulmuştur. Yüklerin elleçlenmesinde gereken bütün hizmetlerin yanı sıra yardımcı hizmetlere ve destek hizmetler cevap verebileceği şekilde faaliyete geçmiştir. Karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılık sistemlerinde bir arada sunulmasıyla ulusal olmayıp, Uluslararası taşımalarda da önemli bir işlev üstlenmesi sağlanmıştır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 56).



**Şekil 7. Samsun Lojistik Merkezi**

**Kaynak:** [www.virahaber.com](http://www.virahaber.com), 2020

Samsun (Gelemen) lojistik köy projesi ile senede 500.000 ton taşıma miktarını 1.100.00 tona çıkarılması öngörülmektedir. Lojistik köyde genel olarak yapılan taşımalar; hurda, demir, bakır, klinker, rulo saç, konteyner, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un ve gübre taşıması yapılmaktadır ([www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), 2020).

### **3.5.2. İstanbul (Halkalı) Lojistik Köyü**

İstanbul, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığında Türkiye'nin önemli bir merkezidir. İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan Halkalı, karayolu ve demiryolu ile taşınan ulusal ve uluslararası yüklerin çoğunun bağlandığı yerdir. Artan trafik yoğunluğu, kentsel gelişim ve altyapıyı olumsuz yönde etkilemektedir. İstanbul'da kurulacak lojistik Köyü (Halkalı), bu sorunları minimize edip ve ulaşım hizmetlerini iyileştirmeyi amaçlamaktadır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 59).

İstanbul (Halkalı lojistik köyü RO-LA taşımacılığına uygundur. Halkalı lojistik köy inşaat çalışmasında RO-LA taşımacılığı için rampa yollar inşa edilmektedir. Daha geniş mevki olarak Ispartakule belirlenmiş olup tevziat planı hazırlanmıştır. Bu iki lojistik köyün faaliyete geçmesiyle yılda 944.000 ton olan yük taşıma miktarı 2.000/ton yıla çıkmış (Türkiye

Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.3. Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü**

Eskişehir (Hasanbey) lojistik Köyü projesi için hazırlanan altyapı ve binaların mevcut lojistik köyünden demir, seramik, inşaat araç gereçleri, buzdolapları, konteynerler, manyezit, gıda maddeleri, su ve kömür taşınacak (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

Eskişehir (Hasanbey) lojistik köyün 19.03.2014 yılında açılmış olup 100 milyon lira harcanmıştır. Toplam 540.000 m<sup>2</sup> açık ve kapalı alana sahip, modern bir lojistik köy hizmete sunulmuştur ([www.eskisehir.gov.tr](http://www.eskisehir.gov.tr), 2020).

### **3.5.4. Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köyü**

Balıkesir Belediyesi ile TCDD arasındaki protokol anlaşması ile Gökköy tarafında 200.000 m<sup>2</sup>'lik bir alanı kapsayan kamulaştırma çalışmaları tamamlandı. Gökköy Lojistik Köyü projesinin yanı sıra Bakü-Kars Tiflis demiryolu ve Bandırma tren-feri projesi, bu bölgeden planlanan yüklerle hem Orta Asya hem de Avrupa ülkelerine ulaşmayı hedefliyor. Balıkesir (Gökköy) Lojistik Köyü'nün hizmete başlamasıyla birlikte 390 bin ton/yıl, ulaşım miktarının 1.000.000 ton/yıla çıkarılması planlanıyor. Köyden taşınacak lojistik yükler; konteyner, mdf, gıda maddeleri (et ve süt ürünleri), kaolin, elyaf ve sentetik malzemeler, içecek malzemeleri, kömür, demir cevheri, sanayi ürünleri taşınacak (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.5. Uşak Lojistik Köyü**

Uşak lojistik köyün faaliyete geçmesiyle ilk durumda 113.000 ton/sene içinde olan yük taşıma miktarı 246.000 ton/seneye çıkartılması hedeflenmektedir. Uşak Lojistik Köy' den battaniye, mermer, iplik, mermer tozu, plastiğin hammaddesi, makine ekipmanları, gıda maddeleri taşınması planlanmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.6. Mersin (Yenice) Lojistik Köyü**

Mersin'de gelişen sanayi ile birlikte her geçen gün artan nüfusu ile Akdeniz'in önemli İhracat ve ithalat kapısı konumuna gelmiştir. Bundan dolayı Mersin' (Yenice) de kurulacak lojistik köy önem kazanmaktadır. Yenice Lojistik Köy' de yaklaşık olarak 418.000 ton/sene olan yük taşıma miktarı 890.000 ton/seneye taşınması hedeflenmektedir. Yenice Lojistik Köy'

den makine yedek parçası, makine, tarım aletleri, gıda maddesi, pamuk, kimyasal ürünler, çimento, askeri yükler ve ambalaj malzemelerinin taşınması öngörülmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.7. Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü**

Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü yaklaşık olarak 1 milyon metrekare alan üzerine kuruludur. Kayseri şehrinin doğusuna uzanan hattın Kuzey demir yolu hattın işletme faaliyetine başlamasıyla şehirde üretilen sanayi ürünlerinin iç ve dış pazara ulaşım kolaylığı sağlanacak. Kayseri kentinin kuzey tarafında gelişip büyüyen sanayi şehri olması hedeflenmektedir ([www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr), 2020).

Kayseri (Yenice) Lojistik Köyü ilk etapta 717.000 ton/sene içinde yük taşınması hedeflenmekte ve daha sonra bu 1.782.00 ton/seneye hedeflenen yük taşıma miktarı, lojistik köyde genel olarak taşınan yükler konteyner, pamuk, çinko, sac levha, yem, boru, mobilya, kablo, oto lastik, askeri yükler ve soba taşınması gerçekleştirilmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.8. Kocaeli (Köseköy) Lojistik Köyü**

Kocaeli (Köseköy) Lojistik Köyü 600.000 ton/sene olan yük taşıma miktarını 1.500.000 ton/seneye çıkartılması hedeflenmektedir. Kocaeli Lojistik Köy' den mdf, sunta, konteyner, alçıtaşı, petrol ürünleri, klinker, selüloz, su taşımacılığı, borasit, demir-çelik, sac, odun ve tutkal taşınması yapılacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.9. Konya (Kayacık) Lojistik Köyü**

Konya Lojistik Köyü tevsiat projesi belediye tarafından hazırlanmıştır. Konya Lojistik Köyü'nün tanıtımıyla ilk etapta 634.000 ton yükün taşınması hedefleniyor. Bu kargo miktarının daha sonra 1.679.000 ton/yıl'a taşınması planlanmaktadır. Genel olarak Konya (Kayacık) Lojistik Köyün' de mermer, çimento, kömür, yem, saman, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri ve askeri malzemeler taşınacak (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.10. Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü**

Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü'nün 327 dekar arazi üzerine inşa edilmesi planlanmaktadır. Türk Cumhuriyetleri ve Kafkasya hattı ile bağlantısı ile batı-doğu ulaşım konumu önemli olacaktır. Erzurum (Palandöken) Lojistik Köyü projesi, faaliyete geçtiğinde yük taşıma miktarını 200 bin tondan 400 bin tona çıkarmayı hedefliyor. 2008 yılında planlanan Palandöken Lojistik Köyü faaliyetinde demir, araba, un, tuğla, seramik gıda maddeleri, su, içecek ürünleri gübre, yem ve saman yükleri taşınacaktır (Kılıç vd. 2009, 748).

### **3.5.11. Denizli (Kaklık) Lojistik Köyü**

Kaklık Lojistik Köyü'nde kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış olup inşaat çalışmaları halen devam etmektedir. Kaklık Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde yıllık 150.000 ton yük taşınacak. Daha sonra nakliye miktarının yılda 500.000 tona çıkarılması planlanmaktadır. Gelişen mermer Sanayi ve tekstil ihracatıyla yurt dışına lojistik köyün kurulmasıyla şehri daha rekabetçi bir konuma taşıyacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

Kaklık Lojistik Köyün inşaatının 400 milyon TL olacağı tahmin edilirken, faaliyete geçmesiyle demiryolu taşımacılığının 7,6 milyon ton artması ve demiryolu taşımacılığının %56 oranında artması hedeflenmektedir (Tanyaş ve Paksoy, 2012: 146). Kaklık lojistik Köyün' den mermer, kömür, klinker, konteyner, tekstil ürünleri, bakır hammaddelerinin taşınması yapılacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.12. Kars Lojistik Köyü**

Kars'ta sondaj faaliyetlerine başlanmıştır. Sanayi bölgesi ile ikinci organize sanayi bölgesi arasında 31 bin hektar alan üzerinde kurulacaktır. Kars Lojistik Merkezi'nde depo sahasına bağlı 8 adet demiryolu hattı, gümrük sahasında 5 adet demiryolu hattı, 9 adet depo (148.752 m<sup>2</sup>), gümrük idari binası, lojistik yönetimi, giriş güvenlik binası, sinyalizasyon, misafirhane, katener, pozotosu, lojistik firmaların binası, müşavir binası, su deposu, ısı merkezi, cami, genel mutfak, sosyal tesis, türk hamamı yakıt istasyonu yer alacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.13. Sivas Lojistik Köyü**

Yer tespit çalışmaları Sivas ilinde devam etmektedir. Sivas Lojistik Köyü'nde işlenmiş demir, seramik, demir cevheri, kömür, inşaat malzemesi, hurda, idari ve askeri malzeme ve gübre taşınması yapılacaktır. Sivas lojistik sektöründe 1.000.000 ton/yıl taşıma kapasitesi 500.000 m<sup>2</sup> alan kazandırılacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.14. Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü**

Kahramanmaraş'ın Ortadoğu'ya, İskenderun ve Mersin limanlarına yakın olmasıyla bu bölgede lojistik köy kurulmasını cazibe haline getirmiştir. Organize Sanayi Bölgesine 3 km uzaklıkta, Kahramanmaraş-Nurdağı karayolu üzerinde geniş güzergah bir yolu olan Türkoğlu ilçesinde kurulması planlanmaktadır. Bölgede yapılacak lojistik taşımacılıkta başta iplik, krom, çimento, pamuk örme kumaş, seramik, gübre, odun, mermer taşınması yapılacaktır. Lojistik sektöre 1.900.000 ton taşıma kapasitesi 797.000 m<sup>2</sup>'lik lojistik alana sahip olacaktır. fizibilite çalışmaları tamamlanmış, kamulaştırma çalışmaları başlanmıştır ([www.istekobi.com.tr](http://www.istekobi.com.tr), 2020).

İhale kapsamında, lojman müdürlüğü binası, sosyal tesis, 2 adet güvenlik kulübesi, trafik hizmet binası, yükleme rampası, trafik gözetleme kulübesi, konteyner sahası, boşaltma çukuru, vinç kirişi, peyzaj imalatı, ihata duvarları, ihata duvarları, stok sahası yapılacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.15. Mardin Lojistik Köyü**

Mardin Lojistik Merkezde toplam 403.718 m<sup>2</sup> alan üzerinde tesis edilecektir. Mardin Lojistik Merkezi iki etap şeklinde yapılacaktır. Kamulaştırma çalışmaları bitinceye kadar istasyon sahasının yük merkezi haline getirilip, taşımalara buradan başlanacaktır. TCDD mülkiyetinde yaklaşık olarak 50.000 m uzunluğunda bir adet gar yolu ve 1.500 m uzunluğunda bir adet yükleme boşaltma olmak üzere toplamda iki adet yol yapılması planlanmıştır. 25.000 m<sup>2</sup> saha betonlaması ile 1.500 m uzunluğunda 1 adet gar yolu ve 1.500 m uzunluğunda 1 adet yükleme boşaltma yolu olmak üzere 2 adet yol yapılması planlanmıştır. Birinci etabın bitmesiyle ikinci etabın kamulaştırma çalışmalarına devam edilecektir.

Mardin lojistik merkez Türkiye lojistik sektörüne 1.500.00 ton/yıl taşıma sağlayacak 404.000.000 m<sup>2</sup> lojistik alan kazandıracaktır. Mardin lojistik sektör demir çelik ürünleri, seramik, konteyner, izolasyon malzemesi, askeri malzeme, inşaat malzemesi taşıması yapılacaktır. Mardin Lojistik Merkez ile Türkiye, Irak-Suriye bağlantısını sağlayacak Ortadoğu ve Arap Yarımadası'na açılan kapı konumunda olacaktır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, 2020).

### **3.5.16. Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köyü**

Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köy organize sanayi bölgesi ile bağlantılı bir şekilde planlanmıştır. Bozüyük'ün gelişmiş sanayisi ve ulaşımında önemli bir konumda olması ile lojistik merkez potansiyelinde olma özelliğine sahiptir. Bozüyük'ün Gemlik limanı ile olan demiryolu bağlantısıyla her üç ulaşım modunda önemli bir yere sahiptir. Bozüyük Lojistik Merkez, lojistik sektörde 1.900.000 ton/yıl taşıma kapasite sağlayacaktır. Kurulum alanı 132.000 m<sup>2</sup>'lik bir alana kurulacak. Kamulaştırma ve inşaat işleri devam etmektedir. Seramik, konteyner, inşaat malzemesi, askeri malzeme, demir çelik malzeme, izolasyon malzemesi taşınacaktır (Bozüyük Ticaret Sanayi Odası 2020).

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK KAVRAMI VE YEŞİL EKONOMİ**

Sürdürülebilirlik günümüzde kullanılan bir terimdir. 1980 yılından itibaren daha geniş alanlarda telaffuz edilmeye başlanmıştır. Latin kökenli “Sustinere” sözcüğünden türetilmiş ve çeşitli sözcüklerle farklı anlamları karşılıyor olmasından öte; temelde, sürdürme işlemine dahil olmak, devamını sağlamak, devamlılık sürecine katkı yapmak, var olmak gibi ifadeleri içine almaktadır (Onions, 1964: 2095).

Rostow’un geleneksel toplum modeline bakıldığında, olgunluk derecesi ve kitlesel tüketimde yol alan her bir zincir, kalkınmanın daha iyi boyutlarına göndermede bulunmaktadır. Her bir boyut sürdürülebilir bir kalkınmaya taşıyacaktır. Burada aşamalara geçmeden önce kalkınmanın tanımını yapmalıyız.

#### **4.1. Sürdürülebilirliğin Tanımı**

Sürdürülebilirlik, var olmak için yapılan mücadelenin adıdır. Sürdürülebilirlik kelime anlamı olarak; ekonomik, sosyolojik ve ekolojik sistemlerin olabildiğince korunması ve devamlılığını sağlayan süreçtir. Bugün geleceğe dönük planların nasıl ve hangi stratejilerle uygulanacağı çizgileri belirtmektir (Kılıçoğlu, 2005: 73). Sürdürülebilirlik tekrarı olmayan kaynak kullanımı sınırlarının belirlenmesinde, tekrar eden oluşum sürecinde bulunan kaynakların tasarruf sağlanarak anlatılmaktadır (Ceylan, 2010: 11).

Sürdürülebilirlik, farklı açıyla tanımlayan Longhursts (2007), “Dünyanın faydalanıcıları olan bizlerin sorumluluk duygusuyla gerçekleştirdiği çeşitli eylemleri tanımlayan bir sistemdir” ifade etmiştir. Ekolojik yapıyı tehdit eden unsurların yok edilmesiyle aynı zamanda çevre dostu olması sürdürülebilirliğin temelini oluşturur. Sürdürülebilirlik dünyanın içinde yaşayan bütün canlıların devamlılığını oluşturan kurallardan oluşmaktadır. Sürdürülebilirlik doğal yaşam ortamının maruz bırakıldığı zararı ortadan kaldırmaya değil; gelecek nesillerin doğal yaşam ihtiyaçlarını karşılanması için doğal kaynakların korunmasına odaklanır (Kılıç, 2006: 95).

Ekonomi açısından sürdürülebilirlik; sürdürülebilir kavramı ile ele alınan, “üretim

sürecinde yenilenebilir kaynaklara yönelerek ve üretim faaliyetlerinin bölgeye olan etkilerinden sorumlu olmak” olarak tanımlanır (Yavuz, 2010: 65).

#### **4.2. Sürdürülebilirlik ve Tarihsel Gelişim Süreci**

Sürdürülebilirlik 1700 senenin sonu ve 1800’lü senenin başında Almanya’nın Baden de bulunan “Kara Ormanların” tahribatını önlemek amacıyla çıkarılan kanun ile yürürlüğe geçtiğini ve doğal kaynakları sürdürülebilir adına olduğunu anlamak gerekiyor. Bu kanunun önemi sanayi devriminden sonra toplum, ani bir ekonomik ve teknolojik gelişim dönemine şahit olmuştur (Borghesi & Vercelli, 2003: 77). “Sanayileşmenin çevreye verdiği zarar boyutları” tanımlayabileceğimiz bu ilişki, 1970’li yıllarda petrol krizi ve 1980’lerde küresel ısınmayı örnek gösterilebilir (Cantimur Büken, 2011: 8). Problemlerin olması sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı ve dünya üzerinde önlem alınması gerekliliğini ortaya koymuştur.

1949 yılında Amerika Birleşik Devletleri Orman bölümünde çalışan Aldo Leopold tarafından yayın hayatına giren “A Sand County Almanac: And Sketches Here And There” isimli kitabında sürdürülebilirlik kavramı, devletlerarası politika çevre dalında 1960 ve 1970 yıllarında yerini almıştır. Sürdürülebilir gelecekte nüfus artışı, bitki örtüsü ve ormanların azalması, çölleşme ve ekolojik çeşitlikte azalma, hava kirliliği, küresel ısınma, kaynakların tüketilmesi, sağlık ve insan hakları, iklim değişimleri gibi sorunların olması kaçınılmazdır. Ülkelerde ekonomik gelişmeyi belirleyen nüfus, doğal kaynaklar, tarımsal üretim, endüstriyel üretim, İtalyan iş adamı kimliği ile bilinen Aurelio Peccei ve İskoçyalı ekonomist Alexasander King’in daveti ve 10 ülkenin katılımıyla 30 kişilik MIT (Massachussets Institute of Technology)’ ten bir topluluk (Roma Kulübü) katılımıyla incelenmeler başlanmıştır. 1972 yılında yapılan inceleme sonucunda Roma Kulübü tarafınca konuların birbiriyle olan bağlantının denetlenmediği takdirde insanlığın sonunu tehlikeye düşürecek rapor olan “Büyümenin Sınırları” rapor yayınlanmıştır. Raporda ekolojik sistemin sürdürülebilir olması dünyada uygulanan sistemlerin büyüme döneminde denge dönemine geçiş göstermesi belirtilmiştir (Rodwel, 2007:47; Wright, 2002: 38).

1990’lı yıllarda ülke ekonomileri ürün ve yakıt kullanma hızındaki artışta Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) dikkate alınmıştır. Ülkeler için soğuk savaşın bitmesi, ekonomik ve siyasi durumlarını kontrol ederek yoksulluğun azalması ve kitle geçişine kadar birçok kalkınma hareketlerini hayata geçirildi. Avrupa Devletleri yerel ekonomik ve kültürel

unsurlarla var olan kültürel ve ekonomiği globalize etmek için bu durumdan yararlanmışlardır. Mevcut durumdan memnun olan ve bunun devamını isteyen gruba karşı 2000’li yıllara doğru geldikçe sürdürülebilir ekonomi yönüne doğru bir yönelim olduğunu gösteren ibareler mevcuttur (Özgen Vatan, 2013: 9). UNDP 2001 yılındaki raporunda bu ibarelerden şu şekilde söz etmiştir;

“Dünya kalkınmayı basit bir gelir kalemi olmaktan ziyade kaçınılmaz bir gereksinim olarak görmeye milenyumdan sonra başlamıştır. The World Bank (TWB), International Monetary Fund (IMF) gibi kuruluşlar yoksulluğun sadece kıt gelir kaynaklardan kaynaklanmadığını ayrıca besin kaynakları, içilebilir su eğitim-öğretim ve yoksulların sahip olduğu fırsatları etkileyen diğer hizmetlerden de kaynaklı olduğunu kabul ettiler. UNDP ise İnsan Gelişim Endeksi gibi endeksler ile milli refahın ortalama ölüm yaşı, eğitimden faydalanabilme ve yaşam standartları gibi unsurlara bakarak ölçülebilmesi amacıyla bazı kriterler oluşturmuştur. Gelir seviyesi yüksek ülkelerde yapılan araştırmalarda GSMH’nin yüksek olmasının mutluluğu arttırmadığı ortaya çıkmıştır. Buna örnek olarak 1957 yılında Amerika’da yaşayan çok mutlu olarak tanımlanan insanların oranı 0,37 iken 1990’lı yılların ortasında bu oran 0,30’lara düşmüştür. Oysaki bu dönem içinde GSMH oranı 2 kat artmıştı. Gelişmiş ülkelerde artık malzemeler, trafikte geçen süre ve obezite nedeniyle bireylerin sağlıklarının zarar görmesi gibi kaynakların heba edildiği durumlar GSMH ile doğru orantılıdır” (UNDP, 2001: 250).

Sıfır atık projesini kendine ilke edinmiş işletmeler üretim sürecinin daha aktif hale gelmesi için atıklarını minimize etme ihtiyacı duymuştur. Bu tür yan ürünlere ihtiyaç duyan kullanım alanı oluşturabilecek geri dönüşüm tesislerine satarak kazanım sağlamışlardır. Elektronik aletlerin ve arabaların geri alınması bazı ülkelerde zorunlu hale gelmiştir. Bu gelişmelerin, sürdürülebilir ekonominin de gelişmesine katkı sağlamıştır (Özgen Vatan, 2013: 12). Norveç, İngiltere ve Çin örnek gösterilebilir. Türkiye’de 2019 yılında uygulanan “Ücretli poşet” örnek olarak gösterilebilir.

Inglehart (1997) yılında “Devletleri, firmaları, kamuoyunu ve merkezi güç unsurlarının sürdürülebilirlik kavramını desteklemeleri konusunda bireylerin tutum ve davranışlarının nasıl değişiklik gösterdiğini anlamak kaçınılmazdır” yaptığı açıklamada gelir seviyesi yüksek toplumların, düşük olanlara kıyasla sürdürülebilirlik değerlerine daha çok değer verilebileceğini öngörmektedir. Bunun sonucunda ekonomik seviyesi farklı devletler için

belirlenen ikna stratejileri farklı olması kaçınılmazdır. Toplumların sorunları çözümünde tek başına yeterli değil ve toplum kendini yenilemesinin kaçınılmaz olduğu konusunda, mevcut dünya toplumunun bu geçiş sürecin hangi tarafında olduğunu önemini arz etmektedir. Örnek olarak sağlık, doğal yaşam ve spor gibi konulara duyulan ilgi alanının iletişim için gerçekten önem arz eder (Özge Vatan, 2013: 17).

### 4.3. Sürdürülebilirliğin Önemi

Günümüz insanların ihtiyaç duyduğu ürün ve hizmetleri karşılamak için doğal kaynakları kullanır. Endüstrileşmenin doğal kaynaklar ve çevre üzerinde bıraktığı zararın her geçen gün artması gelecek kuşaklar açısından tehdit oluşturmaktadır. Bunun fark edilmesi de son dönemlerde mümkün olmuştur. Endüstrileşme çevreye verdiği zararlar, sürdürülebilirlik kavramının oluşmasına ve önem kazanmasına yol açmıştır. İşletmenin temel amaçlarından biri olan varlıkların sürdürülebilmesi ancak, sürdürülebilir ekonomik ve sosyal çevrenin varlığı ile mümkündür (Çamlıca ve Akar, 2014: 101).



Şekil 8. Sürdürülebilir Kalkınma

Kaynak: T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2020.

Sürdürülebilirliğin yaşamın içinde önem kazanması bazı nedenlere bağlanmaktadır. Bu nedenler Kılıç (2010) şu şekilde aktarmış:

- İşletmelerin küresel anlamda pazarlara girmeye başlamaları onların, sosyolojik ve ekolojik sorumluluklarını da arttırmıştır.

- Günümüzde tüketiciler “bilinçli tüketici” olmak adına firmalardan, pazara sürdükleri ürün ve hizmetlerinin arkasında durabiliyor olmalarını ve bunlar hakkında şeffaf davranmalarını beklemektedir.
- Mevcut bütünsel tedarik zinciri yapıları, şirketlerin sürecin başından sonuna kadar ekolojik, ekonomik ve sosyolojik faktörler nedeniyle sorumluluk duygusunu benimsemelerini gerekli kılmıştır.
- Küresel anlamda ortaya çıkan ve çıkmakta olan iklim değişiklikleri, küresel ısınma ve doğal afetler gibi ekolojik olumsuzluklar iş çevrelerini bu konularda duyarlı olmaya zorlamıştır.
- Sosyolojik ve ekolojik faaliyetlerini ve işletmelerin finansal verimliliğini dikkate alan yatırımcılar, yatırımlarıyla orta ve uzun vadede faaliyetlerini bu şekilde yürüten şirketlerin ortaklarına değer yaratırlar ve benimsenirler.

Yazar Kılıç (2006: 6) çalışmasında, sürdürülebilirliğin şu şartlarda mümkün olacağı kanısındadır:

- Tüketicilerin karar alırken etkin bir katılım sağlayabilecekleri siyasal bir sistem.
- Sorunları güncel çözüm teknikleriyle çözebilecek teknolojik bir sistem.
- Anlaşmazlıklar ile gelen toplumsal sorunlara çözüm niteliğinde sosyal bir sistem.
- Gelecek nesillerin doğal kaynaklardan faydalanışlarını sürdürülebilir kılan ekolojik bir sistemin korunmaya değer olduğunun bilincinde bir üretim sistemi.
- Sürdürülebilir üretim yapacak ve bunu kendi imkânları ile yapacak firmalar ve bu firmaların faydalanabileceği teknik bilgi ağı mevcut olan ekonomik bir sistem.

Sürdürülebilirlik uygulandığında, kaynakların ve doğal hayatın korunması için, çalışanın sağlık ve güvenliği, toplumun sağlığı ve güvenliği maliyet esasları ve bunları bir bütün olarak içerdiği riskler dikkate alınmalı.

#### **4.4. Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekonomi**

Sürdürülebilirliğin ekonomi alanında uygulanması ilk kez doğal kaynaklar kullanılarak ve hangi ilkelerle ifade edileceği bu doğanın belirli bir kapasitesidir ve bu kapasiteyi aşan bir seviyeye kurulmamasını gerektirir. Neuman'a göre, yenilenebilir kaynaklar sürdürülebilir bir

süreçte kullanılmalı, yenilenemeyen kaynaklar veya tükenmiş kaynaklar arasında yeni bir düzenleme ile değerlendirilmeli ve bu bağlamda geliştirilecek ilkeye uygun olarak kullanılmalıdır (Kılıç, 2012: 207).

Sürdürülebilir kalkınmanın ekonomik kısmının temel amacı, büyümeyi sınırlamak ve gerektiğinde geri dönüştürülebilir ekonomik ve ticari anlayışlar doğrultusunda yeni anlayışlar benimsemek, çevreye zararlı olmayan hammaddeler üretmek ve sosyal ihtiyaçlara ilgi göstermektir. Çevre sorunlarını önlemek için hem üretim hem de tüketimi değiştirmek için çok yönlü ekonomik ve çevre politikalarının geliştirilmesi gerekmektedir (Yıldırım ve Göktürk 2004: 649).

#### **4.5. Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre**

Sanayileşme ile birlikte, teknolojiye olan ihtiyaç her geçen gün artmıştır. Ekonomik büyümenin bir sınırı yoktur ve ekonomiye yönelik herhangi bir engelin kaldırılması tartışmanın odak noktası haline gelmiştir. Çevreyi sanayi sektöründe hammadde ve atık kaynağı olarak görmek, uluslararası düzeyde çevre sorunlarının ortaya çıkmasına neden olarak bütün dünyayı tehdit etmiştir. Sürdürülebilir kalkınma, bütün insanların ortak sorunları olan çevre sorunlarını çözmek için iyi bir politika aracı olarak ortaya çıkmıştır. Sürdürülebilirliğin önceliği çevre korumaya odaklı, bugünün ihtiyaçlarını karşılayıp ve ekonomik büyümeyi sağlamaktır (Sarıçoban, 2013: 39).

Çevre politikası, toplulukların yaşaması için fırsatlar sağlar ve doğal kaynakları korumayı amaçlar. Her ülkenin çevre politikalarının hedefleri farklı olsa da, tüm topluluklarda bir araya gelen hedefleri de içerirler. Çevre politikalarının ortak amaçları şunlardır (Hobikoğlu, 2007: 78):

- Çevre değerlerini koruyarak gelişimine katkı sağlayacak faaliyetler uygulamak.
- Çevre politikaları faaliyete geçirilirken gerekli olan yükün paylaşımında sosyal adalet normlarının uygulanmasını sağlamak,
- Kişilerin sağlıklı bir çevrede yaşamalarını sağlayacak politikalar uygulamaktır.

#### **4.6. Sürdürülebilir Kalkınma ve Toplum**

Küresel dünyada ortaya çıkan sürdürülebilirlik sorunu ile birlikte, sadece ekonomik büyümeyi ele alarak çok fazla önem verilmeyen sosyal boyutta değişim ihtiyacı yaratmıştır. Sürdürülebilir kalkınma, sosyal boyutla ilgili konulara odaklanarak daha üretken bir düşünceyi yansıtır. Bu çok taraflı sosyal sonuçlar, enine boyuna bir tartışma ile protokol gerektiren konulardan oluşur (Tutulmaz, 2012: 610).

Sürdürülebilir kalkınmada sosyal boyutun sağlanmasının ilk koşulu insanların var olan kaynaklarının korunması gerekir. Bu bağlamda, bilginin akışını engelleyen mazeretlerin ortadan kaldırılması, sosyal, kültürel mirasın korunması gibi düşüncelerin özgürce yaratılması ve düşüncelerin ifadesi için bir ortam olmalıdır. Çocuklar ve gençler cesaret verici ve geleceğe yönelik bir ortamda yaşamalıdır (Özer, 2013: 36-37).

Sürdürülebilir kalkınma anlayışı, kaliteli yaşam, eğitimin iyileştirilmesi, uzun ve sağlıklı yaşamın yanı sıra gelir üzerinde durmaktadır. Ayrıca, insanların üstün yeteneklerini etkin bir şekilde kullanmalarına izin veren çevresel ve demokratik hakların korunmasını da içerir. Başka bir deyişle, bu gelişme, insanların temel ihtiyaçlarını karşılamayı, sağlıklı bir ortamda doğmayı ve aldıkları eğitim yoluyla çevrenin gelişimine katkıda bulunmayı amaçlamaktadır (Yıldırım ve Göktürk, 2004: 472).

#### **4.7. Sürdürülebilir Kalkınmada Lojistik Köyler**

Ekonominin dünya nüfusunun yaygın olarak küreselleşen güçlü dünyada ülkelerin üretim kapasiteleri ekosistemin bozulmasına neden olmuştur. Ülkelerin yeraltı ve yerüstü kaynakları ile ihtiyaçlarını kontrolsüz bir şekilde karşıladıklarından dolayı ekosistemin bozulması hızla artmıştır. Sonuç olarak, dünya devletleri servetlerine zenginlik kattıkça, birçok ülke giderek daha fakir hale geldi. Bu bağlamda, "Sürdürülebilir Kalkınma" doğdu ve tüm ülkeleri etkilemeye başladı (Kılıç Vd. 2009).

Yakıt tüketimindeki artışla çevreye yayılan gazlarda artar ve bu da sera etkisine dönüşerek iklim değişikliğine neden olur. Bu bağlamda, tren yolu taşımacılığı çevreye duyarlı bir ulaşım türü olarak ön plana çıkmaktadır. Tren yolu taşımacılığı, elektrik enerjisi olarak kullanıldığında çevreye duyarlı ve güvenli taşıma kapasitesine sahip ekonomik olarak önemli

bir ulaşım türüdür. Bu bağlamda, lojistik köyünün, şehir merkezinden uzak yerlerde kurulduğundan ve tren yolu gibi çok modlu ulaşım türlerinde güvenli bir şekilde kullanıldığından, yukarıda belirtilen sorunlar nedeniyle önemli ölçüde azaldığını görüyoruz (Erdal, 2009).

Sürdürülebilirliğin uygulanması, tüm süreç içinde şirketlerin sistemdeki düşünce ve analiz ihtiyaçlarını dikkate alarak çalışır. Organizasyon süreci ekolojik dengededir. Doğal yaşamın uygunluğu dikkate alınır ve hizmetler bir kombinasyonla oluşturulur. Sürdürülebilirlik kavramının uygulanması, maliyete endeksli bir bütün olarak özetlenebilir ve gerekli faaliyetlerin işletme kapasitesi ve doğal kaynakların tüketimi ile ekosistemin düzenlemesi çerçevesinde uygulanmasını sağlar (Özgen Vatan, 2013: 20).

Ekonomik kalkınmaya ihtiyacı olan ülkeler şehirler ve belediyeler, çevresel sürdürülebilirliğin sürekliliğini sağlamalı ve çalışmalarında çeşitli zorluklarla mücadele etmelidir. Doğal kaynakların hızlı tüketiminin ekonomik kaygılara neden olduğu bilinmektedir. Çevresel anlamın ötesinde uzun vadeli ekonomik zarar öngörmüş olan gelişmekte olan ülkeler, bir adım atmış ve sürdürülebilirlik adına kendi politikalarını yaratmışlardır. Ülke ve şehirlerin sürdürülebilirliğini bir garanti olarak görmek ve sorunlara çözüm üretmek için karar vericilerin, toplum bilincinin ve uzmanların çabalarıyla enerji tüketimi, toplu taşıma ve atık yönetimi ve kentsel tasarım konularında çeşitli çalışmalar yürütülmektedir (Karaçor, Yerli, Gültekin Girti ve Özdede, 2010: 1560).

Sürdürülebilirlik iş hayatına etkileri olsa da dünyanın ve Türkiye'nin saygın firmaları tarafından sürdürülebilirlik, "önemsiz, gereksiz, maliyet unsuru" gibi ifade edilmekten öte artık bir gelişim olarak anılmaya başlayıp üretim faaliyetlerine entegrasyon sağlamıştır. Firmalar tedarikçilerine de sürdürülebilir kavramını benimsemesine teşvik edici kuralları şart koştur (Türkmen, 2009: 23).

Lojistik köyler, şirketler arasındaki rekabeti ileri düzeyde tutup ve dünya pazarlarında yerli ürünleri açarak ülkenin kalkınması için çok önemli merkezlerdir. Orta ve küçük ölçekli şehirlerde kurulan lojistik, köy endüstrisi açısından bölgenin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Lojistik köyler, küçük kasabalarda yaşayan insanların Metropol şehirlere göç etmesini önler. Lojistik köyler, kurulduğu bölgeleri geliştirerek sosyal hayatı geliştirerek insan yaşam kalitesini arttırmaktadır (Yıldırım, 2008: 9).

#### **4.8. Yeşil Ekonomi**

Dünyadaki kaynakların uygun şekilde kullanılmaması küresel felaketlere neden olmuş ve doğal kaynakların tükenebileceğini ortaya koymuştur. Bu bağlamda, ülkeler sonuçlarını sürdürülebilir hale getirmek ve doğal kaynakları korumak için kalkınma ve kalkınma politikalarını uygulamaya özen göstermişlerdir. Çevresel kalkınma politikalarının oluşturulması ve uygulanması fikri önem kazanmıştır (Erkan vd. 2013: 64).

Yeşil ekonomiye karşılık gelen yeşil ekonomiden önce ekonomik düşünceyi ifade etmek için kahverengi ekonomi kavramından söz edilmiştir. Kahverengi ekonomi çok fazla ürün kullanımı, enerji içerisinde düşük randıman, sürdürülemez enerji kaynaklarına bağımlılık, ekolojik kaynakların sürdürülebilir kullanımının olmaması, iklim riskini barındırmaktadır. Yeşil ekonomiden önce sürdürülebilir kalkınma, istihdam ve sosyal hayata yeterince önem verilmemiştir (Özsoy, 2011: 20).

Yeşil ekonomi, devletlerarası ölçekte yeni stratejiler ve ortaklarla son yıllarda alakalı hale gelen bir kavram olmuştur. Sürdürülebilir kalkınma stratejileri, küreselleşen dünyada fakirlik, çevre sorunları ve iklimlerin değişmesi ile yeşil ekonominin uluslararası platformunu etkileyen başlıca faktörler olmuştur (Newton vd. 2014: 2119).

#### **4.9. Yeşil Ekonomi Kavramı**

İmalatın ve tasarrufun gerçekleştirmeye çalıştığı ve çevre ekonominin üzerinde bulunan zararların minimize edilmesine yönelik, modern ekonominin hazırlanması, günümüzde başlıca hedef olarak gösterilmektedir. Bu doğrultuda “yeşil ekonomi” modern ekonomi kavramı olarak doğmuştur.

UNEP, yeşil ekonomiyi “bir dizi çevresel riski ve çevresel kısıtlılığı azaltan ve aynı zamanda insan sağlığını ve sosyal eşitliği sağlayan ekonomik bir model” olarak tanımlanmıştır (Bahtiyar vd. 2015: 86). İstihdamı artırmak gibi gelir olarak kullanan bir sistem içinde verimli ve sosyal açıdan kapsayıcı tanımla “düşük karbonlu, kaynaklar, karbon emisyonları ve kirliliği azaltmak, kamu ve özel sektör yatırımlarının zarar görmemesi için enerji ve kaynak verimliliği, biyolojik çeşitlilik ve ekosistem hizmetler geliştirilecektir” ifadesi ile devlete yeşil ekonomi için özel bir misyon kavramı yüklenmiştir (Yalçın, 2016: 5).



**Şekil 9. Yeşil ekonomi**

**Kaynak:** [http:// www.nuryildirimblog.wordpress.com](http://www.nuryildirimblog.wordpress.com), 2020.

Çevreye zarar vermeden her geçen gün gelişen yeşil ekonomisi, ekonomi kalkınmada çevreye zarar vermeden doğal kaynakların sürdürülebilir doğasına önem veren bir anlayış biçimi olarak ifade edilmektedir. Yeşil ekonomi kavramı, doğal ve de ekonomik değerlerle göz önünde bulundurulması gereken bir koşuldur. Bu bağlamda yeşil ekonomi, yeni teknoloji, ürün ve hizmetler ekonomik büyümeye yol açmakta ve çevresel kısıtlamaları fırsatlara dönüştürmeyi hedeflemektedir. Amaç, doğal kaynakların kullanımını sağlayarak yeşil ekonominin verimliliğini artırmak, yeniliği desteklemek, yeni pazarlar ve yeni iş fırsatları yaratmak, kaynakları yeşilleştirmek ve çevresel olumsuz sorunları ortadan kaldırmaktır (İsaoglu, 2014: 22).

Tüm ulusların bireylerini kapsayan yeşil ekonomi, sürdürülebilir ekonomiyi ve toplumu eşit şartlarda ifade eden bugünün nesillerine ve gelecek nesiller için çevreye önem veren bir düşünce kavramıdır. Başka bir deyişle, yeşil ekonomi, toprak, su ve hava gibi faktörlerin yanı sıra yeşil, atık ve gürültü ile ilgili sorunları belirlemek ve en aza indirmek için oluşturulacak tüm faaliyetler anlamına gelir (Özsoy, 2011: 20).

Yeşil ekonomiye bağlı gelişmeler aşağıdaki gibi ön plana çıkarmaktadır (Mertineit, 2013: 20).

- Firmalarda çekişmeyi artırarak, enerji ve kaynaklarda eksiksiz kullanım sağlar.

- Ekolojik farklılıklar ve modern yatırımlarla teknolojilerin gelişimini sağlar.
- Yeni (yeşil) prosedürler gelişmesiyle çevreye dost ürünler üretiminden öte yeni iş olanaklar sağlar.

#### **4.10. Yeşil Ekonominin Çeşitli Platformlarda Tanımı**

**Birleşmiş Milletler (BM):** Sürdürülebilir ekonominin büyümesiyle, fakirliğin azalmasına katkı sağlayan, iyi bir durumda ekosistem sürekliliğini sürdürmeye katkı sağlayan, tüketici ve üretici şekillerinde sürdürülebilirliği destekleyen, iş olanaklarında yeni koşullar meydana getiren, sosyal rahatlığı sağlayan ve tüm insanların birleşmelerine olanak edilen bir ekonomik genişletme modelidir.

**UNEP:** Ekolojik olarak meydana gelen fakirliğin ve çevresel tehlikeleri eksiltirken sosyal eş değerin ve bireyin rahatlığının sağlanmasıdır. Bu bağlamda yeşil ekonomi, kaynağı verimli, az karbonlu ve sosyal yönünü içermektedir.

**UNESCAP:** Çevreye verilen önemle sürdürülebilir bir ekonomi büyümenin, daha az karbonu destekleyecek ve sosyal boyutu kapsayacak bir biçimde gerçekleşmesidir.

**OECD:** Çevre eğilimi olan yeşil ekonomi, bireyleri rahatına dayanak olarak tabii kaynakların devamlılığını garantiye aldıktan sonra ekonomik büyümenin ve ekonomik imkânların çoğalmasında etkili olabilecek kazançlara ve modellere öncülük yapmalıdır.

**Dünya Bankası:** Çevre sorunlara sebep olan boyutları minimize etmek, kaynak tasarrufunda verimli olan, doğal musibetlere karşı sağlamlığı arttırılarak büyüme oluşumunun durgunlaşmasına sebep olmadan uygulanmasını sağlayan bir genişleme modelidir.

**G20 Platformu:** Sürdürülebilir kalkınmanın şekli olan yeşil ekonomi, çok yönlü sektörde eskimeye yüz tutmuş olan teknolojilerin yerine enerji kazançlı ve ter temiz teknolojilerin alınmasını sağlayan kalifiyeli bir tasarruf modelidir (Yılmaz 2014: 10).

Birçok ülkenin yeşil ekonomiye yapmış oldukları tanımların ortak noktası; ekonomik

büyüme ve çevresel bozulmanın sürdürülebilir doğal kaynakların kullanımı yeşilin daha iyi bir çevre ve destekleyici teknoloji ile önlendiği, ekonomiye izin verdiği, sosyal refahın ve ekonomik büyüme düzeyini yükseltmeye yön verdiği, yeni bir çalışma ortamı yaratabileceği, araç şeklinde olabileceği belirtilmektedir. Yeşil ekonomi görüşü, programlama, tüketme, üretim şeması, altyapı, iş olanağı ve yeşil yapı gibi bölümlerde yapı ve teknolojik değişim ihtiyacı olur. Bu oluşumu farklı bir üstünlük ve arabulucu olarak kabul edilebilir (Yılmaz, 2014: 10).

#### **4.11. Yeşil Ekonomi ve Tarihsel Gelişimi**

Yeşil hareketini dünyaya getiren süreç, siyasi tarihi ve 1973 petrol krizi açısından İkinci Dünya Savaşı'nın sonundaki 1968 devrimi, Keynesyen politika ve Kalkınma ekonomisi dönemi, 1929 Büyük Buhranına kadar ve ekonomik düşünce açısından 1980'e denk gelmektedir. Endüstrinin hızlı büyümesi ve doğal kaynakların bilinçsiz tüketimi ve çevrenin atık depolamaya dönüştürülmesi ekolojik bir kriz yarattı. Fosil yakıt tüketimindeki zaman içindeki artış, atmosferdeki karbondioksit konsantrasyonunun izlenmesinde etkili olmuştur. Savaş sonrası hızlı büyüme döneminde, kontrol edilemeyen çevre kirliliği ince hastalıklara neden oldu ve biyo çeşitliliğin büyük bir hızla azalmasına neden oldu. İklim değişikliği bu süre zarfında ölçülebilir hale geldi. Bu olumsuz olayın sonunda “hayatta kalmak” bu durumun uyarılara, raporlara ve bilimsel büyümenin kısa sürede ekonomik olarak sınırlandırılması gerektiğini belirterek, “sıfır büyüme” savunucularının Yeşil-Ekolojist partiler bu dönemde meydana gelmiştir (Şahin, 2012: 24).

22 Nisan 1970'de, çevreyi korumak ve çevreyi daha iyi hale getirmek için Amerika Birleşik Devletleri'nde Dünya Günü adlı bir organizasyon düzenlendi. Bu organizasyon, insanları çevre için bir araya getiren ve birliği sağlayan ilk kuruluşlardan biri olmuştur. Yeşil ekonomiyi, yeşil binaları ve sürdürülebilir büyümeyi korumanın yanı sıra ekosistemi korumayı ve buna bağlı olarak istikrarlı büyümenin sosyal refahını artırmayı amaçlamaktadır (Dinç 2015: 36).

1971 yılında kurulan radikal çevre örgütü Greenpeace “Yeşil” terimini ilk defa kullanan örgüt oldu. Greenpeace tarafından kullanılan yeşilin manası, tutum ve davranışlarını değiştirmek, çevreyi savunmak ve barışı teşvik etme düşüncesiyle harekete geçmiştir (Üstünişik, 2014: 15).

Yeşil ekonominin kökeni 1960 ve 1970'lerin sonunda ileri düzeyde endüstri toplumlarının çevresel dağılımların çoğalmasıyla gündeme gelmiştir (Ehresman ve Okereke 2015: 4). İlk kez yeşil ekonomi terimi 1989 yılında İngiltere'nin başkenti Londra'da Çevresel ve Ekonomi Merkezi (LEEC) tarafından yayınlanarak "Blueprint for a Green Economy (Yeşil Ekonomi İçin Ayrıntılı Plan)" raporunda yer verilmiştir. Raporda yeşil ekonomi manasına bahsedilmesine rağmen ilerleyiş sağlanamadı. 1991-1994 yıllarında "Blueprint 2 (Ayrıntılı plan-2)" başlığında ilk yayınlanan raporun haricinden başka bir rapor yayınlanmıştır. Blueprint 2 raporu, küresel dünya ekonomisinin yeşilleştirme ve sürdürülebilir kalkınmayı belirleyerek konunun düşüncesi üzerinde durulmuştur. Çevre stratejisinin küresel düzey, iklim değişikliği, ozon katmanının delinmesi ve kalkınmada olan devletlerdeki kaynakların yok olmasına vurgu yapılmıştır (Allen ve Clouth 2012: 7).

Mart 2005'te Seul'de düzenlenen Çevre ve kalkınma Bakanlar Konferansı (MCED) sonucunda, Asya Pasifik ülkeleri bölgesinde "yeşil büyüme" elde etmek için politika kararları etkili olmuştur. Yeşil büyüme ve sürdürülebilirliğe paralel olarak, devletlerin politikalarında ekonomi ve çevre tartışılmakta ve ekonomik büyümenin eko verimliliğinin öneminden bahsedilmektedir (ILO 2015: 6).

2008 yılında, ekonomik kriz nedeniyle yeşil ekonomi ve çevre ekonomisi politikaları dahil etmeye başladı. 2009 yılında OECD Bakanlar Kurulu'nda 34 devletin katılımıyla "yeşil büyüme stratejisi" oluşturulmuştur. Yeşil ekonomi, OECD tarafından, biyo-çeşitlilik kaybını, çevresel bozulmayı ve sürdürülemez yeşil kaynak kullanımını önleyen, ekonomik büyüme ve sürdürülebilirliğin bir kazanımı olarak görülmüştür (Üstünışık, 2014: 14).

Yeşil, 2009 yılında Kopenhag'daki Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda krize doğru bir dönüşüm olarak görülen yeşil ekonomiyi destekleyen bir bildiri yayınladı. Rapor, insanların karşılaştığı birçok krize karşı etkili olan ekonomik iyileşme sürecinde küresel bir ekonomi politikasına işaret ediyor. Yeşil ekonomi girişimi (Green Economy Initiative), UNEP tarafından yayınlanan ve yeşil ekonominin ortaya çıkmasında önemli bir rol oynayan "Green Economic Initiative" adlı bir yeşil ekonomi bildirisidir. "Yeşil Ekonomi Girişimi", UNEP tarafından yayınlanan yeşil ekonomi bildirisidir. UNEP, yeşil ekonomik düşünceye ticari aktörler ve düşünce kuruluşları ile ortaklık kurdu (Allen ve Clouth 2012: 8).

2011 senesinde UNEP tarafından yayın hayatına giren “Green Economic Intivate” raporu, ekonominin yeşillendirip büyümede gerilemeye sebep olmayacağı ve tersine ekonomilerin yeşillendirilmesi, modern bir ilerleme modeli yaparak, yeni iş olanağı yaratıp, fakirliğin sürekli olarak ortadan kaldırılacağı amaçlanmıştır (UNEP, 2011: 16).

2012 Haziran tarihinde Rio’da yapılan Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma toplantısında küresel ekonomiyi yeşillendirmek, iyi bir sürdürülebilirlik sonucunda çevreye zarar veren doğal kaynakların savurganlığını önlemek, işsizlik ve fakirlik sorunu ile ilgilenme, sağlık ve eğitim durumlarını iyileştirmek ve yeşil ekonomi kavrayışı ile faaliyete geçecek stratejilerinde yer aldığı altı maddeden oluşturulmuştur (Staniskis 2012: 3).

- Yeşil ekonomi ile yol almayı doğru belirlemek.
- Yeşil ekonomiye geçmek için teşvik edici önlemlerin, alınması.
- Yeşil ekonomide teşvik edici sürdürülebilir öğrenimin sağlanması.
- Yeşil ekonomi teşvikinde finans strateji araç gereçlerine önem verilmesi.
- Yeşil ekonomiyi destekleyecek kamu harcamalar ve yatırımlar olması gerekir.
- Yeşil ekonomiden dolayı hedefler belirlenmelidir.

#### **4.12. Yeşil Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma İlişkisi**

Yeşil ekonomi ve sürdürülebilir kalkınma, bugünün dünyasında ekonomi stratejisinde büyük ehemmiyet kazanmıştır. İnsanoğlunun iyi bir ortamda yaşaması için ekonomik üretimin sürekliliği ile sürdürülebilir kalkınma arasındaki çelişkiye bir son vererek, dünyanın bizden miras olarak gelecek nesiller için taşımamız gereken bir sorumluluk olduğu farkındalığı ortaya çıkmış oldu. Bu bağlamda, birçok ülke uluslararası anlaşmalar imzaladı. Ülkeler, yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanmalarına izin vererek enerji kaynaklarını kullanırken fosil yakıt kullanımından vazgeçti (Bahtiyar vd. 2015: 85).

Sürdürülebilir kalkınmanın ve yeşil ekonominin öneminden bahseden ilk çalışma, “Yeşil Ekonomi için Blueprint” kitabıydı. Kitap, sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmanın kötü bir görüntüsünü göstermektedir, ancak bu hedeflere yeşil bir ekonomi ve doğal, insani ve fiziksel sermaye kaynaklarının kullanımı yoluyla ulaşmanın mümkün olduğu belirtilmektedir. Yeşil ekonomi, enerji kazancından, iklim değişikliği ve yoksulluğun azaltılması, sürdürülebilir kalkınma fikrinden bahsedilmiştir (Özçağ ve Hotunluoğlu, 2015:

320).

BM'nin 2012'deki Küresel Sürdürülebilirlik Raporu, dünyada sürdürülebilir kalkınma konusunda genel ilerleme kaydedilmesine rağmen, ülkelerin bu yolu tam olarak izleyemediklerini vurguladı. Sürdürülebilir dünyada gelişen ekonomi olarak bilinen üçlü hedefe ulaşmak için küresel ekonomide önemli değişikliklere ihtiyaç duyulduğu vurgulanmıştır. Son yıllarda artan ekosistem iklim olayları, dünyadaki fakirlik ve adaletsizlik sorun kabul edilemez. 2008 krizinden sonra serbest pazara olan güven azaldı ve sürdürülebilir kalkınma için modern arayışlar geliştirmede etkileyici oldu (Yalçın, 2016: 5-8).

Bugün, hava kirliliği, su gibi verimli tarım arazileri, balık, balıkçılık, biyolojik çeşitlilik, toprak, su, tarım arazileri olmak üzere çevre kirliliği, ekonomi ve sürdürülebilir kalkınma daha kapsamlı bir anlayış içerisinde tehditlere maruz kalmıştır. Sürdürülebilir kalkınmaya modern bir anlam kazandıran yeşil ekonominin çözüm yolu üretmesi gereken sorunlar şu şekilde hedeflenmektedir (Özsoy, 2011: 20).

- İklim değişikliği tehlike arz edecek şekilde ve potansiyel olarak yönetilemez canlı hayatın sürekliliğini destekleyip doğal çevreyi koruyarak yaşamın sürekliliği sağlanır.
- Dünyada hızla artan nüfus ve milyarlarca insanoğlunun karşılaştığı sosyal ve ekonomik kalkınmadan doğacak dışlanma olasılığı karşısında insanoğlu için iyi işler, refah ve onurlu bir yaşamın sağlanması gerekmektedir.

Yeşil ekonomi, iklim değişikliğini daha zor hale erişmesini önlemek için politikaları çeşitlendirmeyi ve sürdürülebilir bir kalkınma politikası izlemeyi amaçlamıştır. Ekonomik kalkınmayı gerçekleştirirken arka planda çevre planlamasının yanlış olduğunu destekleyen yeşil ekonomi, daha fazla başarının ekolojik Yeşil'in kötüleşmesine yol açacağını savundu. Yeşil ekonomiye geçişin üç temel unsuru vardır. Bunlar (Tutar 2015: 330-331):

- Kriz neticesinde zarar eden kişilerin himaye ederek ve istihdam oluşturarak küresel ekonominin yine hareketliliğine katkıda bulunmak,
- Ekonomideki karbon bağımlılığı azaltılmasıyla temiz enerji kullanımı sağlayarak ve kalkınmanın kurallı bir şekilde gerçekleştirmesini sağlamak.
- Sürdürülebilir kalkınmayla başarıyı sağlayarak bu yolla fakirliği ortadan kaldırmaktır.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **LOJİSTİK POTANSİYELİ AÇISINDAN GAZİANTEP SEKTÖRÜ**

Gaziantep ili 1954 yılından beri ulusal demiryolu ağına bağlıdır. Kent karayolunda olduğu gibi demiryolu bağlantısında da önemli güzergâhlar üzerinde yer almaktadır. Gaziantep demiryolu ağı yurt içi bağlantılarının yanı sıra yurt dışı bağlantılarına da sahiptir. Irak ve Suriye ile bağlantısı olan demiryolu ulaşım anlamında önemli olanaklar sağlamaktadır. Merkez ve ilçelerle birlikte kent merkezin kuzeyinin kuzey batısında yer alan Başpınar' da bulunan istasyon ile organize sanayi bölgesine (OSB) de hizmet vermektedir.

Gaziantep sosyoekonomik gelişmişlik açısından da Türkiye'nin önemli merkezlerinden biridir. Kalkınma Bakanlığı tarafından 2013 yılında yayınlanan "İllerin ve Bölgelerin Sosyoekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE-2011)"nda (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013) illerin gelişmişlik düzeyleri farklı alanlardan seçilen değişkenler yardımıyla ölçülmektedir. SEGE 2011'e göre Gaziantep, Türkiye genel gelişmişlik endeksinde 30'uncu sırada yer almaktadır.

2018 yılında kent nüfusun 1.023.716'sının erkek, 1.004.847'sinin kadın olduğu açıklanmıştır. Nüfus dağılımı yüzde olarak incelendiğinde kentin %50,47'sinin erkek, %49,53'nün kadınlardan oluştuğu bilinmektedir. Bir önceki yıla oranla 2018 yılında %1,15 oranında nüfus artışı görülmüştür (İpekyolu Kalkınma Ajansı Fizibilite Çalışma Raporu 2020).

TÜİK 2018 yılı verileri incelendiğinde, TRC1 Bölgesi'nde kurumsal olmayan sivil nüfusun, 15 yaş ve üstünün yaklaşık olarak 1.870.000 kişiden, bölgenin toplam işgücünün ise 876.000 kişiden oluştuğu görülmüştür. TRC1 Bölgesi'nde istihdam edilen kişi sayısının 764.000, işsiz sayısının ise 112.000 kişi olduğu belirlenmiştir (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2018).

Artan endüstri üretimi ve ihracatı, Gaziantep'in merkezinde bir "lojistik merkezi" kurulmasını gerektirdi. Gaziantep'in kent sınırları sürecinde komşu illerinde diğer şehirlere ihracat için üretilen ürünlerin teslimatını kolaylaştırmak amacıyla hazırlıklar, karayolu ve tren yolu ile güçlü bağlantıları olan bir alanda düzenleme arayışı yapmak, bölgenin kuzeyindeki

merkez şehir doğrultusunda Akcagoze ve Akçaburc için lojistik yer seçimi alanında gerçekleştirildi (Gaziantep Ticaret Odası, 2020).

Yerin seçildiği lojistik bölge için tasarlanan ulaşım bağlantılarının ve lojistik tesislerin yapılacağı alan çevre yerleşim planına dâhil edilmiştir. Düzenlemede bu alan lojistik bölge olarak tanımlanmaktadır. Lojistik alanı karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı faaliyetleri için depolama ve destek hizmetlerinin yürütüldüğü tüm lojistik ve nakliye ile ilgili tesisleri içerecektir. Bu alanlarda, özel ve kamu kurumlarının idari birimleri ile konaklama dâhil olmak üzere lojistik faaliyetleri destekleyen tesisler dâhil edilecektir.

### **5.1. Gaziantep İli' nin Lojistik Sektörü**

Tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan Gaziantep, önemli ticaret ve ulaşım yollarını birbirine bağlar. Gaziantep özellikle kara, hava ve tren yolu ulaşım ağlarının merkezidir. Toplam karayolu ağı, Gaziantep il sınırlarına bitişik olan Adıyaman, Kilis, Osmaniye, Şanlıurfa ve Hatay kentleriyle sınırları içinde 661 km'dir. Karayolu 314 km Devlet yolu, 148 km otoyol ve 199 km kent yolu sağlar. Gaziantep il T.C Devlet Demiryolları (TCDD), demiryolu ağını Gaziantep'in Merkez kentinden geçirerek kurulacak lojistik köyüne katkıda bulunacak ve trafiğin azaltılmasına ve ulaşımın kolaylaştırılmasına katkıda bulunacaktır (Gaziantep-2040 İl Çevre Düzeni Açıklama Raporu: T.Y).

### **5.2. Ulaşım Bağlantıları**

Tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan Gaziantep, önemli ticaret ve ulaşım yollarını birbirine bağlar. Gaziantep özellikle karayolu, hava ve demiryolu ulaşım ağlarının merkezidir. Gaziantep, Karayolları açısından önemli bir kesişme noktasının eşiğinde. D-400 karayolu, Gaziantep il sınırlarına ulaşan, şehir sınırlarından geçen ve şehri ülkenin ulaşım ağına bağlayan karayoludur. Mersin limanına bağlanan kentten geçen bu yol, Orta Doğu'ya açılan kapı olması nedeniyle Gaziantep Lojistik Köyü için önemli bir konuma sahiptir. Gaziantep'te güçlü yol bağlantıları daha da gelişecek. Ulaştırma ve Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı'nın 2023 yılına kadar tamamlamayı planladığı karayolu projeleri arasında Şanlıurfa-Habur otoyolu ve Ankara otoyolları, Ankara üzerinden O4 otoyolu ve İstanbul'dan Edirne'ye O3 otoyolu yer alacak (Gaziantep-2040 İl Çevre Düzeni Açıklama Raporu: 118. T.Y).

Gaziantep kenti T.C. Devlet Demir Yolları (TCDD) Genel Müdürlüğü 6. Bölge sınırları içinde yer almaktadır. Gaziantep demiryolu ağı, hem iç hem de dış bağlantılara sahiptir. Irak ve Suriye ile bağlantısı demiryolu lojistik köy taşımacılığında önemli tesisler sağlamaktadır (Gaziantep-2040 İl Çevre Düzeni Açıklama Raporu 118. T.Y).

### 5.2.1. Karayolu Altyapısı

Gaziantep, karayolları açısından önemli bir kesişme noktasıdır. Gaziantep kent sınırlarına ulaşan, kent sınırlarından geçen ve kenti ülkeyi ulaşım ağına bağlayan ana otoyol Tarihi İpek Yolu olan D 400 otoyoludur. Kurulacak olan lojistik köy bu Tarihi İpek Yolu üzerinde olup, Mersin limanı ile bağlantılı olup, Ortadoğu'ya açılan kapı olması sebebiyle kent önemli bir konuma gelmiştir (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi 2020).

**Tablo 4. Karayolu Altyapısı**

Gaziantep	Asfalt Yolları			Döşeme	Stabil	Ağ Uzunluğu
	Yol Beton	Yüz Kaplama	Sonuç			
<b>Karayolu</b>	148	-	148	-	-	148
<b>Devlet Yolu</b>	202	112	314	-	-	314
<b>Kent Yolu</b>	6	181	187	1	11	199
<b>Sonuç</b>	356	293	649	1	11	661

**Kaynak:** T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü 2015.

### 5.2.2. Demiryolu Altyapısı

Gaziantep hem demiryolu bağlantısında hem de karayolu üzerinde önemli bir yere sahiptir. Gaziantep'te demiryolu ile iç bağlantılar sağlanırken, Irak ve Suriye ile de bağlantı sağlanmaktadır. Kent sınırları içindeki demiryolu ağı Gaziantep kent merkezi ve organize sanayi bölgesinden geçerek lojistik köye önemli katkılar sağlayarak yük taşımacılığı açısından önemli avantajlar sağlamaktadır. Gaziantep'te kentsel trafiği azaltmak ve ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla Gaziantep Büyükşehir Belediyesi tarafından kentsel raylı sistem devreye alınmıştır. Gaziray projesi, şehrin sanayi bölgelerinde banliyö hattı olarak yoğun yolcu trafiğine bir çözüm olarak öngörülmüştür. Proje hattı, Başpınar Organize Sanayi Bölgesi'nden geçerek gerçekleştirilecek lojistik köyü projesi için önem arz etmektedir

(<https://www.gantep.bel.tr> Gaziantep-2040İl Çevre Düzeni Açıklama Raporu T.Y).



Şekil 10. TCDD Demiryolu Hattı

Kaynak: Gaziantep Ticaret Sanayi Odası

### 5.2.3. Havayolu Altyapısı

Oğuzeli ilçesi sınırları içinde, Gaziantep şehir merkezine 19,6 km uzaklıkta bulunan Gaziantep havaalanı 1976 yılından beri faaliyettedir. 1993 yılında uluslararası bir havaalanı haline gelen havalimanı, iç, dış ve yük taşımacılığında ulaşım hizmeti vermiş ve lojistik köyün trafiğini rahatlatarak çözümün bir parçası olması öngörülmüştür. Gaziantep havaalanı, kategori 1 sınıfında 3000.48 m<sup>2</sup>'lik bir piste, çeşitli uçak tiplerine uygun aprona sahiptir. Yurtiçi dış hatlar terminal binası, 4.000.000 / yıl kapasitelidir (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Gaziantep-2040İl Çevre Düzeni Açıklama Raporu: 7. T.Y).



Şekil 11. Gaziantep Havalimanı Kentteki Konumu

**Kaynak:** Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı 2017

### 5.3. Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi'nin Özellikleri

Gaziantep, merkez kentte birbirine bağlı beş bölgeden oluşan, büyüklük, üretim kapasitesi ve istihdam açısından Türkiye'nin en önemli Organize Sanayi Bölgeleri'nden biridir. Gaziantep-2040 kentsel çevre planında yer alan Organize Sanayi Bölgeleri'nin toplam alanı yaklaşık 4560 hektara ulaşmıştır. Bu boyut, hedef yıl nüfusuna (4.450.000 kişi) göre değerlendirildiğinde kişi başına 10.24 m<sup>2</sup> lik Organize Sanayi Bölgesi alanına karşılık gelir. Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi, beş bölgeden oluşan ve toplam 4325 hektarlık bir alana ulaşan Türkiye'nin en büyük Organize Sanayi Bölgesi haline gelmiştir. Gaziantep Organize Sanayi Bölgesi'nde 357 firma tekstil, 190 firma gıda, 70 firma plastik, toplam 800 firma ise 127 firma ile diğer sanayi alanlarında hizmet vermektedir. Yaklaşık 173 ülkeye ihracat yaparken 800 firmada yaklaşık 130.000 işçi istihdam edilmektedir (Gaziantep Ticaret Odası, 2020).

Gaziantep'in ilk OSB'si (Organize Sanayi Bölgesi) 1969 yılında kurulmuştur. Bölge 210 ha üzerinde 140 firma ve 20.000 işçiyi bünyesinde barındırmaktadır. 1986 yılında kurulmasına başlanılan 2. OSB 450 hektar üzerine 275 tesisi ve 30.000 işçisi vardır. 3. OSB 1994 yılında 540 ha alan üzerine kurulmuş olup 288 firmaya ve 35.000 işçiye sahiptir. 4. OSB ise 1.200 ha alan üzerinde orta ve büyük ölçekte üretim yapan 115 firmadan ve 35.000 işçiden oluşmaktadır. 5. OSB'de 2015 yılında üretime geçen 40 firma ise yaklaşık 15.000 kişi istihdam edilmektedir (Gaziantep Ticaret Sanayi Odası Fizibilite Çalışma Raporu 2020).

#### **5.4. Gaziantep Lojistik Köyü**

TRC1 Bölgesi endüstriyel ve ticari yapısı ile Türkiye ekonomisinde sanayi ve ticaret yapısı ile önemli bir yere sahiptir. Sanayileşmede bölgenin en önemli parametresi coğrafi konumdur. Bölge Orta Doğu ülkeleri arasında stratejik bir konuma sahip olup, bu avantajlı konumu özellikle dış ticarete hissettirmektedir.

Özellikle ulaşım tesisleri ile bölgede önemli bir geçiş yeridir. Doğu ve kuzey bölgelerini Akdeniz'e bağlayan yolların kavşağında yer alan Gaziantep, lojistik köyleri açısından da ülkenin önemli şehirlerinden biridir. Özellikle TR62 ve TR63 bölgelerinde Gaziantep'in Mersin ve İskenderun limanlarına yakınlığı ve bu bölgelerle etkili bir yol bağlantısının varlığı bölge için önemli bir fırsat olarak öne çıkmaktadır. Mevcut demiryolu hattı, otoyol bağlantıları, havaalanları, serbest bölge, kara konteyner indirme Terminali, Orta Doğu'ya açılan kapı ve bölgeden geçen geleneksel İpek Yolu ile TRC1 bölgesi lojistik alt merkezi olma potansiyelini ortaya koymaktadır (Gaziantep Ticaret Odası, 2020).

TRC1 Bölgesi'nde, Gaziantep havaalanı son zamanlarda yolcu ve yüklerde önemli bir artış göstermektedir. Hava taşımacılığının yüksek maliyeti nedeniyle, küçük ama yüksek değerli yüklerin taşınması için tercih edilir. Bölgeden demiryolu ile yapılan taşımacılığa baktığımızda, başta Irak, Suriye ve İran olmak üzere birçok ülke çeşitli yollarla taşınıyor. Gaziantep istasyonları yıllık 60.000 ton kapasiteli çeşitli uluslararası ürünler taşımaktadır. Gaziantep merkezli demiryolu işletmeciliği yapan lojistik işletmelerin uluslararası kapasitesi yılda 50.000 ton civarındadır (Gaziantep Ticaret Odası, 2020).



**Şekil 12. Gaziantep Lojistik Köyü Görseli**  
**Kaynak:** Gaziantep Ticaret Odası, 2020

Artan sanayi üretimi ve ihracatı, Gaziantep'in merkezinde bir "Lojistik Merkez" kurulmasını zorunlu kılmıştır. Gaziantep kent sınırında hazırlıkları kolaylaştırmak için üretilen ürünlerin teslimi diğer kentlere iletilmesi, ihracata yönelik hazırlıkların yapılmasını kolaylaştırmak amacıyla, otoyol ve tren yolu ile güçlü bağlantıları olan bir alanda düzenleme yapılmasına yönelik arayışlar yönünde, merkez şehrin kuzeyinde, Akçagöze ve Akçaburç kırsal bölgelerinin olduğu lojistik bölgesi için yer seçimi uygulamaya konulmuştur. Lojistik bölgesinde, kara demir ve hava yollarıyla taşımacılık ile ilgili işletmeler olacaktır. Bu bölgelerde özel ve kamuya ait yerlerin yönetim birimleri ile dinlenme yeri de bulunduran lojistik faaliyetleri destekleyici işletmeler bulunmaktadır.

### **5.5. Gaziantep Lojistik Bölgesel Özellikleri**

- Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki sanayini %65'i Gaziantep'tedir ve Gaziantep TRC1 Bölgesi dış ticaretin % 98'ini karşılamaktadır.
- Kentte 6 ayrı OSB bulundurmaktadır. Gaziantep OSB 5 bölgeden oluşup 4.325 Ha alanda 135 bin bireye iş olanağı sağlamaktadır.
- Her gün 13.000 ağır araç şehre merkezine girip çıkmaktadır.
- Endüstri alanları ile entegre depolama alanlarına talep vardır.

- Transit araçlar için depo ve aktarma alanlarına talep vardır.
- Mersin ve İskenderun limanları için kuru limana yer olarak hizmet sunma durumu vardır.
- Demiryolu, karayolu ve havayolunun liman bölgelerine bağlantı ile intermodal taşıma sistemine geçiş sağlanacaktır.
- Yük konsolidasyonu edinecektir.
- Bölgedeki lojistik faaliyetler ölçülebilir duruma gelecektir
- Ürünün fabrika yerine depolarda stoklanması sağlanacak.
- Siparişler/ürün çabuk ve ucuz sevki yapılacak, bölgenin ihracatına lojistik katkı sağlanacaktır.
- Yeni çalışma olanakları sağlanacak, istihdama direk katkı sağlanmış olacak.
- Bölgede edinecek olan katma değer ile ekonomik gelişmesine dayanak olacaktır.
- Lojistik sektörün kurumsallaşması ve tek çatı altında girmeye ihtiyacı vardır (Gaziantep Ticaret Odası 2020).

## **5.6. Gaziantep Lojistik İhtiyaçlar ve Stratejiler**

Gaziantep Ticaret Odası, İpek Yolu Kalkınma Ajansı ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin uygulamaya çalıştığı “Gaziantep Lojistik Köyü Projesi” ile iç ve dış ticaret tedarik zinciri yönetiminde verimliliğin sağlanması ve Gaziantep bölgesini tercih edilen bir bölgesel lojistik üssü haline getirilmesi hedefleniyor. Bu hedef ile hazırlanan “sürdürülebilirlik lojistik köy konsepti” kentin ve bölgenin istihdamına, yaşam koşullarının iyileştirilmesine ve artan lojistik faaliyetlerinin kentin yaşamı ve sosyal hayatın üzerindeki olumsuz etkisine de katkıda bulunacaktır.

Buna göre Gaziantep Ticaret Odası, İpek Yolu Kalkınma Ajansı ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile 2016 senesinde Gaziantep Lojistik Köyü Projesi'nin fizibilite çalışmasını, lojistik köyünün planlanan arazi üzerinde jeolojik araştırma ve hazır harita çalışmalarını tamamlanmadı ( Gaziantep Ticaret Odası 2020).

## **5.7. Gaziantep Lojistik Köyün Özellikleri**

- Uygun Coğrafi Konumu
- Kombine taşımacılık

- Karayolu, havayolu ve demiryolu bağlantılarının olması
- Komşu ülkelere bağlantılı olması (Suriye, Irak)
- İş oluşumunda standartlaşma
- Kanuni çerçevede basitlik
- Gelişmiş bilgi ve telekomünikasyon altyapısı
- Üretim ve tüketim yerlerine yakın olması
- Lojistik parkın saha genişliği (konteyner alanları, ofisler, araç park alanları, depolar, antrepolar, kapalı ve soğutmalı depolar, paketleme, ambalajlama, elleçleme ve yük indirme-bindirme.
- Tır gümrük müdürlüğü
- Transit taşımacılık için elverişlilik
- İl müdürlüklerinin temsilciliği (Gıda Tarım ve Hayvancılık, Bilim Sanayi ve Teknoloji)
- Ticaret ve Sanayi Odası
- Muhafaza Müdürlüğü
- Banka ve Finans Kurumları, motel, restoran, alışveriş merkezi, sigorta şirketleri, parklar, akaryakıt istasyonları, konferans salonu, arıtma ve ısıtma tesisleri, sağlık ocağı, kameralı, tır parkları, bakım-onarım ve yetkili satış servisleri.
- İhracatçı Birlikleri
- Türk Standartları Endüstrisi
- Saymanlık Amiri
- Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili kuruluşlar (İpek Yolu Kalkınma Ajansı Gaziantep Lojistik Köyü Çalışma Raporu 2020).

### **5.7.1. Gaziantep Lojistik Köyünün Arazi Özellikleri**

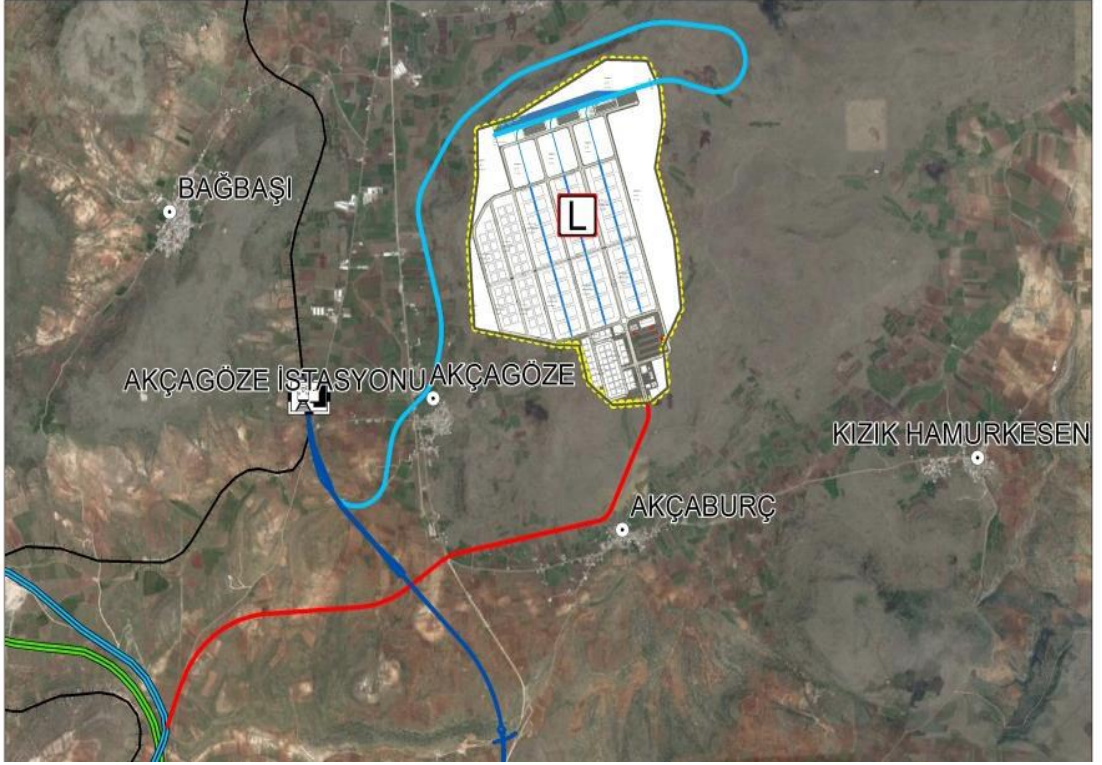
Lojistik merkezin kurulacağı yerin arazi yapısının düz olması önem arz etmektedir. Ticaret hacminin artmasıyla her geçen gün daha fazla kapasiteye ihtiyaç duyulabileceği böylesi büyük yatırımın arazi seçimi yapılırken uzun vadeli düşünülüp genişleme imkânlarına cevap verebilecek Akçagöze ve Akçaburç seçilmiştir. Elektrik, doğalgaz, su, telekomünikasyon gibi altyapı ihtiyaçların hepsini karşılayacak şekilde proje hazırlanmıştır. OSB, karayolu, demiryolu ve havayolu yakınlığı gibi arazinin sağlamış olduğu fiziksel şartlar sayesinde kurulmasına karar verilmiştir (Gaziantep Ticaret Odası 2020).



Şekil 13. Gaziantep Lojistik Köy Vaziyet Planı

Kaynak: Gaziantep Ticaret Odası, 2020

Gaziantep Lojistik Köy vaziyet planında; depolama alanları, demiryolu terminali, tır ve kamyon park alanı, konteyner stoklama alanı, binek araç oto park alanı, sosyal tesisler, servis istasyonları, itfaiye istasyonu, akaryakıt istasyonu ve yollar planlamada yer almaktadır (Gaziantep Ticaret Odası, 2020).



Şekil 14. Gaziantep Lojistik Köye Ulaşım Bağlantıları

**Kaynak:** Gaziantep Ticaret Sanayi Odası

### 5.7.2. Gaziantep Lojistik Köyün Gelir Kaynakları

- **Depo Parselleri satış geliri:** İlk etapta 41 adet 20.000 m<sup>2</sup>, 19 adet 10.000 m<sup>2</sup> ve 18 adet 5.000 m<sup>2</sup>'lik olmak üzere toplam 78 adet depo parseli gerçekleştirilecektir. Altyapısı hazır olacak olan parsellerin m<sup>2</sup> satış fiyatı 175 TL/33,26 € olarak belirlenmiştir. Parsel satışı yapılırken izlenecek yöntem şu şekildedir; Parsel fiyatının % 50'sinin peşin olarak alınması geri kalan %50'sinin bir yıl içerisinde 12 ay taksit ile Gaziantep Lojistik Köy yönetimine ödenmesi ön görülmüştür.
- **Tır parkı ve ağır vasıta giriş gelirleri:** Tırların lojistik köye giriş yaparken ödemeleri gereken bir giriş ücreti olacaktır. Bu ücret mevcut tır parklarından alınan veriler

ışığından ortalama 17 TL olarak öngörülmüştür (Gebze Marmara Nakliyeciler Terminal ve Gaziantep Umum Nakliyatçılar Tır Parkı, 2020).

Yine benzer tır parklarından alınan günlük tır park parası verilerden yola çıkarak yapılan hesaba göre lojistik köy bünyesinde yer alacak tır parkında günlük park parasının 34 TL olacağı öngörülmüştür.

- **Konteyner depolama alanı kira geliri:** Konteyner depolama alanlarının ilk 10 yılda 0,25 €/m<sup>2</sup>'den; daha sonra 0,50 €/m<sup>2</sup>'den kiraya verileceği ön görülmüştür. Bu rakamlar hesaplanırken mevcutta işletilmekte olan bir limandan alınan m<sup>2</sup> kira bedelleri ve Samsun Lojistik Köy Projesinde yapılan kabuller dikkate alınmıştır.
- **Nakliye komisyoncuları, Forwarder ofisleri ve Sosyal tesislerden elde edilecek kira gelirleri:** Lojistik köy bünyesinde taşımacılık firmaları için, başlangıçta 30 adet, 5 yıl sonra ise 50 adet iş yeri planlaması yapılmıştır. Modüler büyümeye izin verecek şekilde yerleştirilecek olan ofislerin, forwarder ofisleri ile aynı ölçüde ve tek katlı ve yan yana inşa edilmesi planlanmıştır.
- **Katılım payı gelirleri:** Katılım payı bedelleri lojistik köy yönetim bünyesine aktarılacak bir ek gelirdir. Aidatların toplanma amacı lojistik köy içerisindeki enerji, su, iletişim ve ulaşım gibi ortak giderlerin ve yönetimde istihdam edilecek personellerin maaşlarının karşılanmasıdır (Gaziantep Ticaret Odası Fizibilite Çalışma Raporu, 2020).

Gaziantep Lojistik Köyü başlangıç talebi 567.450 m<sup>2</sup> kapalı alan ve 2.029.250 m<sup>2</sup> açık alan üzerinde kurulacak ve kuruluşunun 5. yılında 984.950 m<sup>2</sup> kapalı alana ve 2.881.750 m<sup>2</sup> açık alana çıkacaktır. 25 yıl sonra beklenen kapalı alan ölçüsü 1.176.450 m<sup>2</sup> olup bu kapalı alan için 3.458.100 m<sup>2</sup> açık alan gerekmektedir. 25 yıldan sonraki talebi de değerlendirmek için en az 3.500.000 m<sup>2</sup> açık alan gereksinimi vardır. Gaziantep Lojistik Köyü kullanım fonksiyonlarını ekte sunulmuştur (İpek Yolu Kalkınma Ajansı Gaziantep Lojistik Köyü Fizibilite Çalışma Raporu 2020).



### 5.7.3. Gaziantep Lojistik Köy Proje Lokasyonu

Gaziantep Lojistik Köyü projesi, Şehitkâmil ilçesinin kuzeyindeki Akçağöze ve Akçaburç mahalleleri arasındaki platoda yer almaktadır. Proje alanı sınırları toplam 500 hektardır. 25 yıl boyunca ihtiyaç duyulması için 300 hektarlık bir alana yerleşmeye uygun görülmüştür. Kalan 200 hektar rezerv olarak bırakıldı (Gaziantep Ticaret Sanayi Odası, 2020).



**Şekil 15. Gaziantep Lojistik Köy Proje Lokasyonu**  
**Kaynak:** Gaziantep Ticaret Odası

Lojistik köyler sürdürülebilir kalkınma ve yeşil ekonomi bağlamında hukuki, teknik ve coğrafi konum yönünden değerlendirmeye tabi tutulduklarından dolayı birçok özellik taşımaktadırlar. Lojistik köyün sahip olduğu kriterler onun özelliklerini belirler. Ulusal Kalkınma Planı'nda yapılan atıfta lojistik köylerin değerini ulaşılabilirliği yükseltecektir. Bundan dolayı lojistik köye karayolu, havayolu, tren yolu ve denizyolu ile ulaşım sağlanarak ayrı taşıma modlar entegre edilmeli. Ulaşılabilirlikten sonra Gaziantep Lojistik Köyü'nün değerini arttıran unsurlar nakliye ve dağıtım olma potansiyelleridir (İpek Yolu Kalkınma Ajansı Gaziantep Lojistik Köyü Fizibilite Çalışma Raporu 2020).

## ALTINCI BÖLÜM

### YÖNTEM

Bu bölümde, çalışmanın yöntemi, araştırmanın modeli, araştırmanın evreni ve örnekleme mülakatın bulguları, derinlemesine mülakat, derinlemesine mülakat bilgileri bulunmaktadır.

#### 6.1. Araştırmanın Modeli

Bu çalışmamızda lojistik ve lojistik köyler mevzusunda bilgi verilerek, sürdürülebilir kalkınma ilişkisi ile yeşil ekonominin dünyada ve Türkiye'deki mevcut durumu, öneminin, işleyişinin nasıl ve ne şekilde gerçekleştiğini ortaya koymak amaçlandığından ilk olarak geniş bir doküman taraması yapılmıştır. Sürdürülebilir kalkınma ve yeşil ekonomi bağlamında lojistik ve lojistik köyler ile alakalı yayınlanmış kitap, makale ve bazı araştırmalara, bilgilere ulaşılmış, çalışma ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. Gaziantep Lojistik Köyü Projesine, Gaziantep Ticaret Odası, İpek Yolu Kalkınma Ajansı ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, iki üretici lojistik firma ve bir lojistik hizmet sağlayıcısı ile derinlemesine mülakat yöntemlerine başvurulmuştur. İpek Yolu Kalkınma Ajansı kurumundan, Gaziantep Lojistik Köy Projesi kapsamında fizibilite çalışmasından yararlanılmıştır.

#### 6.2. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme

Tüm dünyadaki lojistik köyler araştırmanın evrenini oluştururken, Gaziantep Lojistik Köy Projesi ve Gaziantep sınırları içerisindeki üretici ve lojistik hizmet sağlayan firmalar araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. Araştırmanın evreni çok geniş olması evrenin bütününe yapılan çalışmaları zorlaştırmaktadır. Bu bağlamda araştırma evrenine kısıtlamalar getirilmektedir. Araştırmaya örneklem oluşturarak Gaziantep kentinde uzmanlarla, lojistik sektör firmalarıyla ve lojistik hizmet sağlayıcıları ile derinlemesine yarı yapılandırılmış mülakat tekniğine başvurularak araştırmanın örnekleme uygulanmaya çalışılmıştır.

#### 6.3. Veri toplama Yöntemi ve Teknikleri

Literatür taraması yapılarak konu ile ilgili kitaplar, dergiler makaleler, internet dokümanlar taranmış, tez ile alakalı mevzuatlar, bakanlık ve devlet kurumların internet sitesi sayfaları incelenmiştir. Ayrıca Gaziantep Lojistik Köy Projesi fizibilite çalışmasından yararlanarak derinlemesine yarı mülakat tekniğiyle önemli bilgiler toplanmıştır.

Gaziantep ilinde söz konusu lojistik köyün, bir lojistik üs haline gelmesi için uzmanlar ile yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat tekniği kullanılarak bilgiler toplanmıştır.

#### **6.4. Bulgular**

Gaziantep Lojistik Köyü projesi ile ilgili projenin lojistik köyün yeri, planlanan faaliyetler, bölgesel faydaları, ekonomik yararları vb. birçok konu hakkında bilgi verilmiştir. Lojistik köye katkı sunan İpek Yolu Kalkınma Ajansı proje yetkilileri, Gaziantep Ticaret Odası, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, üretici firmalar ve lojistik hizmet sağlayıcıları ile mülakat yapılarak, kentteki sosyal yaşam, istihdam ve ihracat gibi sorulara ait bulgulara aşağıdaki mülakat sorularıyla ulaşılmaya çalışılmıştır.

#### **GAZİANTEP LOJİSTİK KÖYÜ FİZİBİLİTE ÇALIŞMASINDA YER ALAN KURUMLARIN MÜLAKAT SORULARI (İpekyolu Kalkınma Ajansı)**

- 1) Gaziantep Lojistik Köyün demiryolu ağı yakınlığı var mı ve lojistik köye ne gibi değerler katar?
- 2) Gaziantep Lojistik Köyün işletmelere sağlayacağı faydalar nelerdir?
- 3) Gaziantep Lojistik Köyün dezavantajları nelerdir?
- 4) İşletmelerin Gaziantep Lojistik Köy'den beklentileri nelerdir?
- 5) Gaziantep lojistik köy faaliyete geçtiğinde alınacak hizmetler nelerdir?
- 6) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde organize sanayi bölgesinde bulunan işletmelerin faaliyetlerini nasıl etkileyecektir?
- 7) Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan işletmeler kurulacak olan lojistik köye taşınacaklar mı?
- 8) Gaziantep lojistik faaliyetler kent hayatına ve bölge hayatına ne gibi istihdam sağlayacaktır?
- 9) Gaziantep Lojistik Köy kent içerisinde ki trafiği ve sosyal hayatın nasıl etkileyecektir?
- 10) Gaziantep Lojistik Köy faaliyetinde ihracatta işletmeler rekabet edilebilir hale gelebilecekler mi?

## İPEK YOLU KALKINMA AJANSI MÜLAKAT SORULARINA CEVAPLARI

1) Demiryolu ağının Gaziantep lojistik köy yakınından geçeceğini ve hatta lojistik köyün içinde mevcut olduğunu ve tamamlandığında demiryolu ağı içinden geçerek hizmet sunacağını ifade etmiştir. Demiryolu ağı yük taşımacılığı olarak birden çok işletmenin yükünü çekeceğinin ve bunları zamanında eksiksiz bir şekilde yerine ulaştırılacaktır. Demiryolu ağı lojistik köye faydalarından biride liman taşımacılığında katkısı olacağını ve karayolu yükünü azaltacağı söz konusudur.

2) Gaziantep lojistik köyü işletmelere hız ve zaman konusunda fayda sağlayacaktır. Bunun yanında rekabeti de beraberinde getirecektir. Aynı zamanda da işletmelerin de birbiri ile çalışma imkânı da bulacaktır.

3) Gaziantep lojistik köyün dezavantaj olarak projenin özelinde olmayıp genelinde bulunan, çevresindeki arazilerin haksız yere fahiş fiyatta yüksek olacağı söylenmektedir. Bu dezavantaj ticari bir kayıp olmayıp ancak çevresindeki arazilerin al sat mantığı ile lojistik köyün çevresini rahatsız edecektir. Bir başka dezavantaj olarak lojistik köyde kendisine yer bulamayacak olan bazı küçük işletmelerin iş yapmaları zora girecektir.

4) İşletmelerin Gaziantep lojistik köyde en önemli beklentilerinden biri nakliye maliyetleri, akar-yakıt maliyetleri ve şoför maliyetleri gibi maliyetleri minimize etmeleri beklentileri arasındadır. Bu bağlam da lojistik köyün içinde bulunan demiryolu ağına ihtiyaç duyulmaktadır. Firmaların kendilerine ait olan vagonlar bu işin beklentilerini karşılayacaktır.

5) Gaziantep lojistik köy faaliyete geçtiğinde merkez olma konumu ile müşavirlik işletmeleri, kargoculuk, sigortacılık faaliyetleri, gümrükleme, lojistik yönetimi gibi kurumsallaşmış hizmetler mevcut olacaktır.

6) Gaziantep lojistik faaliyete geçtiğinde iki faz da parseller satılarak, organize sanayi bölgesindeki işletmeler lojistik köye geçiş yapacaklardır. Lojistik köydeki faaliyetleri organize sanayi bölgesi gibi faaliyet gösterecektir. Bu bağlamda organize sanayi bölgesindeki işletmelerin iş yükü hafiflemiş olacaktır.

7) Organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren işletmeler, Gaziantep lojistik köye kısmen taşınacaklardır. Birçok ürünlerini lojistik köyde yükleme ve boşaltma işlemlerini lojistik köyde yapacaklardır. Bu da işletmelerin yükünü oldukça hafifletecektir.

8) Gaziantep ve bölgede bulunmayan lojistik işletmeleri Gaziantep kentine gelecektir. Örnek verecek olursak Arkas Holding gibi bir İstanbul firması Gaziantep'e gelerek şube açmış olacaktır. Uluslararası firmalar Gaziantep lojistik köyde şube açarak bölgeye istihdam sağlayacaktır. Yerli firmalar istedikleri gibi hareket edemeyerek belli standartlara uymaları sağlanarak bölge istihdamı gelişmesine katkısı olacaktır. Bu bağlamda Gaziantep kent ve bölgesel olarak olumlu yönde gelişerek tedarik zincirine katkı sağlayacak olması bölgeyi cazibe merkezi haline getirecektir.

9) Gaziantep'te kurulacak lojistik köy OSB ye (Organize Sanayi Bölgesi) bağlantısı olduğundan kentteki trafiği rahatlatarak hava kirliliğini önleyerek yeşil ekonomiye katkı sağlayacaktır. Ağır vasıttan çok lojistik köyün yükünü daha çok tren vagonları çekecektir. Bundan dolayı sosyal hayatın olumsuz yönden etkilenme durumu söz konusu değildir.

10) Gaziantep lojistik köyde işletmeler ürünlerini daha hızlı ve güvenli bir şekilde ihraç edebilecekleri gibi aralarında pozitif bir rekabet olacaktır. İhracata yönelik ürünler tamamen ürüne yönelik depolarda tutulacağından rekabet edebilirlik oldukça yüksek düzeyde olacaktır. Bundan dolayı bazı işletmeler belli başlı ihraç ürünlerde beraber hareket etmeleri söz konusu olacaktır. İşletmeler bu bağlamda belli kurallar çerçevesinde hareket etmeleri sağlanacaktır.

## **GAZİANTEP LOJİSTİK KÖYÜ FİZİBİLİTE ÇALIŞMASINDA YER ALAN KURUMLARIN MÜLAKAT SORULARI (Gaziantep Ticaret Odası)**

- 1) Gaziantep lojistik köyün demiryolu ağına yakınlığı var mı ve lojistik köye ne gibi değerler katar?
- 2) Gaziantep Ticaret Odası olarak, lojistik köyün işletmelere sağlayacağı faydalar nelerdir?
- 3) Gaziantep Lojistik Köyün dezavantajları nelerdir?
- 4) İşletmelerin Gaziantep Lojistik Köy' den beklentileri nelerdir?
- 5) Gaziantep Lojistik Köy faaliyete geçtiğinde alınacak hizmetler nelerdir?
- 6) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde organize sanayi bölgesinde bulunan işletmelerin faaliyetlerini nasıl etkileyecektir?

- 7) Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan işletmeler kurulacak olan lojistik köye yakınlaşacaklar mı?
- 8) Gaziantep Lojistik Köy faaliyetlerinin kent hayatına ve bölge hayatına ne gibi istihdam sağlayacağını düşünmektесiniz?
- 9) Gaziantep Lojistik Köy kent içerisinde ki trafiği ve sosyal hayatın nasıl etkileyecektir?
- 10) Gaziantep Lojistik Köy faaliyetinde ihracatta işletmeler rekabet edilebilir hale gelebilecekler mi?

## GAZİANTEP TİCARET ODASI MÜLAKAT SORULARINA CEVAPLARI

1) Demiryolun ağına yakınlığı var. Türkiye'nin 2015 yılına kadar demiryolu ağı % 90 tek yönlüydü. Türkiye demiryoluna son 5 yıldır yatırım yapılmaktadır. Yük taşımacılığında demiryolu ağına taşıma yapılmaktadır. Gün geçtikçe demiryolu ağı önemi her geçen gün hissedilmeye başlanmıştır. Demiryolu ağı yük taşımacılığında lojistik köy için çok önemli ve güvenli bir taşıma sistemidir. Güvenlik açısından ağır tonajlı yüklerde büyük önem arz etmektedir. Aynı yeten yaş ve kuru gıda sektörün tren yolu taşıma süresinin azaltılması hızlı trenlerin demiryolu ulaşım teknolojisinin artmasıyla taşıma süreleri kısaltmakta ve daha güvenli yük taşımacılığı açısından daha güvenli taşıma söz konusu olmaktadır.

2) Üretici işletmelerin lojistik süreçlerinde performansı arttırması maliyeti en az seviyeye indirmesine hedeflemekteyiz. Uzun vadede taşımacılık faaliyetleri, depolama, malların sınıflandırılması, dağıtım, ayırıştırma, bankacılık, sigortacılık gibi birçok ara taşımacılık faaliyetlerini bir arada kapsayacaktır. Bundan ötürü operasyonların hızı ve maliyeti açısından önemli avantajlar sağlamaktadır.

3) Gaziantep Lojistik Köyün dezavantajı olacağını düşünmüyorum.

4) Lojistik merkezden faydalanan firmaların tüketicilerin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermek istemeleri işletmelerin daha profesyonel bir hizmet çatısı altında maliyetlerin düşürülmesi istemesi, işletmeler açısından intermodal taşımacılığın daha etkin ve sık kullanılması amaçlanarak şirketlerin daha geniş pazarlara hitap etmek istemesi şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platformu yaratması firmalar için tedarik zinciri operasyonların esnekleştirilmesini sağlamak.

5) Depolama ve antrepo hizmeti, gümrükleme hizmeti, etiketleme, elleçleme, kısmı ürün montajı, serbest bölge, operasyonel destek hizmetler alınacaktır.

6) Genel depolar, geniş depolar, demiryolu, karayolunun aktarmalarının olduğu depolar soğutucu depolar, intermodel terminali, gümrük hizmetleri, ısısı yüksek eşyalar için özel hizmetler gibi birçok hizmeti barındırarak işletmeler Gaziantep Lojistik Köyde olumlu yönde faaliyetlerini etkileyecektir.

7) Yakınlaşacağını düşünmekteyiz çünkü içinde birçok hizmeti barındıracak olan lojistik köyün işletmeler açısından maliyeti minimize etmeyi düşünmekteyiz ve bu da kaliteyi taşıma hızını arttıracığı için işletmenin verimini artırır.

8) Lojistik köyler, işletmeler arasındaki rekabeti maksimum düzeyde tutarak bölgenin kalkınmasında ve yerli ürünlerin dünya pazarlarında kolayca açılabilmesi açısından önemli ve etkili merkezlerdir.

9) Trafik akışını optimize edilmesinin tır ve ağır vasıta sirkülasyonu artması karayolu araçlarının daha az yol kat etmesi ile hava kirliliğinde azalmanın meydana gelmesini düşünmekteyiz.

10) Ulusal dağıtım hizmeti, uluslararası dağıtım hizmeti, denizyolu ile taşınan eşyalar için özel hizmetler, idari hizmetler, kombine taşımacılık hizmetleri, havayolu kargosu için özel hizmetler bunları gibi hizmetler binlerce çalışana ihtiyaç duyulacaktır. Lojistik köyler işletmeler arasındaki rekabeti üst düzeyde tutarak bölgenin kalkınmasında ve yerli ürünlerin dünya pazarlarında kolayca açılabilmesi açısından önemli ve etkili merkezlerdir.

### **GAZİANTEP LOJİSTİK KÖYÜ FİZİBİLİTE ÇALIŞMASINDA YER ALAN KURUMLARIN MÜLAKAT SORULARI (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi)**

- 1) Gaziantep Lojistik Köyün demiryolu ağına yakınlığı var mı ve lojistik köye ne gibi değerler katar?
- 2) Gaziantep Büyükşehir Belediyesi olarak, lojistik köyün işletmelere sağlayacağı faydalar nelerdir?
- 3) Gaziantep Lojistik Köyün dezavantajları nelerdir?
- 4) İşletmelerin Gaziantep Lojistik Köy' den beklentileri nelerdir?

- 5) Gaziantep Lojistik Köy faaliyete geçtiğinde alınacak hizmetler nelerdir?
- 6) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde organize sanayi bölgesinde bulunan işletmelerin faaliyetlerini nasıl etkileyecektir?
- 7) Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan işletmeler kurulacak olan lojistik köye yakınlaşacaklar mı?
- 8) Gaziantep Lojistik Köy faaliyetlerinin kent hayatına ve bölge hayatına ne gibi istihdam sağlayacağını düşünümüyorsunuz?
- 9) Gaziantep Lojistik Köy kent içerisindeki trafiği ve sosyal hayatın nasıl etkileyecektir?
- 10) Gaziantep Lojistik Köy faaliyetinde ihracatta işletmeler rekabet edilebilir hale gelebilecekler mi?

## **GAZİANTEP BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ MÜLAKAT SORULARINA CEVAPLARI**

*1) Gaziantep Lojistik Köyü kurulmaya başlanmasıyla içinden bir demiryolu ağı yapılarak lojistik köyün içinden geçerek ürünlerin; depo, antrepo ve kiralanan yerlerde bekletilmeden çoğunlukla demiryolu ağı ile taşıma yapılarak karayolunun yükünü hafifleterek katkı sağlayacaktır.*

*2) İşletmelerin karayolundaki yükünü hafifletecektir. Gümrükleme, sigorta gibi resmi işlemleri süresini kısaltacaktır. Ürünlerin lojistik köyden ihracatını kolay yapabilecek ve işletmeler arasında ciddi bir rekabet ortamı oluşmasına katkı sağlayacaktır.*

*3) Gaziantep Lojistik Köy'ün kesinlikle dezavantaj olacak bir durum söz konusu değildir.*

*4) İşletmeler daha derli toplu bir şekilde ürünlerini ihraç edebilecektir. Depolama, soğutma ve ısıtma gibi gıdalar için hizmet alabilecekler. İşletmeler araç kiralama, konteyner kiralama ve satın alma gibi hizmetler alacaklardır. İşletmeler için önemli olan en az maliyetle ürün kalitesinde rekabet oluşturmaktır. Bu beklentiler içinde olan işletmeler Gaziantep Lojistik Köy faaliyetlerinden faydalanacaklardır.*

*5) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde alınacak hizmetler; karayolu, havayolu ve demiryoluna erişim hizmeti imkânı olacak, kombine taşımacılık, depolama hizmeti, bakım-onarım yükleme-boşaltma, yükleri bölme, elleçleme, paketleme gibi hizmetler olacaktır.*

6) Organize Sanayi Bölgesi' ndeki işletmeler daha kolay faaliyetlerini yapabilecekler. Gaziantep Lojistik Köy' ün faaliyete geçmesiyle ağır vasıta araçlarından çok demiryolu ağı kullanılacaktır. Bundan dolayı Organize Sanayi Bölgesi' nde bulunan işletmeler zaman ve maliyet yükünü minimize edecektir.

7) Organize Sanayi Bölgesi' nde bulunan işletmeler kurulacak olan lojistik köye yakınlaşmasından öte birçoğunun şubesi olacaktır. Ürün teslimatında daha kolay paketleme, elleçleme işlemleri lojistik köyde yapışacağından Organize Sanayi Bölgesi' nde bulunan işletmelerin işini kolaylaştıracaktır.

8) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyetleri kent hayatında trafik sıkışıklığını, enerji, çevresel maliyetleri azaltarak kent ve bölge hayatına istihdam sağlayacaktır. Gaziantep Lojistik Köy' ün kente yakın olması tasarımı ve bilişim altyapısı ile bölge hayatına ayrıca istihdam sağlayacaktır.

9) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde sürdürülebilir elektrik enerjisi ve doğalgaz gibi enerji kaynakları kullanılarak kent içerisindeki hava kirliliğini minimize edecektir. Ağır vasıta araçların kent içine girmeden lojistik köye yönlendirilerek trafiği rahatlatarak sosyal hayatı daha kolay hale getirecektir.

10) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde işletmeler için kaçınılmaz bir rekabet ortamı oluşturacaktır. İşletmeler rekabet ettikçe ürün kalitesi artacaktır. Daha fazla ülkeye ihracat yapılabilecektir ve işletmeler birbiri ile koordineli bir şekilde birbirleri ile iletişim halinde olacaktır. Rekabette tekelleşme önlenerek çeşit artacaktır.

### **ÜRETİCİ FİRMA MÜLAKAT SORULARI (1. Firma)**

- 1) İşletmenizin lojistik sektörde faaliyet süresi ne kadardır?
- 2) İşletmeniz lojistik faaliyetlerden hangisini yapmaktadır?
- 3) Depolama, gümrükleme ve ambalajlama faaliyetlerinde yaşadığınız sorunlar nelerdir?
- 4) Taşımacılık faaliyetlerinde işletmenizin karşılaştığı problemler nelerdir? Örnek vererek açıklayabilir misiniz?

- 5) Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan işletmeniz Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde taşınacak mı?
- 6) İşletmeniz, Gaziantep Lojistik Köye taşınmadan önce kurumsal olarak ne gibi sorunlar yaşamaktadır? Örnek vererek açıklayabilir misiniz?
- 7) İşletmenizin Gaziantep Lojistik Köy' den faaliyete geçtiğinde beklentileri nelerdir?
- 8) Lojistik sektörde rekabet edebilmek için ve lojistik sisteminizi optimize etmek için ne gibi yenilikler yapmaktasınız?
- 9) Gaziantep Lojistik Köyü işletmenize ne gibi katkılar sağlayacaktır?
- 10) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde sektörde rekabet edebilmek için ne gibi hazırlıklar/yenilikler yapmaktasınız?

### ÜRETİCİ FİRMA MÜLAKAT SORULARINA CEVAPLARI (1. Firma)

- 1) İşletmemiz lojistik sektörde 13 yıldır faaliyettedir.
- 2) İşletmemiz lojistik faaliyeti kuru gıda üzerinde yapmaktadır.
- 3) Depolama alanımız yeterince büyük olmadığı için ürün stoklayamıyoruz. Bundan dolayı yeterince ürün işletmemizde barındıramıyoruz. Gümrükleme işlemlerinde resmi evraklarda sorunlar yaşıyoruz. Nakliye, sigorta ve depolama dâhil bütün aşamalarda sorunlar yaşamaktayız. Özellikle yurt dışındaki gümrük işlerinde ürünüümüzü zamanında ulaşmaması sorun olmaktadır. Ambalajlama faaliyetlerinde ürünü sağlıklı bir şekilde muhafaza etmek ve geri dönüşüme kazandırmak için iyi tasarlanmış ambalajları kullanmaktayız. Bu da maliyet olarak bize sorun yaşatmaktadır. Ürünler sağlıklı koşullarda ambalajlanmasa nakliye maliyetinde sorunlar yaşamaktayız.
- 4) Taşımacılık faaliyetlerinde karayolu altyapısının yetersiz olması demiryolu ağının yük taşımacılığında yetersiz olmasıyla ürünlerimizi yeteri kadar ihraç edemiyoruz. Taşımacılıkta yeteri kadar taşıma filosu olmadığından çoğu zaman sıradan ağır vasıta araçlarında ürünlerimizi taşımak zorunda kalıyoruz.
- 5) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde Organize Sanayi Bölgesi' nden taşınmamız söz konusu değildir. Ancak depo kiralayacak ürünlerimizi kolayca lojistik köyde stoklama yapmayı stoklama yapmayı ve oradan da ihraç etmeyi planlıyoruz.

6) İşletmemiz özellikle stoklama, gümrükleme, sigortalama gibi işlemlerde sorun yaşamaktadır. Gaziantep Lojistik Köye geçtiğimizde bu sorunları en az maliyetle yüksek kalitede sorunları aşacağımızın kanaatindeyim.

7) İşletmemizin lojistik köyden beklentileri araçlarımız için uygun bir oto park, resmi işlemlerimizi yapabileceğimiz kurumsal yerlerin olması, gerektiğinde ürünlerimizi taşıyabilecek demiryolu ağından faydalanmak ve en önemlisi maliyetlerimizi en aza indirip zaman kazancımızın olması.

8) Lojistik sektörde küreselleşme ile birlikte işletmemizin rekabet edebilmesi için ürettiğimiz ürünlerin dünyanın birçok yerine müşterilerin isteklerine göre yenilikler yapmaktayız. Bu nedenle lojistik sistemimizin süreçsel etkinliğini arttırmamıza bağlıdır. İşletmemiz kaliteli ürün ve maliyeti ucuz, müşteri memnuniyeti ile ürünün istenilen yere teslim etme gibi yenilikler içindeyiz.

9) Gaziantep Lojistik Köyü işletmemize; depo, antrepo, gümrükleme, sigorta gibi zaman harcayan durumları ortadan kaldırarak katkı sağlayacağını düşünmekteyiz. Ayrıca ürünlerimizi demiryolu ağı ile daha çok ürün ihraç edip maliyeti minimize edecektir.

10) İşletmemizin üretim ve pazarlama gibi süreci etkili bir şekilde kullanarak diğer sektörlerle etkin bir şekilde rekabeti arttıracaktır. Rekabet ortamında işletmeler için en önemli yenilik maliyetleri minimize ederek ürünlerimizi hızlı ve etkili bir şekilde hazırlayıp ihraç edebilme durumu söz konusu olacaktır.

## **ÜRETİCİ FİRMA MÜLAKAT SORULARINA CEVAPLARI (2. Firma)**

1) İşletmemiz 18 yıldır lojistik sektörde hizmet etmektedir.

2) İşletmemizin lojistik faaliyeti iplik üzerine yapmaktadır.

3) Ambalajlamada sorun yaşamamaktayız. Ürünümüzü olması gerektiği kurallar çerçevesinde yapmaktayız. Gümrükleme işlerinde sorunlar yaşamaktayız. Özellikle sınır kapılarında resmi işlemleri yaparken yaşanan sözleşme sorunları yüzünden ürün teslimatında zaman kaybı

yaşamaktayız. Depolama olarak ürünlerimizi yeteri kadar yer olmadığından stoklama yapamıyoruz. İstedığımız şekilde kiralık depo bulmada sorun yaşamaktayız.

4) Taşımacılık faaliyetlerinde yeteri kadar aracımız mevcuttur. Ancak dışardan araç kiraladığımızda bir takım sorunlar yaşamaktayız. Ürünlerimiz garanti kapsamında genelde taşınmamaktadır. Sadece sigortalama yapabiliyoruz. Ürünümüz zarar geldiğinde kiraladığımız araçlardan değil de zararını bizim karşılamamızı talep etmekte. Bu da taşımacılık sektöründe önemli problem teşkil etmektedir.

5) İşletmemiz lojistik köyde yeteri kadar imkânı bulursa elbette taşınmayı düşünürüz. Bunu zaman gösterecek. Gaziantep' te üretici firmalar olarak bizim için büyük bir avantaj kapısı olacaktır lojistik köyde yer almamız.

6) İşletmemiz yaşadığı en önemli kurumsal sorunlar; Gaziantep'te yeteri kadar kurumsallaşmış nakliyecilerin olmaması, sigorta ve bankacılık işlemlerimizin yetersiz olması bizim için önemli kurumsal sorunlardır.

7) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde işletmemizin beklentileri; sigorta, bankacılık, gümrükleme işlemlerimizi zaman kaybı olmadan yapabilmemiz ve yer edinebileceğimiz depo, antrepo gibi ürünlerimizi muhafaza edebileceğimiz yerler. Araçlarımız için uygun otopark yeri gibi beklentilerimiz bu yöndedir.

8) Lojistik sektörde rekabet edebilmek için karşı rakiplerimizi iyi analiz etmemiz gerekiyor. Bunun ötesinde müşterilerimize hızlı cevap verebilme ve geri bildirim yapabilmeyi kendimizde yenilik olarak görmekteyiz.

9) Gaziantep Lojistik Köyü işletmemize ve bütün işletmeler için en önemli olan katkısı zaman kazancı olacaktır. Bu zaman kazanma yapmış olduğumuz resmi işlemlerdir. Sigorta, bankacılık, gümrükleme gibi işlemlerimiz tek yerden yapılacağı için ürünlerimiz istenilen yerde olacaktır. İşletmemize pozitif olarak katkı sağlayacaktır.

10) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde lojistik köy ruhuna uygun yenilikler ve faaliyetler yaparak eksikliklerimizi gidermeye çalışacağız. Ürünlerimizi uygun maliyet içerisinde üretim daha uygun pazarlama imkânımız olacak.

## LOJİSTİK HİZMET SAĞLAYICILARI MÜLAKAT SORULARI

- 1) Lojistik sektörde taşıma hizmetini ne kadar süredir yapmaktasınız?
- 2) İşletmenizde çalışan kişi sayınız kaçtır?
- 3) Lojistik sektöründe üretici firmalar ile ne gibi sorunlar yaşamaktasınız? Örnek verebilir misiniz?
- 4) Lojistik sektörde komisyoncu yük taşımacıları olarak yaşadığınız sorunlar nelerdir? Örnek vererek açıklayabilir misiniz?
- 5) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde komisyoncu yük taşımacı olarak işletmenize ne gibi katkılar sağlayacaktır?
- 6) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde taşıma sırasında yaşadığınız sorunlar çözülecek mi?
- 7) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde komisyoncu olarak kurumsallaşmayı düşünüyor musunuz?
- 8) Gaziantep Lojistik Köyü hakkında neler düşünüyorsunuz?
- 9) Taşımacılık sektöründe komisyoncu yük taşıyıcıları olarak taşımayı zorlaştıran ve kolaylaştıran öğeler nelerdir?
- 10) Komisyoncu olarak lojistik sektöründe farklı kurum ve kuruluşlarla ilgili yaşadığınız sorunlar nelerdir? Örnek verebilir misiniz?

## LOJİSTİK HİZMET SAĞLAYICILARI MÜLAKAT CEVAPLARI

- 1) *Lojistik sektörde köklü bir firma olduğumuzu düşünmekteyiz, Yaklaşık 21 yıldır bu işi yapmaktayız.*
- 2) *Firmamız şoförlerle beraber toplamda 35 eleman çalışmaktadır.*
- 3) *Üretici firmaların genel olarak büyük sorunlar yaşamaktayız. Ama yaşadığımız sorunlardan bahsederek ürünlerinin özensiz yüklendiğini, yavaş çalıştığımızı düşünmekteyiz. Bazen de gümrükler müşterilerimiz yani üreticiler yüzünden sorunlar yaşamaktayız. Mesela gönderdikleri ürünle resmi belgelerde ürün arasında çok küçük farklılıklar olsa bile ürün gümrükten geçmemektedir.*
- 4) *İşletmemizin lojistik sektörde yaşadığı sorunları şu şekilde sıralayabiliriz;*

- *Sınır kapılarında artan bekleme süreleri bundan dolayı uzun kuyruklar oluşmaktadır.*
- *Transit ürünlerimizin antrepo ve depolara alınamaması.*
- *Limanlarda ve havalimanlarında yüksek kira bedelleri.*
- *Resmi yönetmeliklerin sunmuş olduğu tarifelerin sınırlı tutulması.*
- *Bazı limanların demiryolu ile bağlantısı olmaması lojistik sektörde bu ve buna benzeri sorunlar yaşamaktayız.*

*5) Lojistik köy demek taşımacılığın kalitesinin artması demek elbette bu lojistik hizmet sağlayıcılarının de kalitesinin artması demektir. Farklı taşıma türlerinin bütünleşmesi sayesinde intermodal taşımacılık operasyonlarımızı daha da geliştirme imkânları bulacağımızı umuyorum. Sonuç olarak bir lojistik köy; karayolu, demiryolu, havayolu ve varsa denizyoluna yakınlığıyla ya da merkezinde olmasıyla bilinir. Bu nedenle müşterilerimize daha profesyonel hizmet sunabilme potansiyelimiz artmaktadır.*

*6) Taşıma sırasında ve yükleme aşamasında birçok sorunun çözüleceğine inanmaktayız. Çünkü lojistik köyün en son teknoloji sistemlerin kullanılacağı söylenmekte. Destekleyici hizmetlerden tutun birçok değişik depolama sistemin olacağı bilinmekte. Neredeyse insan elinin değmeyeceği söylenmektedir. Taşıma aşamasında ise şehirden uzak olacağı için hem kamyoncular için hem de sıradan araçlar için trafik rahatlayacaktır.*

*7) Biz zaten kurumsal bir firma olduğumuzu düşünmekteyiz. Ama kusursuz operasyonel yönetim denen bir kavram var. Gaziantep için geç kalmış bir adım daha yaklaşacağımızı düşünüyorum.*

*8) Lojistik köyü Gaziantep için geç kalmış bir proje bence. Muhteşem bir sanayi şehri olan Gaziantep'imiz için ulaşımda yapılacak her adım muhakkak pozitif sonuçlar doğuracaktır. Trafik akışının düzenlenmesi, kombine ve konteyner taşımacılığının gelişmesi, gümrükleme hizmetlerinin bulunması, yükleme ve boşaltma için geniş alanların bulunması, lokanta, benzin istasyonları, uluslar arası dağıtım hizmetleri gibi birçok hizmeti içinde barındıracaktır. Bu yüzden hem üreticiler için hem de lojistik hizmet sağlayıcıları açısından vazgeçilmez bir merkez haline geleceğini düşünmekteyiz ama işletmelere daha çok yarar sağladığını düşünmekteyiz. Sonuç olarak işletmeler açısından ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verecek bir*

*merkez kuruluyor. İşletme maliyetlerin düşmesi, üreticiler için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesi söz konusu olacak. Ama bize şöyle bir dezavantajı olacak; tüm lojistik hizmet sağlayıcılar ve üreticiler o bölgede yer almak isteyecektir. Üreticiler açısından lojistik hizmet sağlayıcıları rekabete tutuşacağı için bizim kâr marjlarımız düşecek ve bu en çok üreticilerin işine yarayacaktır. Taşıma maliyetleri azalacaktır.*

*9) Taşımayı zorlaştıran en büyük unsurlardan birisi müşterilerimiz plansız hareket edip zora sokması ve imkânsız istemeleri. Ayrıca yanımızda çalışan şoförlerinde birçok sorun yaşamaktayız. Spesifik olarak saymam biraz zor ama genel olarak böyle. Kolay iş yok.*

*10) Farklı kurum ve kuruluşlar ile sorun neredeyse yok denilecek kadar azdır.*



## **YEDİNCİ BÖLÜM**

### **SONUÇ VE ÖNERİLER**

Lojistik köyler sosyal, kültürel ve ekonomik büyüme önceliğinde kendi bölgelerinden başlayarak ülkeye doğrudan pozitif etki göstermektedir. Avrupa’da lojistik köylerin sayısı 60’ın üzerinde olup ve bunlara sürekli yenileri eklenen lojistik köyler, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) tarafından Türkiye’de gerçekleştirmeye başlamıştır. İlk başlarda sayısı 10 olarak planlanan lojistik köy adeti daha sonra 20’nin üzerinde projelerle kurulma planlaması yapılarak hayata geçirilmeye çalışılmaktadır. Lojistik köylerin adetinin artması tren garlarının tamamı ya da kargo garı bölümleriyle taşıma gerçekleşeceğinden kent trafiğinde rahatlama sağlanacak, çevre kirliliği azalacak ve imar uygulamalarında iyileşmeler sağlanacaktır. Üretici işletmeler ürünlerini stoklamadan istenilen yere zamanında taşıma sağlayarak, birbiri ile rekabet edebilir hale gelecektir. Bu bağlamda ürünün maliyeti azalırken ürün kalitesi artacaktır. Gaziantep Ticaret Sanayi Odası, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi ve İpekyolu Kalkınma Ajansı katkılarıyla Gaziantep kentinde lojistik köy projesi hayata geçirilmektedir. Gaziantep lojistik köyünün hem iç ve hem de dış ticarete tedarik zinciri yönetiminde kazanç sağlayarak Gaziantep bölgesini tercih edilebilir bölgesel lojistik bir üs haline getirerek sürdürülebilir bir lojistik köy konsepti yapılmasıdır. Kısa zamanda en az maliyetle ve lojistik bağlantıların merkezi nitelikte belirli, planlı ve düzenli bir şekilde özel bölgelerde toplanarak kentte yaşanacak olumsuz etkilerini en az seviyeye indirilmesi açısından Gaziantep Lojistik Köyü büyük önem taşımaktadır. Gaziantep Lojistik Köy Projesi faaliyete geçtiğinde önemli işlevleri olacaktır. Bunlardan bazıları; tek merkezden dağıtım yapması, gümrük işlemlerinin kolaylıkla sağlanması, akıllı depolama sistemlerinin bulunması, paletleme, markalama, etiketleme, ölçme ve tartma gibi birçok lojistik faaliyetler gerçekleşecektir. Lojistik üreticilerin kurumsallaşma sorunu ortadan kalkacak, güven ortamı tesis edilecektir. Aynı zamanda üreticilerin fiziki olanakları arttırılacak, işletmeler 24 saat kesintisiz hizmet alabilecekler ve pazarlamada yeteri kadar teknolojik bilgilerden yararlanılabilecektir. Ayrıca lojistik köyde binlerce kişiye iş istihdamı sağlanacaktır. Bundan dolayı ihracatta ucuzlama ile birlikte dış ticaret hacmi artacaktır. Gaziantep Lojistik Köyün ne denli önemli olduğu anlaşılmaktadır. Gaziantep uluslararası ticaret açısından da önemli firmalara ev sahipliği yapmaktadır. Halı, tekstil, gıda ve otomotiv sektörleri gibi birçok işletmelerle Gaziantep’ten dünyanın birçok yerine her gün ürün girişi ve çıkışı yapılmaktadır.

Gaziantep lojistik köy bulunduğu bölge, beş organize sanayi bölgesi, küçük sanayi sitesine ve toptancılar sitesine yakın olmasıyla kent trafiğine sorun olan ağır vasıta araçlar için çözüm olacaktır. Bu araçlar belli bir yerde bulunmadıklarından kent trafiğini daha da kalabalık hale getirmektedir. Gaziantep'in bu sorunlarını çözmek için öncelikli olarak, pazar yapısı, coğrafi konumu, ulaştırma altyapısı analiz edilerek kombine taşımacılık hatları tespit edilmelidir. Lojistik köy içerisinde demiryolu ağı geçeceği için karayolundan çok demiryolu ağı tercih edilecektir. Bu da şehir trafiğini rahatlatarak yeşil ekonomiye katkı sağlayacak hava kirliliğini önleyecektir. Gaziantep'in Jeopolitik bir konumda olması, İskenderun ve Mersin limanlarına yakın olması ile ürünlerin yük gemileriyle taşınması kolay hale gelecektir. Gaziantep, Hatay-Dörtyol arasında yapılan tünellerle karayolu mesafesi kısalmış, Gaziantep'in Ortadoğu ya bağlantı noktası bulunmasıyla gerçekleştirilecek lojistik faaliyetlerin transit geçişlerin uğrak yeri olması ihracatçılara yarar sağlayacaktır. Gaziantep potansiyeline bakıldığında devlet desteği artırılması gerekli olduğu kanaatindeyim. Bu bölgeye teşvikler verilerek ihracatçı firmalar desteklenmeleri gerekiyor. Bu bağlamda Gaziantep bölgesinde çeşitli sanayi kuruluşları kurulmaları gereklidir.

Gaziantep Lojistik Köyü'nün kurulmasına ilişkin beklentiler ve bölgeye gerçekleştirilecek faaliyetler hakkındaki durumu betimlemek üzere ayrıca Gaziantep Lojistik Köyü'nün kentteki sosyal yaşam istihdam ve işlem hacmi açısından beklentilerin ve hedeflerin ne yönde ilerlediğini etraflıca analiz edebilmek adına derinlemesine mülakat tekniği ile söz konusu lojistik köyün projesinde yer alan, Gaziantep Büyük Şehir Belediyesi, Gaziantep Ticaret Odası, İpek Yolu Kalkınma Ajansı uzmanları ile lojistik sektörden iki lojistik üretici firma ve Gatem Toptancılar Sitesi'nde yer alan bağımsız bir lojistik hizmet sağlayıcısı ile görüşülmüştür. Üretici firmalar ve bağımsız komisyoncular, Gaziantep Lojistik Köyü'nün olması gerektiğini ve biran önce faaliyete geçmesiyle aradaki haksız rekabetin ortadan kalkacağını belirttiler. Üretici işletmeler ve bağımsız komisyoncular müşteri memnuniyeti sağlamak için kaliteli hizmet verebilmeleri gerekmektedir. Denetlenebilir bir yerde olmaları gerektiğini ifade ederek daha iyi şartlarda lojistik yönetimi içinde teknolojiye entegre olmuş, ihtiyaçlarını karşılayacak, alt yapı sistemleri tamamlanmış, araç ve gereçlerin eksikliği olmayan derli toplu bir ortamda bulunmak istediklerini belirtmektedirler. Derinlemesine yapılmış mülakattan elde edilen bulgular ise lojistik köy fizibilite çalışma raporundan yararlanarak ve raporda yer alan verilerle kentte sosyal yaşam istihdam olduğunu göstermektedir. İpekyolu Kalkınma Ajansından resmi talep doğrultusunda kendilerinden akademik çalışmamız hakkında bilgi isteyerek, cevabımıza olumlu yönden cevap vererek

katkı sunmuşlardır. Gaziantep'e kurulacak olan lojistik köyün, Gaziantep Ticaret Odasından gerekli bilgiler alınarak fizibilite çalışmasından yararlanarak sürdürülebilir kalkınma günümüz nesli ile gelecek nesiller arasında sağlanan yaşamsal denge ile çevre korunup ve yeşil ekonomiyi göz önüne alarak lojistik köy uygulaması hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

Elde edilen bulgularla, lojistik köyün ekonomik, sosyo-çevre bilimi gibi birçok alanla ilgili ilişkisi bulunmaktadır. Sürdürülebilir ekonomik büyüme ve gelişme şehirleşme fırsatların artmasıyla mümkün olmaktadır. Plansız büyüyen bir şehir, olumsuz çevre koşulları, trafik kesintileri ve birçok konuda tehditlerle karşı karşıyadır. Lojistik köyü şehirlerde yaşayan insanların yaşam koşullarını hızlı ve etkili bir biçimde kolaylaştıracak kalitesini ve çevre koşullarının belirli bir standartta olmasını sağlayacaktır. Bu bağlamda derinlemesine mülakat ile yetkililerin görüşleri alınmaya çalışılmıştır.

Günümüzde sürdürülebilir kalkınma ile birlikte yeşil ekonomi ve lojistik alanının önemi giderek artmaktadır. Bir şehrin dünya şehri olabilmesi birçok alanda olduğu gibi lojistik alanda da birçok üstünlüğe sahip olması gerekiyor. Gaziantep kenti sanayi, çevresel ve kültürel gibi birçok üstün özellikte bir arada olduğundan lojistik kavramına önem verilmektedir. Ulaşım altyapısı ile ilgili düzenlemeler ve değişimler lojistik köyüne ne kadar önem verildiğini göstermektedir.

Kalkınma, sürdürülebilir rekabet ve yeşil ekonomi bağlamında yaşanabilir bir kent olma yolunda olan Gaziantep'in lojistik köylerin gelişmesine katkı sağlayacağı, yaşam standartlarını ve toplumun refah düzeyi açısından, kalkınmakta olan ülkeler, kalkınmış olan ülkeler seviyesine ulaşabilmesinde görev üstlendiği söylenebilir. Gaziantep kenti, lojistik köyün önemini anlayan ve bu alanla alakalı çalışmalarını etkin bir şekilde yapan bir dünya kenti olma yolundadır.

## KAYNAKÇA

- Allen,C. and Stuart C. (2012). “*A Guidebook to the Green Economy*”, *Division for Sustainable Development*, UNDESA, s. 1-65.
- Akpınar, E. ve Karadeniz, V. (2011). *Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi*.
- Birsel, A. VE Güldem, C, (2009). “*Lojistik İşletmelerin Kuruluş Yeri Seçiminde arazi Faktörü*”, İzmir Ulaşım Sempozyumu, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İzmir. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD) Cilt 5 Sayı 6. Yıl 2018, s: 211-229.*
- Bahtiyar, E. Özen. A ve Şaşmaz. M.Ü, (2015). “*Türkiye’de Yeşil Ekonomi Açısından Yenilenebilir Bir Enerji Kaynağı: Rüzgar Enerjisi*”, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 28. s: 85-93.
- Baran, H, Alev, A. ve Sargın, B. (2008). “*Çalışma Raporu*”, *Avrupa’daki Önemli Lojistik Köyler Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası.
- Bowesox, D.J. and Closs, D.J. (1996). *Logistical management: The integrated suppl chain process*. Singapore: McGraw-Hill. Kitapevi.
- Cardebring, P. W. and Warnecke, C. (1995). *Combi terminal and intermodal freight centre development: An assessment*. Swaden: Swedish Trasport and Communications Research Board.
- Cantimur Büken, B. (2011). *Tarihi Kentlerin Canlandırılmasına Yönelik Sürdürülebilir Yönetim Stratejileri: Balıkesir-Ayvalık Örneği*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Doktora Tezi.
- Ceylan, Ö. (2010). *Tüketicilerin Çevresel Sürdürülebilirlik Ve Ekolojik Moda Konusunda Bilgi Düzeyi, Tutum Ve Davranışlarının Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma*. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi.

- Çamlıca, Z. ve Akar. G.S. (2014). *Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik Uygulamaları*. Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi, No. 11, s.:101-119.
- Çisil, E. Tutar, F. ve Eren. M.V. (2013). “*Yeşil Ekonomi ve Turizm*”, Organizasyon ve Yönetim Bilimleri Dergisi, Cilt: 5, Sayı :1, s: 67-72.
- Demir, A. (2013). “*Sürdürülebilir Gelişmede Yükselen Değer: Biyolojik Çeşitlilik Açısından Türkiye Değerlendirmesi*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 24, s: 67-74.
- Demir V. (2008). *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması*. 2. Baskı, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Dinç, A.(2015). “*Bir sürdürülebilir Kalkınma Göstergesi Olarak Ekolojik Ayak İzi ve Türkiye*”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Elevli, B. ve Ak, B. (2011). *Samsun lojistik köy yeri alternatiflerinin çok boyutlu amaçlar doğrultusunda değerlendirilmesi*. Samsun Sempozyumu.
- Elgün, M. E. (2011). *Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir model önerisi*. Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Doktora Tezi.
- Elgün, M.N, (2011). “*Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi*” Yayınlanmamış Doktora Tezi Afyon Üniversitesi SBE 49.
- Eker, Ö. (2006). *Lojistik yönetimi ve tedarik lojistiği sürecinde performansın artırılması* İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İşletme Mühendisliği Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.

Europlatforms, (2008). *Üye Ülkeler ve Köy Sayıları*, İzmir Ticaret Odası Lojistik Köyler Raporu, s: 3.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Gaziantep-2040 İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu.

Gaziantep Karayolu Altyapısı, (2015). T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü.

Hobikoğlu, E.H. (2007). “*Türkiye’de Çevre Politikaları ve Sürdürülebilir Kalkınma İlişkisi*” Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 2, s: 71-97.

ILO. (2015). “*Yeşil Ekonomide İnsana Yakışır İşler: Türkiye’den İyi Örnekler Vaka Çalışması*”, International Labour Organization; ILO Office for Turkey.

İpek Yolu Kalkınma Ajansı. (2020). *Gaziantep Lojistik Köyü Yatırımı İçin Fizibilite Revizyon Çalışması Raporu*.

İsaoğlu, A, Emre. (2014). “*Elektronik Haberleşme Sektöründe Yeşil Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler*”, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi).

İzmir Ticaret Odası, (2008). Lojistik Köyler Raporu.

Kağnicioğlu, C.H. (2007). “*Tedarik Zinciri Yönetiminde Tedarik Seçimi*” Anadolu Üniversitesi Yayınları Eskişehir.

Kapros, S. Panou, K. and Tsamboulas D. (2005). *Multicriteria approach to the evaluation of intermodal freight villages*. 84th Transportation Research, Wasghington D.C.

Karaçor, K. E, Yerli, Ö. ve Gültekin G, P. ve Özdede, S. (2010). *Peyzaj Tasarımında Kullanılan Yapısal Elemanların Karbon Ayak İzlerinin Değerlendirilmesi*. III. Ulusal Karadeniz Ormancılık Kongresi – Artvin Çoruh Üniversitesi, C. 4, s: 1558 – 1563.

Karadeniz, V. ve Akpınar, E. (2011). *Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi*. Marmara Coğrafya Dergisi, 23, s.s: 49-71.

- Keser, H.Y ve Koban, E. (2007). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Basım Yayın.
- Kılıçoğlu, P. (2005). *Türkiye'nin Çevre Politikalarında Sürdürülebilir Gelişme* Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Kılıç, S. (2006). *Yeni Toplumsal ve Ekonomik Arayışalar Sürecinde Sürdürülebilir Kalkınma*. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.8, No.2, s: 81-101.
- Kılıç, S. (2012). “*Sürdürülebilir Kalkınma Anlayışının Ekonomik Boyutuna Ekolojik Bir Yaklaşım*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, s.:201-226.
- Kılıç, U. (2010). *Kurumsal Verimlilik Ve Sürdürülebilir Yaşam Planında 2020 Vizyonu*. <http://comtalks.com/2010/12/20/kurumsal-verimlilik-ve-surdurulebilir-yasam-planinda-2020-vizyonu/>.
- Kılıç, Y. Karaatlı M. A., Demiral M. F. ve Pala Y. (2009). *Gelişmekte olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği* Uluslararası Davraz Kongresi, Isparta.
- Kılıç, Y, Karaatlı, M. A, Demiral, M. F, Pala Y. (2011). *Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği*.
- Koban, E., ve Keser , H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Koldemir, B. Çancı, M. Gönüler, E. (2009). “*Büyük Kent Planlanmasında Lojistik Köyler*”, İzmir Ulaşım Sempozyumu.
- Kuşat, N. (2013). “*Yeşil Sürdürülebilirlik İçin Yeşil Ekonomi: Avantaj ve Dezavantajları-Türkiye İncelemesi*”, Journal of Yasar University, Cilt: 29, Sayı 8, s:4896-4916.
- Ludwik, K. (2013). “*Networking Logistics Centers in Baltic Sea Region NeLoC*” Final Report, Voluem: I, Gdansk. Mertineit, Klaus Dieter. “TVET for a Green Economy”, Deutsche Gesellschaft für-internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Newton, A. C. Elena, C. Chris. S, and Kathy H. (2014). “ *Lessons Leamed from Developing a New Distance-Learning*”, Open Access Sustainability, Cilt: 6, Sayı: 4, <http://www.mdpi.com/2071-1050/6/4/2118/htm> s: 2118-2132.

Öneriler, (2014). “ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı” (Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi).

Özçağ, M. ve Hotunoğlu, H. (2015). “ *Kalkınma Anlayışında Yeni Bir Boyut: Yeşil Ekonomi*”, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 13, Sayı 2, s: 304-324.

Özer, N. B. (2013). “ *Uluslararası Kuruluşların Sürdürülebilir Kalkınma Politikaları*”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Özsoy, C. (2011). “ *Yeşil Ekonominin Dinamikleri: Yeşil İşler ve Beceriler*”. Finans Politik & Ekonomik Yorumlar, s: 562

Özsoy, C. (2011). “ *Yeşil Ekonominin Dinamikleri: Yeşil İşler ve Beceriler*”, Finans Politik & Ekonomik Yorumlar Dergisi, Cilt: 48, Sayı: 542, s.: 19-32.

Özgen Vatan, C. (2013). *Sürdürülebilir Kavramının Firma Stratejisi Açısından Ambalaj Tasarımında Etkilerinin İrdelenmesi*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Doktora Tezi.

Özmehmet, E. (2008). “Dünyada ve Türkiye’de Sürdürülebilir Kalkınma Yaklaşımları”, Journal of Yaşar University, Cilt: 3, Sayı: 12, s: 1853-1876.

Ross, D.F. (2000). Competing through supply chain management. 3rd p.

Sarıçoban, K. (2011). “ *Türkiye’de Uygulanan Çevre Politikalarının Sürdürülebilir Kalkınma Üzerine Etkileri*”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

- Sezen, B. ve Gürsev, S. (2014). *Türkiye’de kurulması planlanan lojistik merkezler hakkında bir analiz çalışması*. Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi, 11-42, 105-126.
- Staniskis, J. K, (2012). “*Rio+20; Towards The Green Economy and Better Governance*”, Environmental Research, Engineering and Management <http://erem.ktu.lt> Cilt: 1, Sayı: 59, s: 3-4.
- Tanyaş, M. (2005). *Tedarik Zinciri Yönetimi*, İTÜ Endüstri Mühendisliği, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Dersi, Ders Notları.
- Tanyaş, M. H, K (Ed). (2011). *Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)*, Tarsus Çağ Üniversitesi, s: 245-246.
- TCDD: (2006-2010). *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları, İstatistik Yıllığı*. Ankara.
- T.C. BİLİM, SANAYİ ve BAKANLIĞI (2016). VERİMLİLİK BAKANLIĞI VERİMLİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, KALKINMADA “*Anahtar Verimlilik*” Kasım 2016 Yıl 28 Sayı: 335.
- Terzi, N. ve Bölükbaş, O. (2016). “*Logistics Sector in Turkey and Logistics Villages*”, Global Business Research Congress (GBRC), Mayıs 26-27, İstanbul, Türkiye, 206-228.
- Tutar, F. K. (2015). “*Yeşil Ekonomi, Yeşil Turizm: Türkiye’de Turizm Sektöründe Yeni Trend Yeşillejnen Oteller Projesi*”, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt: 3, Sayı: 13, s: 328-352.
- Tutulmaz, O. (2012). “*Sürdürülebilir Kalkınma: Sürdürülebilirlik İçin Bir Çözüm Vizyonu*”, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 3, s: 601-626.
- Uçar, A (2007). *Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve sorunları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- UNDP, Human Development Report (2001). *Making New Technologies Work For Human Development*. Oxford University Press, New York.

- Üstünişik, N. Z. (2014). “*Türkiye İmalat Sanayisinde Yeşil İmalatın Uygulanabilirliği: Makine İmalat Sanayi Örneği.*” T.C. Kalkınma Bakanlığı: İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü (Uzmanlık Tezi).
- Üzülmez H.(2008). “*Sadece Sanayiciye Değil, Şehrimize Katkın Sağlayacak*”, Lonca Dergisi, sayı 30, ISSN 1304-0731, Konya Sanayi Odası, s.s: 14-17.
- Waters, D. (2003). *Logistics; An Introduction to Supply Chain Management. New York :* Palgrave Macmillan.
- Waters. D. (2007). *Global Logistics. London: Kogan Page Limited. 5. Baskı.*
- Yalçın, A. Z. (2020). “*Sürdürülebilir Kalkınma İçin Yeşil Ekonomi Düşüncesi Ve Mali Politikalar*”, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, <http://dx.doi.org/10.18074/cniibf.282> (26.04.2020).
- Yavuz, A. (2010). *Sürdürülebilirlik Kavramı Ve İşletmeler Açısından Sürdürülebilir Üretim Stratejileri.* Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C.7, No.14, s. 63-86.
- Yıldırım, U. ve Göktürk. İ, (2004). “*Sürdürülebilir Kalkınma*” *Çevre Sorunlarına Çağdaş Yaklaşımlar: Ekolojik, Ekonomik, Politik ve Yönetimsel Perspektifler içinde,* Mehmet C. Marin ve Uğur Yıldırım (Yazan), Beta Basım Yayım, İstanbul.
- Yıldırım. B. (2008). *Modern yük taşımacılığının kalbi lojistik köyler.* Lonca Dergisi, sayı: 30, 8-10.
- Yılmaz, S. A. (2014). “*Yeşil İşler ve Türkiye’de Yenilenebilir Enerji Alanındaki Potansiyel*”, T.C. Kalkınma Bakanlığı- Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- Zorlu, F. 2008. *Türkiye lojistik coğrafyası,* Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2008/3 Sayı:43, s: 39-60.

## İNTERNET KAYNAKLARI

Balıkesir (Gökköy Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (30.04.2020).

Bilecik (Bozüyük) Lojistik Köyü, [www.bozuyuktso.tobb.org.tr](http://www.bozuyuktso.tobb.org.tr), ( 30.04.2020).

Bologna Lojistik Köyü Hizmet Alanlarına Göre Dağılımları, İzmir Ticaret Odası Lojistik Merkez Kavramı ve İtalya'daki Lojistik Merkezler, [http://www.izto.org.tr/portals/0/lojistik\\_merkez\\_kavrami\\_ve\\_italyadaki\\_lojistik\\_merkezler.pdf](http://www.izto.org.tr/portals/0/lojistik_merkez_kavrami_ve_italyadaki_lojistik_merkezler.pdf) (01.05.2020 16).

Bologna Lojistik Köyü ve Lojistik Köyü Yerleşim Planı, Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Köyler, [http://www.dagaka.gov.tr/Haber/Dosya/www.dagaka.gov.tr\\_1100\\_HJ3H65CA\\_İzmir\\_Yüksek\\_Teknoloji\\_Enstitusu\\_Prof\\_Dr\\_Murat\\_Çelik\\_Sunumu.pdf](http://www.dagaka.gov.tr/Haber/Dosya/www.dagaka.gov.tr_1100_HJ3H65CA_İzmir_Yüksek_Teknoloji_Enstitusu_Prof_Dr_Murat_Çelik_Sunumu.pdf). (08.04.2020), 15.

Borghesi, S. & Vercelli, A. (2003). *Sustainable Globalisation. Ecological Economics*, <http://www.paricenter.com/library/papers/vercelli01.php> E.T. (14.04.2020).

Denizli (Kaklık) Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (E.T. 08.05.2020).

Erdal, Murat: “Türkiye ulaştırma Politikaları Ve Lojistik Üs Yol Haritası”, (Çevrimiçi) [www.bilgiyönetimi.org/cm/pages/mkl\\_list.php?id=7,1](http://www.bilgiyönetimi.org/cm/pages/mkl_list.php?id=7,1) Temmuz 2009.

Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (08.04.2020).

Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü, [www.eskisehir.gov.tr](http://www.eskisehir.gov.tr), (08.04.2020).

Gaziantep Ticaret ve Sanayi Odası <https://www.gto.org.tr> (12.3.2020)

İstanbul (Halkalı) Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), ( 30.04.2020).

Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü, [www.istekobi.com.tr](http://www.istekobi.com.tr) (29.04.2020).

Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Köyü [www.rayturk.net](http://www.rayturk.net) (02.05.2020).

Kars Lojistik Köyü, [www.rayhaber.com](http://www.rayhaber.com). (28.04.2020).

Kayseri (Boğazköprü Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (05.05.2020).

Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü, [www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr), (05.05.2020).

Kocaeli (Köseköy) Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (02.05.2020).

Konya (Kayacık) Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (07.05.2020).

Mardin Lojistik Köyü, [www.haberler.com](http://www.haberler.com) (30.04.2020).

Marmara Coğrafya Dergisi, 23

<http://edergi.marmara.edu.tr/marucog/article/view/1012000676/1012000573>  
(20.04.2020), Pearson Education Asia Pte. Ltd.

Mersin (Yenice) Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), ( 01.05.2020).

Nürnberg Lojistik Köyü, Location in Europe, Bayernhafen Nürnberg,

<http://www.gvz.hafen.com/en/about-us/location/location-in-europe.html>, (30.04.2020).

Rodwell, D. (2007). Conservation and Sustainability In Historic Cities. (E-Book).

<http://www.youblisher.com/p/9669-Conservation-and-Sustainability-in-Historic-Cities/> (16.04.2020).

Plaza Lojistik Köyü, [http://www.plazalogistica.com\\_pagEstatica.aspx?ID=103](http://www.plazalogistica.com_pagEstatica.aspx?ID=103), (08.04.2020).

Samsun Sanayi ve Ticaret Sanayi Odası (2010). TR 83 Bölesi Lojistik Master Planı  
25.03.2020 tarihinde

[http://www.samsunso.org.tr/Dokuman/Raporlar/Lojistik\\_Master\\_Plan\\_tr83\\_2010.pdf](http://www.samsunso.org.tr/Dokuman/Raporlar/Lojistik_Master_Plan_tr83_2010.pdf)  
adresinden alınmıştır.

Samsun Lojistik Merkez, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (26.04.2020).

Samsun Lojistik Merkezi, <http://www.virahaber.com>, (05.05.2020).

Sivas Lojistik Köyü, [www.rayhaber.com](http://www.rayhaber.com), (28.04.2020).

Sogaris Lojistik Köyü, An Innovator In Logistics Property. <http://www.sogaris.fr/en/>,  
(30.04.2020).

Sürdürülebilirliğin Maddeleri, (Kılıç. 2010, [www.comtalks.com](http://www.comtalks.com) (30.04.2020).

Sürdürülebilir Kalkınma, <http://www.yereldiplomasi.gov.tr> (30.04.2020).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD). Lojistik Köyleri, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr),  
(25.04.2020).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD). (2010). Lojistik merkezler (08.07.2014)  
tarihinde [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr).

Tedarik Zinciri Yönetimi, 28 Nisan 2020, <https://eticaretgünlüğü.com>

Türkmen, N. (2009). *Tekstil Ve Moda Tasarımı Açısından Sürdürülebilirlik Ve Dönüşüm*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Sanatta Yeterlilik Tezi. Truckblog.fr <http://www.truckblog.fr/2010/11/24/logistique-urbaine-sogaris-signe-2-nouveaux-bauxavec-approplus-et-kuehne-nagel/>, (E.T. 04.30.2020).

UNEP. (2011). “*Towards a Green Economy Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication*”, <http://www.ipu.org/splz-e/rio+20rpt-unep.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.04.2020). s.s: 14-19.

Uşak Lojistik Köyü, [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr), (30.04.2020).

Yeşil Ekonomi, <http://www.nuryilditimblog.wordpress.com> (01.05.2020).



## EKLER

EK:1

T.C.  
İPEKYOLU KALKINMA AJANSI  
GENEL SEKRETERLİK

Sayı : E-27274956-730.06-326  
Konu : Gaziantep Lojistik Köyü Yatırımı için Fizibilite Çalışması

18.08.2020

Sayın Mustafa ŞAHANOĞLU

17 Ağustos 2020 tarihli dilekçenizde Kurumumuzdan talep ettiğiniz 'Gaziantep Lojistik Köyü Yatırımı için Fizibilite' çalışması ve diğer bilgiler 8 Haziran 2020 tarihinde, dilekçenizde belirttiğiniz 'sahanoglumustafa84@gmail.com' e-posta adresine gönderilmiştir.

Bilgilerinizi rica ederim,

Ahmet PAKSU  
Genel Sekreter V.

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu: 721L-BHVV-DE01

Belge Doğrulama Adres: <https://ebys.ika.org.tr/Sorgu>

İncilipınar Mahallesi Muammer Aksoy Bulvarı Vakıflar Güven İş Merkezi Kat : 1-2-3  
Şehitkamil Gaziantep / TÜRKİYE 27060  
Telefon No: +90 (342) 231 07 01 -02 -04 Faks No: +90 (342) 231 07 03  
İnternet Adresi: <http://www.ika.org.tr>

Bilgi için: Osman Önder ALTUNBAŞ

Uzman



**EK:2**

**MÜLAKAT FORMU**

<b>GAZİANTEP LOJİSTİK KÖY PROJE DEĞERLENDİRME MÜLAKAT FORMU</b>						
<b>Araştırmacı: Mustafa ŞAHANOĞLU</b>						
<b>Lojistik Köy Proje Bilgileri</b>	<b>Proje Kodu</b>	<b>Mülakat Tarihi</b>	<b>Mülakat Süresi</b>	<b>Lojistik Sektörü</b>	<b>Yetkili Kişinin Eğitim Durumu</b>	<b>İş Tecrübesi</b>
<b>Görüşme Bulguları</b>						
Demiryolu Ağ Yakınlığı						
İşletmeye Sağlayacağı Faydalar						
Lojistik Köyün Dezavantajları						
İşletmelerin Beklentileri						
Lojistik Köyden Alınacak Hizmetler						
OSB’de Bulunan İşletmelerin Faaliyetleri						
İşletmelerin Lojistik Köye Taşınma İşlemleri						
Lojistik Köyün Kent Hayatına Etkisi						
Lojistik Köy Trafik ve Sosyal Hayata Etkisi						
Lojistik Köy ihracat İşlemleri						
Diğer Bulgular						

**EK:3**

**GAZİANTEP LOJİSTİK KÖYÜ FİZİBİLİTE ÇALIŞMASINDA YER ALAN  
KURUMLARIN MÜLAKAT SORULARI**

- 1) Gaziantep Lojistik Köyün demiryolu ağı yakınlığı var mı ve lojistik köye ne gibi değerler katar?
- 2) Gaziantep Lojistik Köyün işletmelere sağlayacağı faydalar nelerdir?
- 3) Gaziantep Lojistik Köyün dezavantajları nelerdir?
- 4) İşletmelerin Gaziantep Lojistik Köy' den beklentileri nelerdir?
- 5) Gaziantep Lojistik Köy faaliyete geçtiğinde alınacak hizmetler nelerdir?
- 6) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde organize sanayi bölgesinde bulunan işletmelerin faaliyetlerini nasıl etkileyecektir?
- 7) Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan işletmeler kurulacak olan lojistik köye taşınacaklar mı?
- 8) Gaziantep lojistik faaliyetler kent hayatına ve bölge hayatına ne gibi istihdam sağlayacaktır?
- 9) Gaziantep Lojistik Köy kent içerisinde ki trafiği ve sosyal hayatın nasıl etkileyecektir?
- 10) Gaziantep Lojistik Köy faaliyetinde ihracatta işletmeler rekabet edilebilir hale gelebilecekler mi?

**Cevaplar:**

**Mülakat Yetkilisi**

**İmza**

.../ .../ 2020

**Araştırmacı/Tez Yazarı**

**İmza**

.../ .../ 2020

**EK:4**

**HASAN KALYOCU ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ULUSLARARSI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI TEZ ARAŞTIRMA**  
**ÜRETİCİ FİRMA MÜLAKAT SORULARI**

- 1) İşletmenizin lojistik sektörde faaliyet süresi ne kadardır?
- 2) İşletmeniz lojistik faaliyetlerden hangisini yapmaktadır?
- 3) Depolama, gümrükleme ve ambalajlama faaliyetlerinde yaşanan sorunlar nelerdir?
- 4) Taşımacılık faaliyetlerinde işletmenizin karşılaştığı problemler nelerdir? Örnek vererek açıklayabilir misiniz?
- 5) Organize Sanayi Bölgesi'nde bulunan işletmeniz Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde taşıyacak mı?
- 6) İşletmeniz, Gaziantep Lojistik Köyü taşınmadan önce kurumsal olarak ne gibi sorunlar yaşamaktadır? Örnek vererek açıklayabilir misiniz?
- 7) İşletmenizin Gaziantep Lojistik Köy' den faaliyete geçtiğinde beklentileri nelerdir?
- 8) Lojistik sektörde rekabet edebilmek için ve lojistik sisteminizi optimize etmek için ne gibi yenilikler yapmaktasınız?
- 9) Gaziantep Lojistik Köyü işletmenize ne gibi katkılar sağlayacaktır?
- 10) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde sektörde rekabet edebilmek için ne gibi hazırlıklar/yenilikler yapmaktasınız?

**Cevaplar:**

**Mülakat Yetkilisi**

**İmza**

.../ .../ 2020

**Araştırmacı/Tez Yazarı**

**İmza**

.../ .../ 2020

**EK:5**

**HASAN KALYOCU ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ULUSLARARSI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI TEZ ARAŞTIRMA**  
**KOMİSYONCU MÜLAKAT SORULARI**

- 1) Lojistik sektörde taşıma hizmetini ne kadar süredir yapmaktasınız?
- 2) İşletmenizde çalışan kişi sayınız kaçtır?
- 3) Lojistik sektöründe üretici firmalar ile ne gibi sorunlar yaşamaktasınız? Örnek verebilir misiniz?
- 4) Lojistik sektörde komisyoncu yük taşımacıları olarak yaşadığınız sorunlar nelerdir? Örnek vererek açıklayabilir misiniz?
- 5) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde komisyoncu yük taşımacı olarak işletmenize ne gibi katkılar sağlayacaktır?
- 6) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde taşıma sırasında yaşadığınız sorunlar çözülecek mi?
- 7) Gaziantep Lojistik Köyü faaliyete geçtiğinde komisyoncu olarak kurumsallaşmayı düşünüyor musunuz?
- 8) Gaziantep Lojistik Köyü hakkında neler düşünüyorsunuz?
- 9) Taşımacılık sektöründe komisyoncu yük taşıyıcıları olarak taşımayı zorlaştıran ve kolaylaştıran öğeler nelerdir?
- 10) Komisyoncu olarak lojistik sektöründe farklı kurum ve kuruluşlarla ilgili yaşadığınız sorunlar nelerdir? Örnek verebilir misiniz?

**Cevaplar:**

**Mülakat Yetkilisi**  
**İmza**

.... / .... / 2020

**Araştırmacı/Tez Yazarı**  
**İmza**

.... / .... / 2020

**EK:6**

**Gaziantep Lojistik Köy Arazi Kullanım Fonksiyonları**

Lojistik Köy Açık ve kapalı Alan İhtiyacı	Açılış Adet	1 adet parsel alımı (m <sup>2</sup> )	Parsel Toplam Alanı (m <sup>2</sup> )	Kapalı Alan (m <sup>2</sup> )	5 Yıl Sonra İlave Adet	5 Yıl Sonra Toplam Adet	5 Yıl Sonra Parsel Toplam Alanı	5 Yıl Sonra Kapalı Toplam Alanı	25 Yıl Sonra Nihai Projesi Alanı	25 Yıl Sonra Nihai Kapalı Alan
10. 000 m <sup>2</sup> kapalı alan depo	41	20.000	820.000	410.000	25	66	1.320.000	660.000	1.584.000	792.000
5.000 m <sup>2</sup> kapalı alan depo	19	10.000	190.000	95.000	25	44	440.000	220.000	528.000	264.000
2.500 m <sup>2</sup> kapalı alan depo	18	5.000	90.000	45.000	16	34	170.000	85.000	204.000	102.000
Demiryolu Aktarma alanı	1	70.000	70.000	-	-	1	70.000	-	70.000	-
Terminal Binası	1	3.400	3.400	1.500	-	1	3.400	1500	3.400	1.500
Konteyner Stok Alanı	2	25.000	50.000	-	1	3	68.000	-	68.000	-
Proje Yüğü Açık Alanı	1	25.000	25.000	-	-	1	25.000	-	25.000	-
Binek Araç Otoparkı	1	5.000	5.000	-	-	1	5.000	-	5.000	-
Ağır Araç Otoparkı	1	75.000	75.000	-	-	1	75.000	-	75.000	-
Sosyal Tesis Toplamı	1	5.000	5.000	7.000	-	1	5.000	7.000	5.000	7.000
Forwardlar				1.000				1.500		
İdari Birimler		2.200	2.200	700		1	2.200	700	2.200	700
Nakliye Komisyoncuları	30	-	3.000	1.500	20	50	3.500	2.500	3.500	2.500
Destek Birimleri	1		2.800	700	-	1	2.800	700	2.800	700
Giriş Çıkış Kapıları	2		200	100	-	2	200	100	200	100
Tamir Bakım Atölyeleri	4		8.000	2.000	2	6	12.000	3.000	12.000	3.000
İtfaiye	1		750	250	-	1	750	250	750	250
Konaklama Alanı	1		3.000	1.500	-	1	3.000	1.500	3.000	1.500
Jandarma Birliği	1		1.000	500	-	1	1.000	500	1.000	500
Özel güvenlik ve Sağlık Birimi	1		1.500	700	-	1	1.500	700	1.500	700
Akaryakıt İstasyonu	2		4.000	-	-	2	4.000	-	4.000	-
Yeşil Alan		2.000								
Yollar yaklaşık		260.000	669.400				669.400		522.500	
<b>Toplam</b>			2.029.250	567.450			2.881.750	984.950	3.458.100	1.176.450

**Kaynak:** İpek Yolu Kalkınma Ajansı Gaziantep Lojistik Köyü Fizibilite Çalışma Raporu

2020