

LOJİSTİK KÖYLERİN İŞLETMELERE SAĞLADIĞI MALİYET AVANTAJLARI***

*Muhammet BEZİRCİ**
*Abdullah Oktay DÜNDAR***

ÖZET

Giderek artan küreselleşme baskısı altında, değer zincirinin ögeleri olan tedarik, üretim ve pazarlama gibi işletme fonksiyonları, mekânsal olarak dünya ölçeğine yayılmış ve bu fonksiyonlar arası koordinasyonun sağlanabilmesi, lojistiğin önemini her geçen gün daha da artırmıştır. Bunun sonucu olarak işletmelerin maliyet kalemlerinden biri olan lojistik maliyetler, toplam maliyetlerin büyük bir kısmını oluşturarak, gelişmiş ülkelerde Gayri Safi Milli Hasıla(GSMH) harcamalarının toplamda % 5-10'luk kısmına, gelişmekte olan ülkelerde ise %30'luk kısmına ulaşmıştır. Lojistik köyler lojistik faaliyetlerin tek bir merkezden ve koordinasyonlu bir şekilde yapılabilmesine olanak tanıyan merkezler olarak görülmektedir. Bu çalışmanın amacı, ülkemizde yeni kurulmakta olan lojistik köylerin, işletmelere lojistik maliyetler açısından etkilerini ve bu bağlamda işletmelere sağladığı maliyet avantajlarını incelemektir. Bu çalışmada, lojistik köyler ve maliyetler ile ilgili literatürde yapılan çalışmaların taranmasından sonra, Ankara Lojistik Üssü A.Ş. yetkilileri ile yapılan yüz yüze görüşmelerden elde edilen veriler ışığında, lojistik köylerin faaliyete geçmesiyle işletmeler açısından sağlanacak olan lojistik maliyet avantajları ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Maliyet, Lojistik Köy.

COST ADVANTAGES FREIGHT VILLAGES PROVIDE FOR ENTERPRISES

ABSTRACT

Under increasing pressure of globalization, business functions such as supply, production and marketing which are items of value chain, have spreaded across the world as a spatial scale and co-ordination between these functions has increased the importance of logistics further day by day. As a result of this, logistic costs have created a large amount of costs over total cost as one of cost items in business, have reached 5-10% part of GNP

**** Bu çalışma 10. Ulusal İşletmecilik Kongresinde tebliğ olarak sunulmuş ve yayınlanmamıştır.

* Selçuk Üniversitesi, Akören M.Y.O.

** Selçuk Üniversitesi, Akören M.Y.O.

expenditures in developed countries and 30% part in developing countries. Freight villages are considered to be centers give opportunities to carry out activities from one center in coordination. This paper deals with effects of new-established freight villages on business in our country in terms of logistic costs and also cost advantages they provide for enterprises. In this study, after analyzing the literature related with freight villages and logistic costs, depending on data during face to face meetings with authorised persons in Ankara Logistic Site Inc. advantages of logistic costs are revealed for enterprises by operating freight villages.

Key Words: *Logistic Cost, Freight Village.*

Giriş

Rekabete dayalı piyasa koşullarının hakim olduğu günümüz ekonomilerinde işletmelerin rekabet gücü onların karını etkileyen değişkenleri yönetebilme gücüne bağlıdır. Bu bağlamda işletmelerin rekabet koşulları içerisinde faaliyetlerini devam ettirmeleri ürün fiyatlarından ziyade maliyetler üzerinde yapılacak stratejiler ile daha kalıcı hale gelecektir. Artan teknolojik gelişmeler ve rekabet baskısı altında işletmelerin mevcut durumlarını koruyarak veya daha verimli yatırımlar yaparak karlılıklarını artırmaları, işletmelerin maliyetlerini yönetme ve kontrol altında tutabilme başarısı ile mümkündür. Kıt kaynakların gün geçtikçe azalması veya daha fazla işletme tarafından bölüşüme tabi tutuluyor olması nedeniyle işletmelerin, ürünlerin nihai tüketiciye ulaştırılması sürecinde mevcut kaynakların optimum şekilde kullanılması veya bu kaynağı kullanmadan faaliyetlerin yerine getirilmesi ile artı kaynak yaratması rekabet gücünün ciddi şekilde artırılmasına neden olacaktır. Artı kaynak yaratılması, işletmelerin mevcut faaliyetlerinin yerine sıfır maliyet veya cüzi bir maliyetle ikame edilecek bir faaliyetten aynı faydanın sağlanması ile mümkün olacaktır. Ürünlerin nihai tüketiciye ulaştırılması sürecinde işletmeler için en önemli maliyetlerin başında toplam lojistik maliyetleri gelmektedir. Bu sorunun önemi küçük bir köy haline gelen dünyadaki ticari akış hızının artmasına bağlı olarak lojistik köylerin oluşmasına neden olmuştur.

Avrupa Birliği lojistik köy platformu tarafından lojistik köy, “hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezler”

olarak tanımlanmaktadır. (Aydın ve Öğüt, 12.10.2010).

Çevre ekonomisinin ve buna bağlı yönetim sistemlerinin önem kazandığı dünyada işletmelerin kurum olarak tek başlarına gümrükleme, ihracat, ithalat, elleçleme, alt yapı hizmetleri, ulaştırma dağıtım gibi hizmetleri yerine getirmeleri ekolojik dengenin bozulmasına ve bu dengenin yerine getirilmesi veya korunması için ek maliyetlere katlanılmasının kaçınılmaz olması “inland port” olarak adlandırılan ve ilk olarak ABD’de Ohio eyaletinde Walbridge gölgesinde kurulan lojistik köylerin önemini ortaya çıkarmıştır (Kaproş v.d., 2006: 57). Avrupa’da gittikçe yaygın hale gelen lojistik köyler dünya ile bütünleşme sürecinde olan Türkiye için de kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelmiştir.

Çevre koruma politikalarının sonucu olarak dünyada ABD başta olmak üzere pek çok ülkede uygulanmaya başlanılan “yeşil vergi”ler işletmelerin faaliyetlerini lojistik köyler bünyesinde yapmaya ve işletmelere ağır bir yük olan yeşil vergi’den kaçınma stratejilerine yöneltmiştir. İşletmeler faaliyet alanları içerisinde ürünlerin nihai olarak tüketiciye ulaştırılması aşamasında çeşitli maliyetlerin bir kısmına zorunlu bir kısma ise ihtiyari olarak katlanmaktadır. Ayrıca bir kısım maliyetler faaliyetlerin asgari zorunluluğu olarak ortaya çıkmakta iken bir kısım maliyetler ise faaliyetlerle eşanlı olarak ortaya çıkmaktadır. Maliyet sistemlerinde bunlar farklı isimler ile anılmaktadır. İşletmeler bu maliyetlerinin bir kısmını lojistik köyler ile kontrol altına alabilmekte ve kazanılan bu maliyetler neticesinde karlılık düzeyi yükselerek rekabet gücü artmaktadır.

Bu çalışmada lojistik köyler ile ilgili yapılacak literatür taramasından sonra üçüncü bölümde lojistik işletme maliyetleri irdelenerek bölümlere ayrılacaktır. Dördüncü bölümde lojistik işletme faaliyetlerinin daha etkin ve verimli devam ettirilmesi için önemli olan lojistik köylerin dünya’daki ve Türkiye’deki yeri ortaya konulacaktır. Beşinci bölümde ise Türkiye’nin ilk ve tek lojistik köyü olan Ankara Lojistik Üssü A.Ş.’nin fayda ve maliyet analizi yapılacaktır. Altıncı bölümde ise sonuç ve değerlendirme yer almaktadır.

Yapılmış Çalışmalar

Lojistik kavramı geniş bir perspektifle değerlendirildiği zaman birçok anabilim dalında bu konuyla ilgili çalışma yapılmıştır.

Tsamboulas, ve Dimitropoulos (1999) ve Tsamboulas ve Kapros (2003) tarafından kamu ve özel sektör finansman belirsizliği altında lojistik

köylerin değerlendirilmesine ilişkin bir model çalışması yapmıştır. Ayrıca diğer çalışmada ise lojistik köy dışında faaliyet gösteren merkezler ile lojistik köylerin karşılaştırılmalı bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Aydın ve Ögüt(2008) tarafından yapılan çalışmada lojistik köy kavramı, lojistik köylerin temel unsurları, lojistik köyde olması gereken özellikler ile Avrupa'daki ve Türkiye'deki kurulması muhtemel lojistik köyler hakkında jeopolitik ve stratejileri açısından bilgi verilmiştir.

Bilginer ve Kayabaşı (2007) ve Babacan (2003) tarafından ülkemizdeki işletmelerin lojistik faaliyetlerinin ve lojistik sektörünün içinde bulunduğu durum incelenmiş, rekabet şartları altındaki mevcut sorunları ve çözüm önerileri değerlendirilmiştir.

Afandizadeh ve Moayedfar (2008) tarafından Hormozgan (İran) bölgesinde bir lojistik köy kurulmasına ilişkin olarak bir fizibilite çalışması yapılmış ve muhtemel sorunlar ve çözüm önerileri tartışılmıştır.

Sevim, Akdemir ve Vatansver (2008) tarafından lojistik sektörde faaliyet gösteren işletmelerin kullandıkları dış kaynaklar ve bu dış kaynaklardan sağladıkları hizmet kalitesinin ölçülmesine yönelik bir çalışma yapılmış, üçüncü parti lojistik faaliyetlerin önemi vurgulanmıştır.

Tek ve Mucan (2010) tarafından makro ve mikro açıdan lojistik köylerin verimliliği üzerine bir çalışma yapılmış ancak bu çalışmada lojistik köylerde faaliyette bulunan işletmeler açısından maliyetler değerlendirilmemiştir.

Kayabaşı (2010) tarafından e-ticaretteki müşteri memnuniyetine yönelik olarak lojistik faaliyetlerde bir alan araştırması yapılmış ve lojistik faaliyetlerden kaynaklanan müşteri memnuniyetsizliğinin ölçülmesine yönelik analize yer verilmiştir.

Karakuyu (2010) tarafından Türkiye'de İstanbul-Hadımköy'de henüz kurulma aşamasında bulunan ve altyapısı tamamlanmamış olan lojistik köye ilişkin olarak coğrafi bakımdan sorunları ve çözüm önerileri tartışılmıştır.

Ancak lojistik köyler Türkiye'de yeni bir kavram olduğu için bu konuda yapılan çalışmalar sınırlı olup lojistik köylerin sadece ulaştırma ve yerleşim açısından değerlendirildiği çalışmalar yapılmış olup işletmelerin lojistik faaliyetlerinden dolayı katlanmak zorunda olduğu maliyetler ve lojistik köyde faaliyette bulunmaktan dolayı sağlanacak avantajlar açısından yeterli bir çalışmaya rastlanmamıştır.

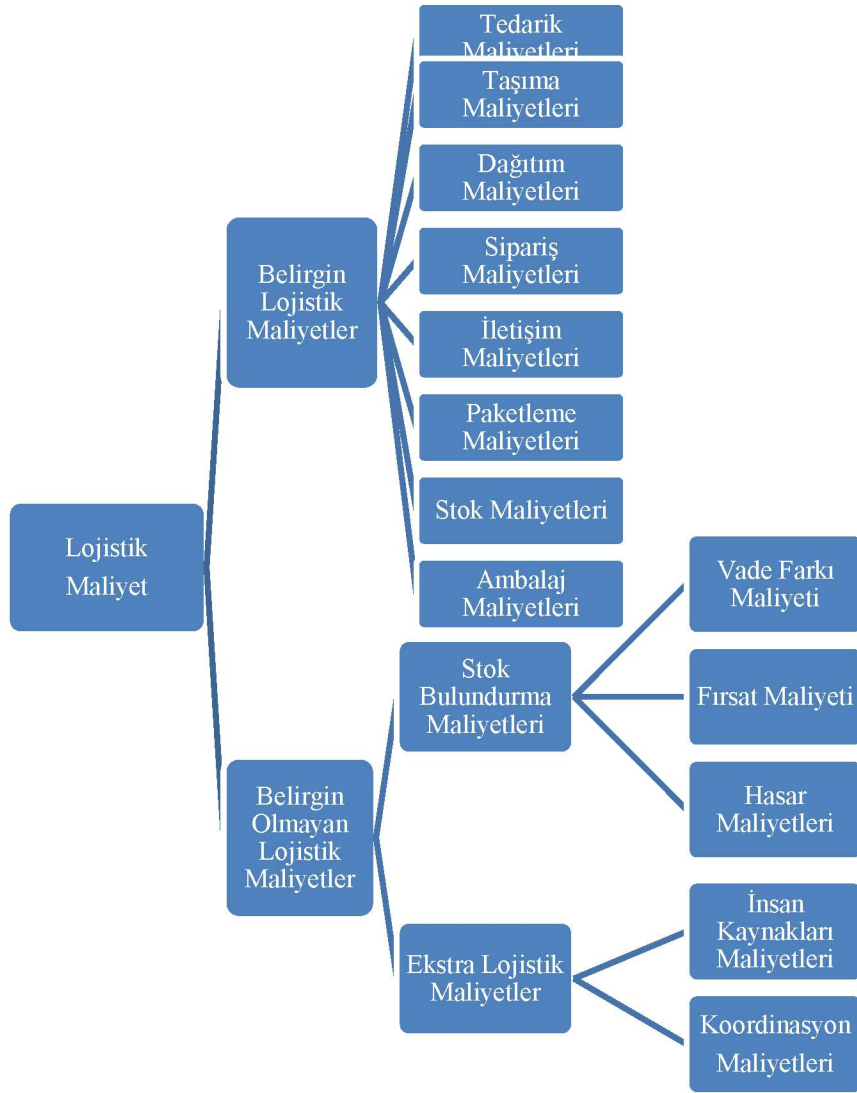
Lojistik İşletme Maliyetleri

Küreselleşme ile birlikte küçük bir köy haline gelen dünyada, mal ve hizmet tedariki ülkeler arasında sınırların önemi olmaksızın arz ve talebe göre hızlı bir şekilde artmaktadır. Bu hızlı değişime bağlı olarak faaliyette bulunan işletmeler ise kar hedeflerine ulaşabilmek için artan bir şekilde çeşitli maliyetlere katlanmak zorunda kalmaktadır.

Dünya bankası tarafından yayımlanan bir rapora göre lojistik maliyetlerin GSMH' a oranı gelişmiş ülkelerde ortalama % 10 civarında iken bu oran gelişmekte olan ülkelere ise ortalama % 30 civarındadır (http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2008/03/13/000158349_20080313132618/Rendered/PDF/wps4558.pdf;05.02.2011). Firmaların artan rekabet ortamında yüksek kar marjını sağlamaları maliyet girdilerinin düşük olmasına bağlıdır.

Lojistik alanda faaliyet gösteren firmaların genel olarak bu faaliyetleri gerçekleştirme sürecinde karşılaştıkları maliyetler şöyle sınıflandırılabilir (Kara, 2009,17):

- Navlun, Sigorta, Gümrükleme, Ara Taşıma Maliyetleri
- Depolama ve Ardiye Maliyetleri,
- Bozulma, Hasar ve Kayıp, Tazminat Maliyetleri
- Gecikmiş Teslimat Maliyetleri
- Ceza, Hata Maliyetleri
- Bilgi Sistemleri ve Bilgi İletişim Maliyetleri
- Personel ve İşgücü Maliyetleri
- Optimum Olamayan Sipariş Miktarları Maliyetleri
- Ekonomik Olmayan Stok Bulundurma Maliyetleri
- Atıl Kapasite (depo, taşıma aracı, vd.) Maliyetleri
- Kullanılan Araç ve Donanımın Amortismanı veya Kirası
- Her Bir Taşıma İstasyonuna Göre Maliyetleri
- Taşıma ve Depolama Amaçlı Paketleme Maliyetleri
- Elleçleme ve İstifleme vd Ürün Aktarım Maliyetleri
- Birleştirme, ayırıştırma, etiketleme, vd. katma değerli işlem maliyetleri
- Lojistik yönetim maliyetleri



Şekil 1: Önceden tahmin edilebilmelerine göre lojistik maliyetler
Kaynak: Tokay, Deran ve Arslan, 2010, .271.

Lojistik maliyetler sektörün belirsiz olmasına bağlı olarak belirgin olan ve belirgin olmayan maliyetler şeklinde sınıflandırılabilir. Lojistik sektöründe faaliyet gösteren bir firma sektörde önceden bilinen ve tahmin edilen belirgin lojistik maliyetler ile karşılaşacağı için bu maliyetlere karşı hazırlıklı durumdadır.

Ancak sektörün değişkenliğinden veya müşterinin taleplerindeki değişkenliğinden dolayı belirgin olmayan ve ne zaman karşılaşılacağı tahmin edilemeyen maliyetler de vardır. Belirgin olmayan maliyetlere karşı savunmasız olan lojistik firmaları önceden bilinen ve belirgin olan maliyetleri kontrol altında tutmak ve maliyetleri yönetebilmek için lojistik köylerde kümelenmeyi tercih etmektedirler. Yukarıdaki şekil 1’de bu durum şematize edilmiştir.

Lojistik maliyetlerin sektörlere göre analizi yapıldığı zaman satışlar ile lojistik maliyetlerin ters orantılı olduğu görülmekte olup satışların düşmesine bağlı olarak lojistik maliyetlerin satışlar içindeki payı da artmaktadır (Hacırüstemoğlu ve Şakrak, 2002; 111).

Lojistik maliyetlerin satışlara göre değişkenlik göstermesine bağlı olarak 100 birimlik bir satış meydana geldiği zaman lojistik maliyet unsurlarına ait oranların ortalama olarak değişimi de; sevkiyat %5, depolama %2,5, yönetim giderleri %0,5, stokların maliyeti %2, lojistik: %10 dur. Bu maliyetler ise lojistik maliyetler incelendiği zaman %10’luk bir dilime tekabül etmektedir. Bu dilim içindeki %100’lük bir lojistik maliyet incelendiği zaman ise bunun %45’ini sevkiyat, %26’sını depolama, %9’unu yönetim giderleri ve %20’sini ise stokların maliyetinin oluşturduğu görülmektedir (Gümüş, 2007, 199).

Lojistik firmaları açısından ulaştırma tipine göre maliyetlerin sabit ve değişken olarak sınıflandırılması da mümkündür. Bu durum aşağıdaki tablo 1’de gösterilmiştir:

Tablo 1: Lojistik maliyetlerin bölümlendirilmesi

TAŞIMA TİPİ	SABİT MALİYETLER	DEĞİŞKEN MALİYETLER	MALİYET TÜRÜ
TREN	Arazi, konstrüksiyon, lokomotif ve vagonlar	Bakım, işçilik, yakıt	Yüksek sabit maliyet Düşük değişken maliyet
KARAYOLU	Arazi, konstrüksiyon, kamyonlar	Bakım, işçilik, yakıt ve trafik giderleri	Düşük sabit maliyet Orta değişken maliyet
HAVA	Arazi, alan ve terminal, konstrüksiyon, uçaklar	Bakım, işçilik, yakıt	Düşük sabit maliyet Yüksek değişken maliyet
DENİZ	Terminal alanı ve limanlar, kargo taşıma ekipmanı ve gemiler	Bakım, işçilik, yakıt	Düşük sabit maliyetler Orta değişken maliyetler

Kaynak: Kara, 2009, 16

Lojistik Köyler

Rekabet alanlarının sürekli olarak değiştiği günümüzde firmaların bu değişime uygun bir şekilde ürünlerini optimum zaman, miktar ve fiyat doğrultusunda maksimum tüketiciye ulaştırılması için belirleyeceği stratejilerden bir tanesi de lojistik köylerde faaliyet göstermektir. Lojistik köyler yerel ve küresel nitelikteki taşımacılık, lojistik, dağıtım ve bu bağlamdaki faaliyetlerin belirli bir alanda gerçekleştirildiği üs olarak tanımlanmaktadır. Küresel ticari hayattaki bu hızlı gelişim, ülkeler arası mal ve hizmet tedariki yapan firmaları hızlı, zamanında ve güvenilir bir şekilde müşteriye ulaşabilmenin optimum çözümünü sağlamaya yöneltmiştir.

Lojistik köyler, lojistik ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalarla bu konudaki ilgili kamu kurumlarının da dahil olduğu, ulaştırma alanında depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme gibi faaliyetlerin minimum maliyet ile gerçekleştirilme imkanı sağlayan ve taşıma istasyonları arasında hızlı, güvenli, aktarma imkanlarına sahip bölgeler olarak tanımlanır (http://www.ambar.com.tr/files.php?force&file=Lojistik_Koyler_640770112.pdf, 08.02.2011). Lojistik köylerin ana amacı, ulaştırma sektörünün aşağıda verilen hedeflerini gerçekleştirmek ve yüksek kalite düzeyine ulaşmaktır (Europlatforms Eeig, 2004:4-5):

- Lojistik zincirinin optimizasyonu
- Kamyon kullanımının optimizasyonu
- Ambar kullanımının optimizasyonu
- İşgücü organizasyonunun optimizasyonu
- Toplam ulaştırma maliyetlerinde düşüş
- Toplam endüstriyel maliyetlerde düşüş
- Personel maliyetlerinde düşüş
- Toplam ulaştırma iş hacmindeki artış.

Lojistik köylerde tek bir ulaştırma modu ile taşıma işlemleri gerçekleştirilebilir ancak lojistik köylerin en önemli özelliğinden biri de çoklu ulaştırma modlarına bağlantısının ve bu tarz taşımalara olanak tanıyan tesislerinin olmasıdır. Böylelikle küresel ve bölgesel pazarlara doğrudan erişim olanağı sağlanmış olmaktadır. Özellikle eşya elleçlemelerinde çoklu ulaşım modlarının teşvik edilmesi için lojistik köylerde intermodal taşıma bağlantılarının olması gerekmektedir (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve iç su yolları). Lojistik köylerde birbiriyle bağlantısı olmayan yani ayrı sektörlerde faaliyet gösteren işletmeler tarafından, eşya hareketlerinin bir ulaşım terminali etrafında bulunan aynı tesislerin ve donanımların kullanarak yapılması, ölçek ekonomilerine ulaşmasını ve dolayısıyla ulaştırma ve taşıma sürecinde katlanılan maliyetlerinin azaltılmasını sağlayacaktır (Aydın ve Ögüt,2008:4).

Gelişen dünya ekonomisine bağlı olarak özellikle ABD ve Avrupa birliği ülkelerinde sayıları 100'lerle ifade edilen lojistik köyler, lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların yukarıda sayılan maliyetlerden kaçınma üssü olarak tasarlanmış olup "inland port", "logistical park", "transport center" gibi isimlerle adlandırılmış olup faaliyetlerine devam etmektedirler (Prozzi v.d.,, 2002: 17)

Avrupa genelinde lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalar için rating kuruluşu niteliğinde olan "Europlatform" isimli örgüt tarafından yıllık olarak lojistik köyler performanslarına göre bir sıralamaya tabi tutulmaktadır. Europlatform tarafından yapılan performans sıralamasında ise trafik akış optimizasyonu ve entegre lojistik faaliyetlerinin uygulanabilirliği esas alınmıştır.

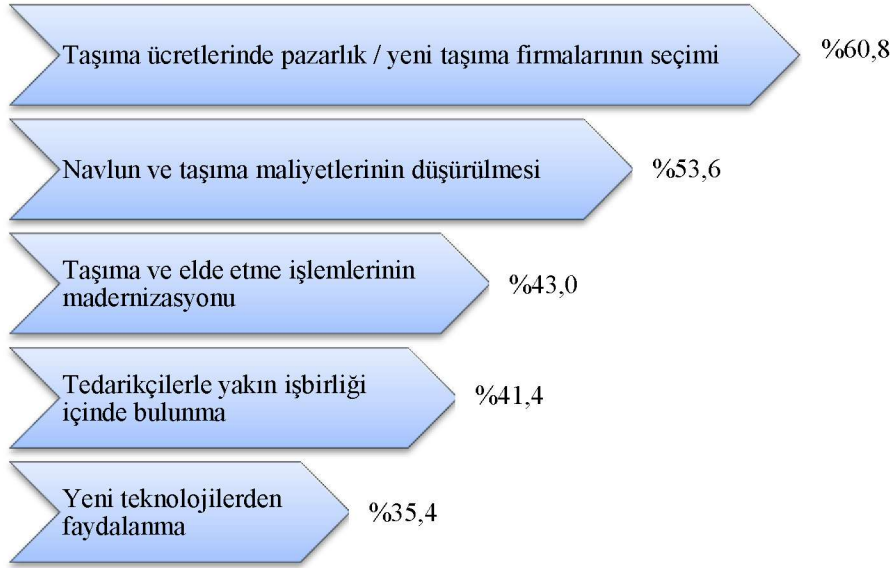
ABD ve Avrupa ülkelerinde lojistik faaliyetlerinde optimum etkinliğin sağlanması ve minimum maliyetlere ulaşabilmek için lojistik köyler etkin ve verimli bir şekilde faaliyetleri göstermekte hatta belirli örgütler tarafından ise rating sıralaması yapılarak performansları değerlendirilmektedir.

Tablo 2: Dünya lojistik köy rating sıralaması

SIRALAMA	LOJİSTİK KÖY	RATING
1	Interporto - Verona	211
2	GVZ - Bremen	209
3	GVZ - Nürnberg	205
4	Interporto - Bologna	202
5	Madrid CTC - Coslada	199
6	Interporto - Torino	198
7	Interporto - Nola	195
8	Interporto - Parma	190
9	ZAL - Barcelona	189
10	GVZ - Berlin	188
11	Interporto - Padova	187
12	Plaza Lojistica - Zaragoza	186
13	Cargo Center - Graz	182
14	GVZ - Leipzig	175
15	Delta 3 - Lille	174
16	BILK Logisitcs	170
17	Interporto - Novara	169
18	Dirft - Daventry	167
19	Wakefield	165
20	Eurocenter - Toulouse	165

Kaynak: <http://www.consorziozai.it/upload/news/classifica%20top20%20interporti%20europei.pdf>
(11.02.2011)

Yukarıda tablo 2’de dünyada faaliyet gösteren lojistik köyler trafik akış optimizasyonu ve entegre lojistik faaliyetlerin uygulanabilirliği esasına göre bir ratinge tabi tutulmuştur. AB tarafından yapılan bir araştırmada lojistik firmalarını lojistik köylerde faaliyette bulunmaya sevk eden nedenler aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Şekil 2: Lojistik maliyetlerin kontrol edilme stratejisi
Kaynak: DONATH v.d. 2002, 111.

Yukarıdaki şekil 2'den görüldüğü üzere lojistik firmaları sektörde en etkin bir şekilde faaliyette bulunmak üzere muhtemel bütün seçeneklerin faydasını maksimize etmeye çalışmaktadırlar. Lojistik köyler lojistik sektörünün bir vazgeçilmezi olduğu için firmalara onların tercihleri doğrultusunda en iyi olanakları sunan lojistik köyler sıralamalarda üst yerlerde bulunmaktadır.

Türkiye'deki lojistik köylerdeki durum ise ABD ve Avrupa Ülkelerinden farklı bir konumdadır. Ülkemizde henüz özel sektöre ait bir adet lojistik köy bulunmakta iken Ulaştırma Bakanlığının kurmayı düşündüğü ve alt yapı çalışmalarına başladığı 11 adet lojistik köy projesi mevcuttur. TCDD tarafından Türkiye genelinde Samsun, Balıkesir, Eskişehir, İstanbul, Kayseri, Mersin, İzmit, Erzurum, Konya, Uşak ve Denizli illerinde toplam 11 lojistik merkez kurulmasına karar verilmiş olup bunların fizibilite çalışmaları yapılmış, 10 yıllık yük ve dolum-boşaltım kapasiteleri tespit edilmiştir (TCDD, 2010).

Ancak alt yapı çalışmalarının yeterli hızda devam etmemesi ve çeşitli bürokratik işlemlerin yavaşlığından dolayı devlet tarafından kurulmuş ve işletilmeye başlanmış tam teşekküllü bir lojistik köy henüz mevcut değildir.

Türkiye'deki tek lojistik köy, Ankara Lojistik Üssü A.Ş. olup özel sektör girişimidir.

Ankara Lojistik Üssü A.Ş. Örneği

Türkiye'nin ilk faal lojistik köyü olma özelliğini taşıyan Ankara Lojistik Üssü A.Ş. Mayıs 2004 tarihinde çoğunluğu Ankara'da yerleşik 45 uluslararası nakliye şirketi tarafından bölgenin coğrafi, ticari önemi ile sektörün ihtiyaçları ve sektörden gelen yoğun talepler dikkate alınarak, küresel rekabette avantaj ve güç birliği oluşturabilme çabalarının sonucu ve ortak girişimleri ile kurulmuştur. Şirket başlangıçta 45 üyeli kooperatif olarak kurulmuş olup, yatırımın finansmanı ve kooperatiflerin statüsü nedeniyle 2008 yılında A.Ş. şekline dönüştürülmüştür.

700.000 m² alan üzerine yerleşmiş olan ve toplam 100 milyon \$'lık yatırıma sahip olan şirket, 198.000 m² kapalı, 191.000 m² açık olmak üzere toplam 389.000 m² alan üzerinde faaliyet göstermektedir.

Lojistik köylerin en önemli özelliklerinden olan yatay büyüme bu firmada başarılı bir şekilde gerçekleşmiş olup yerleşim alanı olarak ilave büyüme imkanına da sahiptir.

Şirkette 400 'den fazla lojistik şirketi faaliyet gösterebilecek olup günlük 4.000 kişi ve 2.500 tır kapasitesi mevcuttur.

Tarihi İpek Yolu üzerinde kurulmuş olan Ankara Lojistik Üssü A.Ş. bünyesinde banka hizmetleri, sigortacılık hizmetleri, aracı kurum hizmetleri, Ankara Sanayi Odası temsilciliği, Ankara Ticaret Odası temsilciliği, yemek hizmetleri, ofis ve büro hizmetleri, tamir-bakım hizmetleri, güvenlik hizmetleri, otel, gümrük müdürlüğü, muhafaza müdürlüğü, kafeteryalar akaryakıt istasyonları ve AR-GE laboratuvarları mevcut olup güvenliğin üst düzeyde sağlanması için yapılan mutabakat ile Jandarma Karakolu da konuşlandırılmıştır.

Şu anda sadece kara taşımacılığına uygun olan Ankara Lojistik Üssü, Ulaştırma Bakanlığından alınan söz ile 2011 yılı içinde Sincan'da bulunan en yakın demiryoluna 8 km.'lik demiryolu bağlantısına kavuşacak ve demiryolu taşımacılığına da uygun hale gelecektir. Bu bağlantının sağlanması ile Ankara Lojistik Üssü karayolu ve demiryolu bağlantıları ile intermodal taşımacılığa olanak tanıyabilecek ve üste faaliyet gösteren lojistik firmaların özellikle lojistik maliyetlerin büyük bir kısmını oluşturan taşımacılık maliyetlerini azaltabilmelerine olanak tanıyacaktır.

Ankara Lojistik Üssü A.Ş.'nin genel koordinatörü ile yapılan kişisel ve yüzyüze görüşme sonucunda lojistik firmalarının lojistik köylerde kümelenme şeklinde faaliyette bulunmayı tercih etmelerinin nedenleri aşağıdaki şekilde belirtilmiştir (Kişisel Görüşme, 2011):

- Asya Ortadoğu ve Avrupa arasında doğal bir liman görevini üstlenen ülkemizin başkentindeki ticari sirkülasyonda gerekli olan yeri almak,
- Firmaların kişisel olarak alt yapı ihtiyaçlarını karşılamak yerine hazır bir tesiste faaliyet göstermenin avantajlarını elde etmek,
- Ülkede buldukları konum itibarıyla ticari bir üs haline gelmek ve sıcak para hareketini sağlamak,
- Şehir içi trafiğini rahatlatarak hem lojistik firmalarının trafikte bulunmaktan dolayı maruz kalabilecekleri ceza, trafik kazası gibi muhtemel olumsuzluklardan korunmuş olmaları hem de karayollarının ağır yükten dolayı aşınma ve yıpranma paylarının azaltılması,
- İhracat ve ithalat işlemlerinin tamamlanması aşamasında gerekli olan bürokratik işlemlerin uzun sürmesi ve ilgili kurumların şehir içinde farklı yerlerde olması ve bu kurumlar arasında işlemlerin tamamlanmasının zaman kaybına neden olması ve kurumlar arası gidiş- gelişlerde trafikle ilgili sıkıntılarının olması,
- Lojistik köylerin karayolları bağlantı noktalarında ve tam kesişme yerinde olması nedeniyle otoyol ulaşım maliyetlerinin düşük olması,
- Taşıma araçlarına ait tamir, bakım ve diğer giderlerin daha uygun ortamda ve düşük maliyetle yapılması,
- Yüksek güvenlik nedeni ile nakliye araçlarının ve şoförlerin güvenli bir şekilde dinlenmelerini sağlamak ve uykusuzluk kaynaklı trafik kazalarını en aza indirmek.
- Aynı sektörde faaliyette bulunan rakip firmaların lojistik köyde olmalarından dolayı onların ticari hareket ve stratejilerini daha iyi gözlemlemek.

Yukarıdaki sayılan nedenlerden dolayı lojistik firmaları lojistik köylerde faaliyette bulunmayı tercih etmektedirler.

Sonuç ve Değerlendirme

Küreselleşme ile ticari faaliyetlerin önündeki engellerin kalkması sonucu işletmelerin lojistik kaynaklı ihtiyaçları ve buna bağlı lojistik faaliyetleri önem kazanarak işletmenin toplam maliyetler içindeki lojistik maliyetlerin payı artmıştır. Lojistik köyler işletmelere yüksek katma değerli

lojistik imkanı sunmasının yanında lojistik maliyetlerinin de azaltılmasına katkı sağlamakta ve rekabet ortamında işletmenin karlılık hedeflerinin kısa sürede gerçekleşmesine yardımcı olmaktadır. Günümüz yok edici rekabet ortamında işletmelerin ayakta kalabilmelerinin yollarından biri de rakiplerine kıyasla daha düşük maliyet seviyelerinde faaliyetlerini gerçekleştirebilmeleridir. Yapılan araştırmalar göstermektedir ki lojistik maliyetlerde yapılacak olan %5'lik bir iyileştirme, satışlarda yapılacak olan %20'lik iyileştirmeye eşdeğerdir. Bu çalışma lojistik maliyetlerin minimizasyonu ile ilgili olarak işletmeler açısından lojistik köylerin önemini göstermekte olup diğer işletmeler için emsal niteliği taşımaktadır. Lojistik köylerin ülkemizde henüz kurulma aşamasında olması sebebiyle, çalışma sadece Türkiye'deki ilk ve tek olan lojistik köy ile sınırlı kalmıştır. Ayrıca lojistik köylerde faaliyet gösteren firmaların finansal tablo bilgilerine mahrem olması gerekçesi ile ulaşılamamasından dolayı, firmaların maliyetlerinin lojistik köy öncesi ve sonrası analizi mümkün olamamaktadır. Ancak lojistik köylerin öneminin anlaşılması ile birlikte devlet bu konuda istisna, muafiyet gibi vergisel düzenlemeler ile lojistik köylerin kurulmasını hem teşvik edici hem de kolaylaştırıcı yasalar çıkartmalıdır. Ayrıca lojistik köylerde faaliyette bulunan işletmeler için de yapılacak olan vergisel düzenlemeler, lojistik firmaları bu köylerde faaliyet için teşvik edecek böylece devlet trafik, karayolu maliyetleri gibi avantajların yanı sıra, ekolojinin önem kazandığı günümüzde çevre kirliliğinden kaynaklanan yeşil maliyetlere katlanmak zorunda kalmayacaktır. Bu bağlamda devlet hem kendisi hızlı bir şekilde lojistik köy projelerini faaliyete geçirmeli hem de özel sektöre bu konuda öncülük görevini üstlenerek teşvik edici vergisel ve yasal düzenlemeleri sağlamalıdır.

Kaynakça

Afandizadeh, Shahryar, Moayedfar, Reza, "The Feasibility Study On Creation of Freight Village in Hormogzan Province", *Transport*, 23, 2, (2008).

Aydın, Gülşen, Ögüt, Kemal Selçuk, "Lojistik Köy Nedir?", *Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyler*, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, (2008), [http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Lojistik %20K%C3%B6y%20Nedir.pdf](http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Lojistik%20K%C3%B6y%20Nedir.pdf), 12.10.2010

Aydın, Gülşen, Ögüt, Kemal Selçuk, "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik

Köyler”, *Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, İstanbul, 2. Cilt, s. 1471–1481.

Babacan, Muazzez, “Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu”, *Ege Akademik Bakış*, C:3, Sayı:1, (2003), <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf>. (18.11.2010)

Bilginer, Nejat ve Kayabaşı, Aydın, “İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinin Rekabetçi Perspektifte Değerlendirilmesi Üretim İşletmeleri Üzerine bir Uygulama”, *Ege Akademik Bakış* Cilt 7, Sayı 2, (2007).

Bob, Donath, Joe, Mazel, Cindy, Dubin, Perry, Patterson, *The IOMA Handbook of Logistics and Inventory Management*, John Wiley & Son, Inc. 111, (2002).

Gümüş, Yusuf, “Üretim İşletmelerinde Lojistik Maliyetlerinin Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Yöntemine Göre Hesaplanması Ve Bir Uygulama”, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, (2007).

Hacırustemoglu, Rüstem, Şakrak, Münir, *Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar*, Türkmen Kitabevi, İstanbul, (2002).

Kapros, S., K. Panou, and D.A. Tsamboulas, “Multicriteria Approach to the Evaluation of Intermodal Freight Villages” *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Vol: 1906, (2006), p. 56-63.

Kara, Gökhan, “Lojistik”, İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Yay. Ders Notu, İstanbul, (2009).

Karakuyu, Mehmet, “Lojistik Bir Merkez Olarak Hadımköy ve Sorunları”, *Marmara Coğrafya Dergisi* Sayı: 21, Ocak, (2010), s. 269–286.

Kayabaşı, Aydın, “Elektronik (online) Alışverişte Lojistik Faaliyetlere Yönelik Müşteri Şikayetlerinin Analizi ve Bir Alan Araştırması” *İşletme Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 2/2, (2010), ss.21–42.

Prozzi, Jolanda, Henk, Russell, McCray, John, Harrison, Rob, *Inland Ports: Planning Successful Developments*, Research Report FHWA/TX-03/4083-2, Austin Texas, October (2002).

Sevim, Şerafettin, Akdemir, Ali, Vatansever, Kemal, “Lojistik Faaliyetlerinde Dış kaynak Kullanan İşletmelerin Aldıkları Hizmetlerin Kalitesinin Değerlendirilmesine Yönelik Bir İnceleme”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, C.13, S.1, (2008), s.1–27.

TCDD Bilgi Sistemi, “TCDD Lojistik Köyler Projesi”, (2010).

Tek, Ömer Baybars, Mucan, Burcu, “Tedarik Zinciri ve Lojistik’in Verimliliğini Arttıran Bir Proje: Lojistik Köyler”, *9. Ulusal İşletmecilik Kongresi*, 6–8 Mayıs, Zonguldak, (2010), ss. 327-332.

Tokay, Semih Hüseyin, Deran, Ali, Arslan, Seçkin, “Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Stratejiler ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler”, *29. Türkiye Muhasebe Sempozyumu*, Antalya, (2010), ss.271

Tsamboulas, Dimitrios, Kapros, Seraphim, “Freight Village Evaluation Under Uncertainty With Public And Private Financing”, *Transport Policy*, 10, (2003), pp. 141-156.

Tsamboulas, Dimitrios, Ioannis, Dimitropoulos, “Appraisal Of Investments In European Nodal Centres For Goods – *Freight Villages: A Comparative Analysis*”, *Transportation*, 4, 26, (1999), pp.391–398.

<http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Avrupada%20ve%20Türkiyede%20lojistik%20köyler.PDF>, 12.10.2010.

http://www.ambar.com.tr/files.php?force&file=Lojistik_Koyler_640770112.pdf, (08.02.2011).

Europeplatforms Eeig, “Logistics Centres Directions For Use”, (January 2004), http://www.unece.org/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf, (02.08.2011).

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2008/03/13/000158349_20080313132618/Rendered/PDF/wps4558.pdf (05.02.2011)

<http://www.conorziozai.it/upload/news/classifica%20top20%20interpreti%20europei.pdf>