

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖYLER

Lojistik Köyler:

Lojistik, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zincirinin içindeki tüm malzemelerin; servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi süreçlerinin bütünü olarak tanımlanmaktadır.

Bu anlamda, Lojistik Köyler, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilgili faaliyetlerin ve bu amaçla inşa edilmiş yapıların bulunduğu ortak merkezlerdir.

Bu faaliyetler arasında dağıtım merkezleri, depolar ve antrepolar, ulaşım terminalleri, bürolar ve bu faaliyetleri destekleyen diğer tesisler bulunmaktadır. Lojistik Köyler, ülkelerin coğrafik özelliklerine de bağlı olarak (kara, hava, demir yada su yolları üzerinde taşımacılık yapılmasına elverişlilik) mal-eşya ve hammadde akışını kolaylaştıracak, taşıma maliyetlerini düşürecek, ticaret hacminin artmasını sağlayacak ve ülkelerin uluslararası ticarete prestij kazanmasını sağlayacak yatırım merkezleridir.

Lojistik Köylerin Karakteristik Özellikleri:

- ⦿ Nakliye bazlı çalışan firmalar, lojistik servis sağlayıcıları, lojistik ağırlıklı ticaret markaları ve üretim şirketlerinin birlikte bulunabileceği bir merkez oluşturmak.
- ⦿ Özellikle kara ve demir yolu olmak üzere, en az iki ulaşım alternatifine erişim sağlamak.
- ⦿ Ticari bir sinerji yaratılmasını için lokal girişimci firmalar ve iş geliştiriciler arasındaki işbirliği sağlayabilecek fonksiyonların yönetmek.
- ⦿ Bir hiyerarşik ağ yapısında ya da kamu/özel sektör ortaklığı (PPP) kurgusunda yapılandırılması

Lojistik Köylerin Altyapı Özellikleri ve Fonksiyonları

- ◉ **Inter-modalite:** Taşıma ve ulaştırma türleri arasında geçişe imkan vermek ve aktarımı kolaylaştırmak.
- ◉ **Çoklu Çözümler:** Yükleme-boşaltma, depolama, gümrükleme, elleçleme gibi fiziksel görevlerin yanı sıra, şirketlerin işletme ve yönetim yapıları için de çeşitli çözümler sunmak.
- ◉ **Elektronik Bilgi Sistemleri:** Ürün zincirleri, depolama, aktarma, gümrükleme ve yönetsel işlemler için elektronik çözümler geliştirmek.
- ◉ **Depolama:** Soğuk depolama yada tehlikeli madde depolanması gibi özelleşmiş depolama faaliyetlerine imkanlar sunmak.
- ◉ **Çoklu Kullanım:** Hem özel, hem de kamusal şirketlerin kullanımına imkan tanımak.
- ◉ **Maliyet ve Risk Paylaşımı:** Her türlü yeni yatırımın ya da mevcut yatırımlara eklenecek yeni fonksiyonların, yaratım ve maliyet giderlerinin ve risklerini paylaşmak.
- ◉ **Servisler:** Yükleme ve depolama alanlarına, paketleme veya etiketleme hizmetlerine, gümrük işlerine, araştırma ve eğitim hizmetlerine yer sağlamak

Lojistik Köylerin Planlama Esasları

Teknik Esaslar →

- Fiziksel altyapının standartları yakalayabilecek nitelikte planlanması ve inşa edilmesi.
- Seçilecek olan alanın fiziksel özelliklerinin de bu standartlara uyum göstermesi (yapılaşmaya elverişlilik, depolama hizmetlerinin sağlıklı ve korunaklı uygulanabilmesi için optimum koşulların sağlanabilmesi)
- Yatırımcılara ve müşterilere piyasa rekabetinde destek sağlayacak koşullar yaratılması için artı değer kazandırılmasının hedeflenmesi.

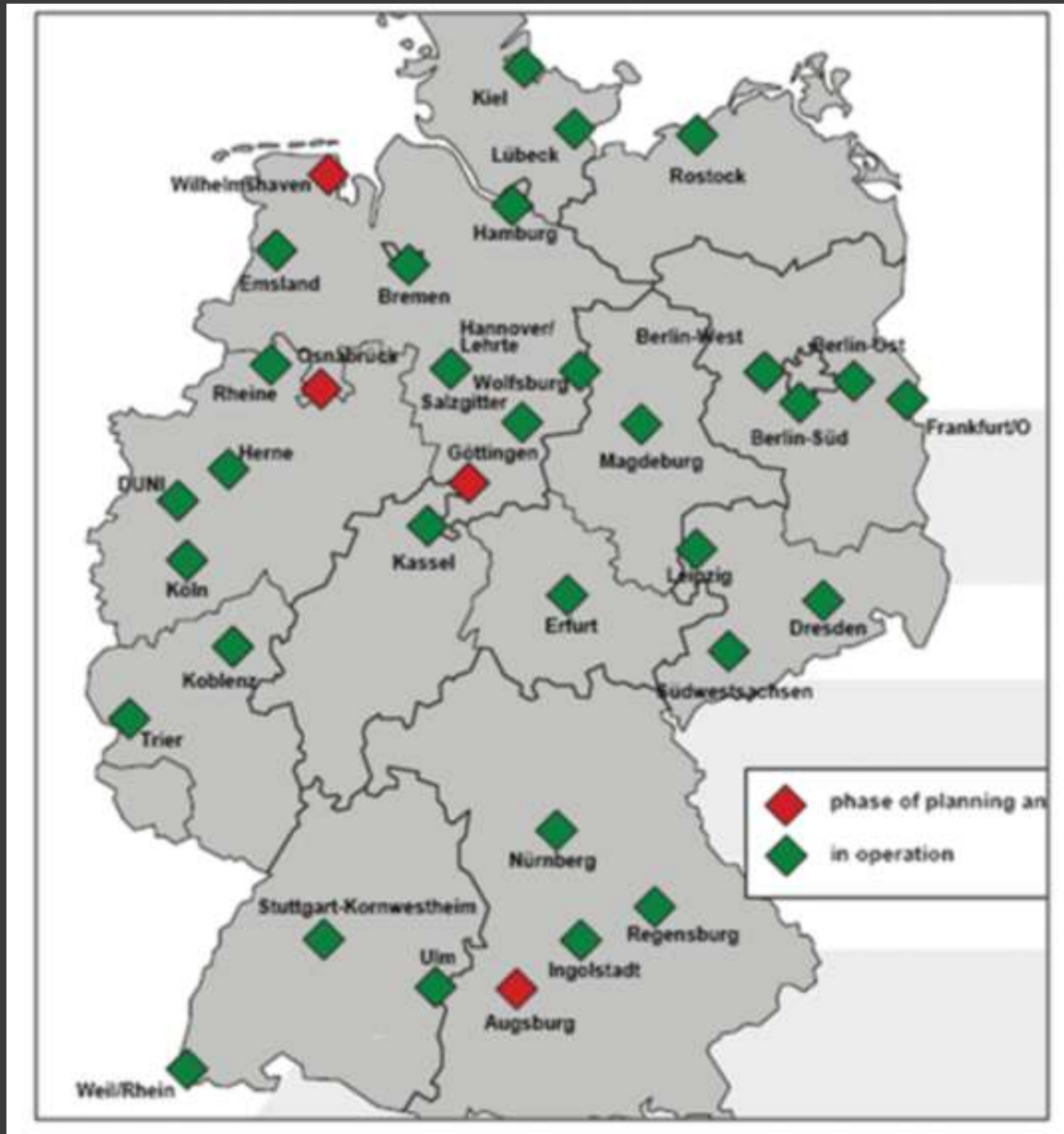
Yer Seçimi Esasları →

- Ulaşım ve ticaret potansiyelinin yüksek olduğu alanlarda, ana ulaşım merkezlerine ve olanaklarına yakın konumlandırılmış olması.
- Ticaret hacminin arttırılmasına imkan sağlayacak doğal kaynak, hammadde, endüstriyel üretim merkezleri, liman veya pazarlara hizmet sağlayabilecek yeterli niteliklere sahip olması.
- Bölgenin yada ülkenin sanayi ve üretim merkezleri ile ulaşım altyapısının ve ekonomik bağlantılarının güçlü olması.
- Lojistik operasyonların emniyeti açısından az eğimli alanlarda konumlandırılması

Avrupa Ülkelerindeki Lojistik Merkezler

Almanya

- ◉ Almanya'daki lojistik merkezlerin finansmanı genellikle kamu-özel ortaklıkları şeklinde yapılmaktadır ve bu merkezlerin geliştirilmesi kamu tarafından değişik siyasi ve idari makamlarca sürekli olarak desteklenmektedir.
- ◉ Ayrıca Almaya'da Hiyyerarşik Lojistik Köy Ağı Modeline örnek gösterebileceğimiz, GVZ Limited Şirketi'nin 1997 yılında kurduğu ortaklık, ülkenin lojistik sektörü açısından önemli bir girişim olarak tanımlanabilir. Firmanın çeşitli büyüklüklerde yaklaşık 1200 adet girişimcisi bulunmaktadır. Böylece Almanya çapında 40.000'e yakın çalışanı bulunmaktadır.



Finlandiya

- Finlandiya'daki lojistik merkez yapılanması, çoğunlukla sanal bir organizasyona sahiptir. Gerçek lojistik merkezlerin bulunmasının yanı sıra böylesine sanal bir yapılanmaya gidilmesinin temel nedeni, tüm ülkenin bu merkezlerin faaliyetlerinden en kolay şekilde yararlanmasının sağlanmasıdır.
- Lojistik ile ilgili faaliyetlerin (Gümrükleme, ücretlendirme, mal-eşya miktarları, aktarma-yükleme ve lokasyon bilgileri vb.) hemen hemen tümünün bilgisayar destekli bir şekilde yürütülmesi için Finlandiya'nın tüm lojistik merkezlerinde kullanılabilecek ortak bir sistem üzerinde çalışılmaktadır. Böylece müşterilerin ülke çapında internet aracılığı ile ulaşabilecekleri bir veri tabanı yaratılması amaçlanmaktadır. Müşteriler bu şekilde lojistik köylerin hizmetleri ulaşım alternatifleri, maliyetler ve aktarma süreleri gibi bilgilere kolaylıkla erişebileceklerdir.



İtalya

İtalya'da ülke geneline yayılmış 'interporto' olarak adlandırılan 21 lojistik merkezden bahsedilebilir. Bu merkezler, ülkedeki taşıma ve lojistik trafiğinin % 60'ına hizmet vermektedir. İnter-modal terminal çözümleri ile tasarlanmış olan merkezlerde bulunan kurumlara etkili ulaştırma çözümleri sunulmaktadır. Kara, deniz, hava ve demiryollarının entegre bir şekilde kullanıldığı inter-modal sistem, İtalya'nın lojistik köy yaklaşımının temelini oluşturmaktadır.

İtalya'daki lojistik merkezler, UIR (Unione Interporti Riuniti) adı altında kurulmuş bir birlik tarafından ortak bir merkezde toplanmıştır. Bu birlik kar amacı gütmeyen bir yapıya sahiptir ve her türlü ulaştırma ve lojistik hizmeti veren firmayı belli bir konsept çerçevesinde bir araya getirmeyi hedeflemektedir.



İspanya

- İspanya'da faaliyet gösteren 21 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Bunlar ülkenin artan ulaştırma ve lojistik masraflarının azaltılması amacı ile kurulmuşlardır. Kuruluşlarından bu yana da, lojistik merkezlerde konumlanan firmaların toplam maliyetlerinde önemli ölçüde tasarruf ettiği görülmüştür: yük acenteleri toplam maliyetlerinden %10, depo işletmecileri %12 gibi bir tasarruf sağlamıştır.
- 1991 yılında, İspanya Lojistik Merkezleri Birliği (ACTE - Asociación de Centros de Transporte de España) çatısı altında toplanan lojistik merkezler, ortak bir komite tarafından yönetilmektedirler. Komitenin başkanlığını ise Ulaştırma Genel Müdürü üstlenmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında, İspanya'daki lojistik merkezlerin kamu-özel ortaklığı ile yönetilen modeller oldukları söylenebilir.
- Bu ağsal yapının iyi organize edilmesi için de merkezlerden 12 tanesi denize yani liman bölgelerine hizmet verecek şekilde konumlandırılmıştır. Diğer 9 lojistik merkez ise, ülkenin iç kesimlerindeki önemli kent merkezlerine hizmet sağlayacak şekilde kurulmuşlardır.

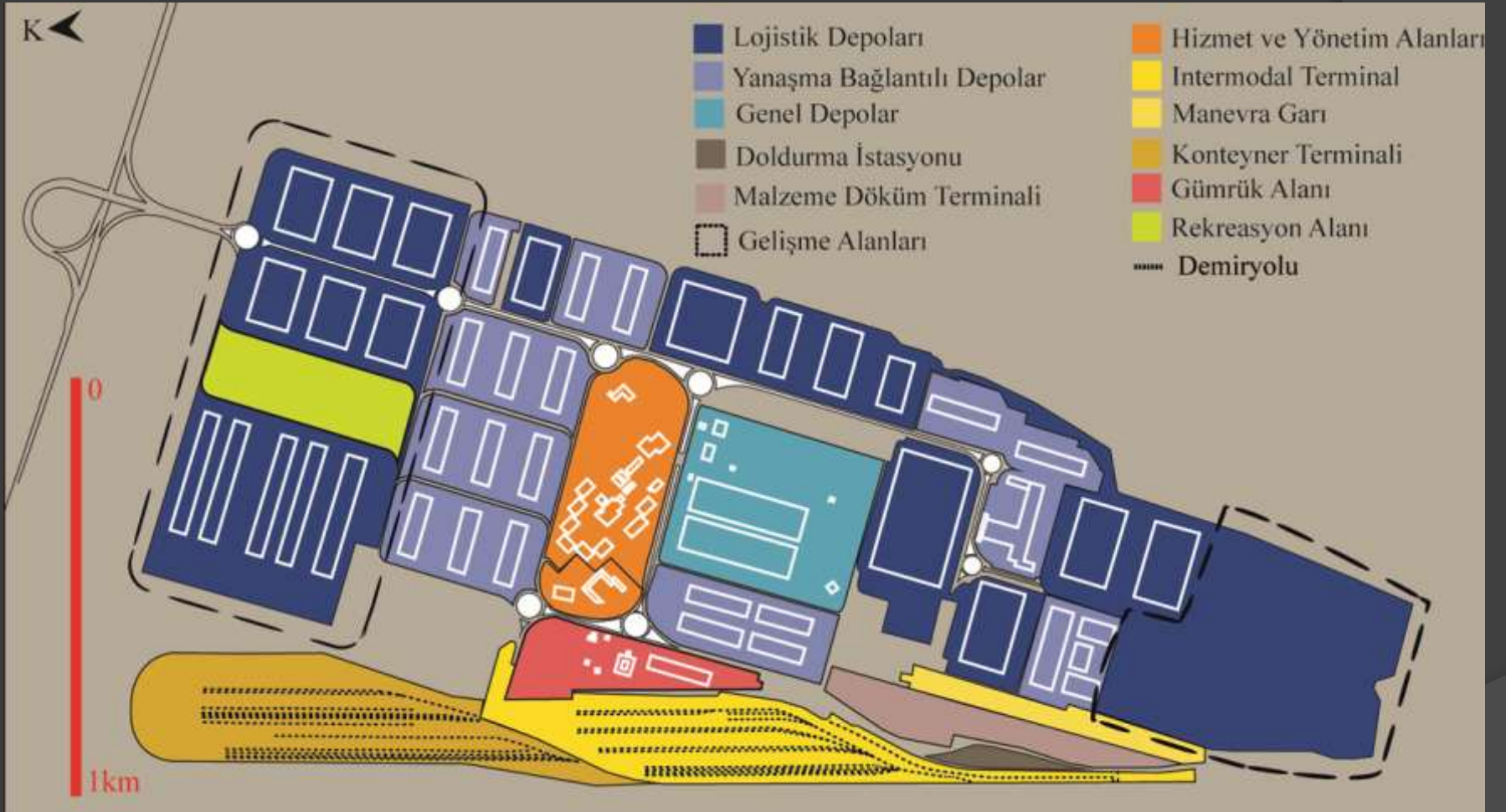


Avrupa'daki Bazı Lojistik Köyler ve Fiziksel Nitelikleri

● Bolonya (Interporto Bologna SPA)

1971 yılında kamu ve Özel Sektör girişimi olarak kurulmuştur

Toplam Alan	2.000.000 m ²
Genişleme Alanı	2.270.000 m ²
Konteyner Terminali	130.000 m ²
Intermodal Terminal	147.000 m ²
Toplam Kapalı Depo Alanı	400.000 m ²
Demiryolu Bağlantılı Depo Alanı	47.700 m ²
Araç Park Alanı	16.000 m ²
Yıllık Kamyon Sayısı (in/out)	500.000
Merkezde İstihdam Edilen Kişi Sayısı	1.500
Toplam Yatırım	164 milyon avro
İşlem Hacmi	300 milyon avro
Yıllık Ciro (2002)	7 milyon avro
Tahmini Yük Trafığı (2006)	4.680.000 ton



Nola (Napoli) (Interporto Campano SPA)

1987 yılında yine kamu özel sektör ortaklığı olarak kurulmuştur.

Toplam Alan	4.000.000 m ²
Genişleme Alanı	1.200.000 m ²
Toplam Kapalı Alan	1.000.000 m ²
Soğuk Depolama Alanı	100.000 m ³
Intermodal Terminal	225.000 m ²
Genel Depo Alanı	500.000 m ²
Park Alanı	236.000 m ²
Toplam Yatırım	30,000,000 Avro
Yıllık Tahmini Yük Trafiği	30.000.000 ton
Toplam Firma Sayısı	1000
Yıllık Tren Seferi	5,000



Padova (Interporto Padova SPA)

1973 yılında kurulmuştur

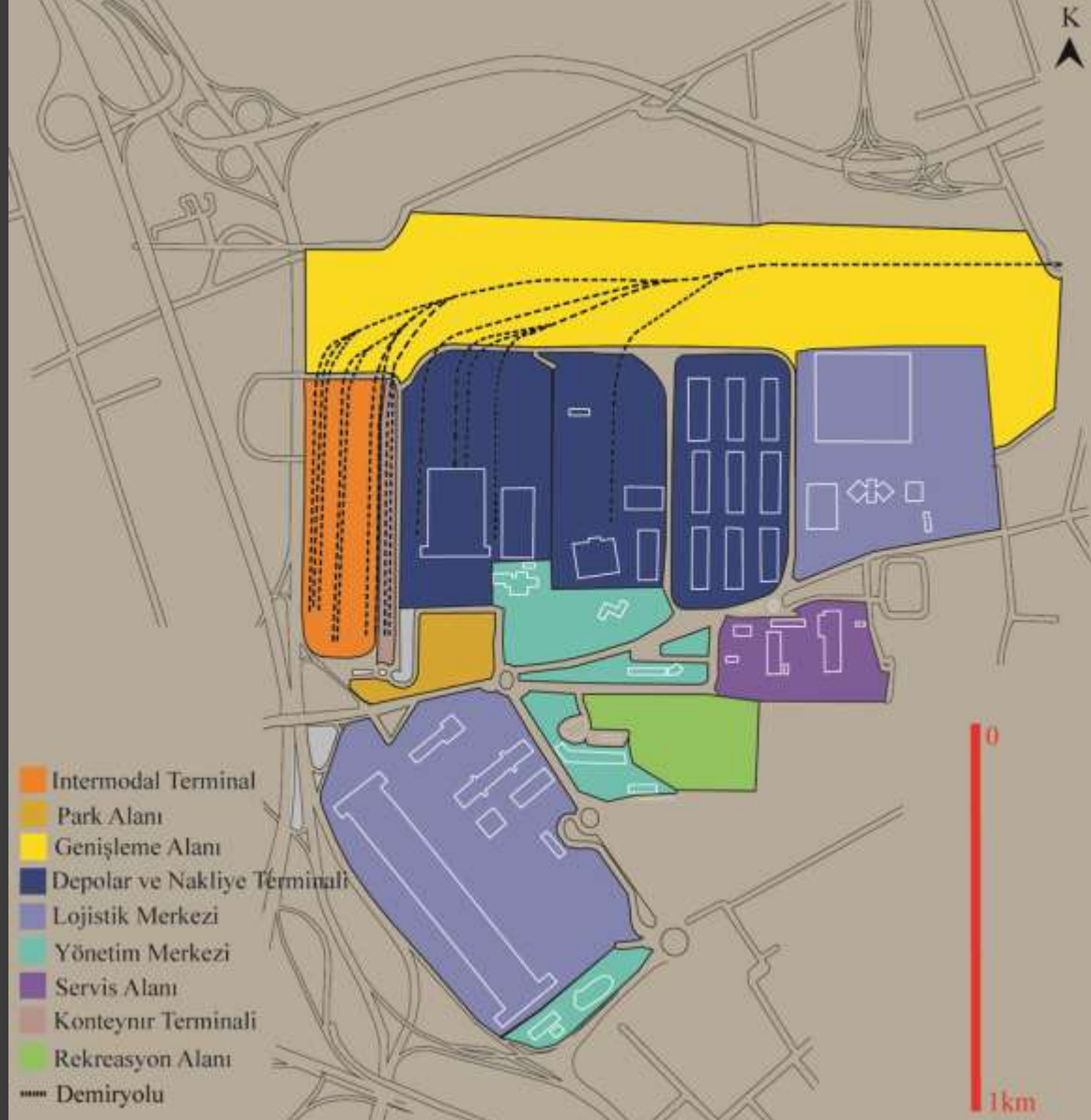
Toplam Alan	2.000.000 m ²
Intermodal Terminal	350.000 m ²
Konteyner Terminali	240.000 m ²
Genel Depo Alanı	260.000 m ²
Genişleme Alanı	220.000 m ²
Soğuk Depolama Alanı	18.000 m ³
Merkezde İstihdam Edilen Kişi Sayısı	3.500 (+2,500 – Vulcano Buono)
Toplam Yatırım	34,341,000 Avro
Toplam Firma Sayısı	300 (+160 butik ve dükkan)
Ulaşım Altyapısı	24km'lik bağlantı yolları ve viyadük ağı



Verona (Interporto Quadrante Europa)

- Interporto Quadrante Europa Lojistik Merkezi, İtalya'nın Verona kentine ve tüm Avrupa'ya hizmet vermek amacı ile kurulmuştur. Lojistik Köy, 1948 yılında kurulmuş olan Verona Tarım ve Endüstri Bölgesine ve daha sonraları kurulmuş olan 'ZaiDue' adı verilen bir diğer endüstri bölgesine hizmet vermektedir. Lojistik merkezin kurulumunda, bu iki endüstriyel bölgenin yönetimleri etkin rol oynamıştır.
- Merkez, bahsi geçen endüstri bölgelerine ulaşımın kolaylıkla sağlanması için stratejik bir bölgede kurulmuştur. Aynı zamanda kara-demir ve hava yollarına da bağlantının sağlandığı merkezde özellikle otomotiv sektöründen devler yer almaktadır. (Volkswagen, Audi, Skoda, Seat) Bunların yanı sıra merkezde, sergi salonları, eğitim ve iş geliştirme gibi sosyal ve kültürel faaliyetler için de mekanlar yaratılmıştır.

Toplam Alan	2.500.000 m ²
Genişleme Alanı	1.700.000 m ²
Konteyner Terminali	385.000 m ² (58.000 m ² kapalı)
Intermodal Terminal	800.000 m ² (136.000 m ² kapalı)
Ofis Alanı	30.000 m ² (kapalı)
Kapalı Depo Alanı	80.000 m ²
Soğuk Depo Alanı	65.000 m ³
Araç Park Alanı	30.000 m ²
Gümrük Alanı	15.000 m ²
Rekreasyon Alanı	70.000 m ²
Merkezde İstihdam Edilen Kişi Sayısı	10.000 kişi
Yıllık Tahmini Yük Trafiği	20.000.000 ton
Toplam Firma Sayısı	100





07.01.2011 11:12



07.01.2011 12:53



07.01.2011 12:58



07.01.2011 13:02





07.01.2011 13:06



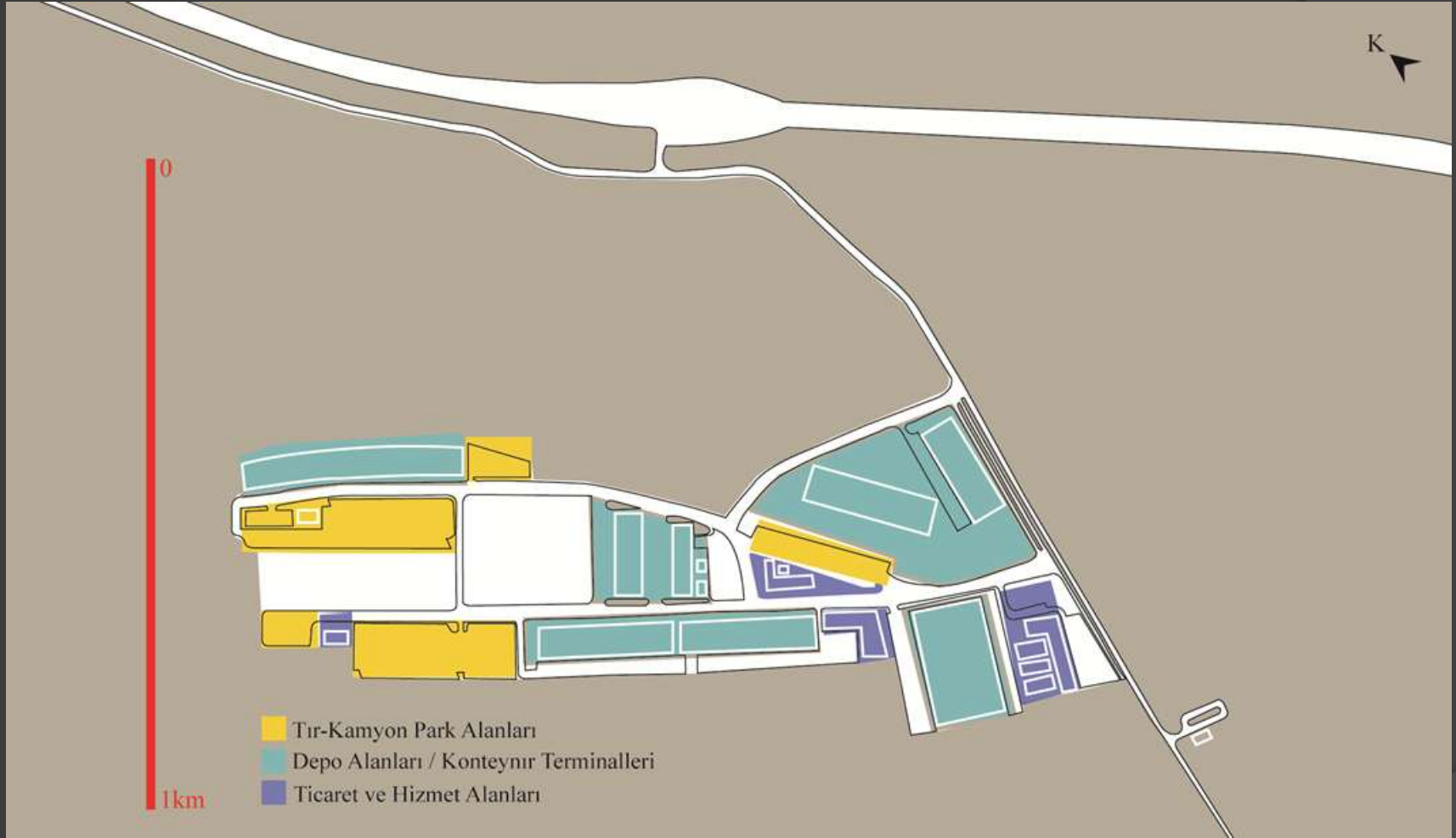
07.01.2011 13:19

Türkiye Lojistik Köy Deneyimleri

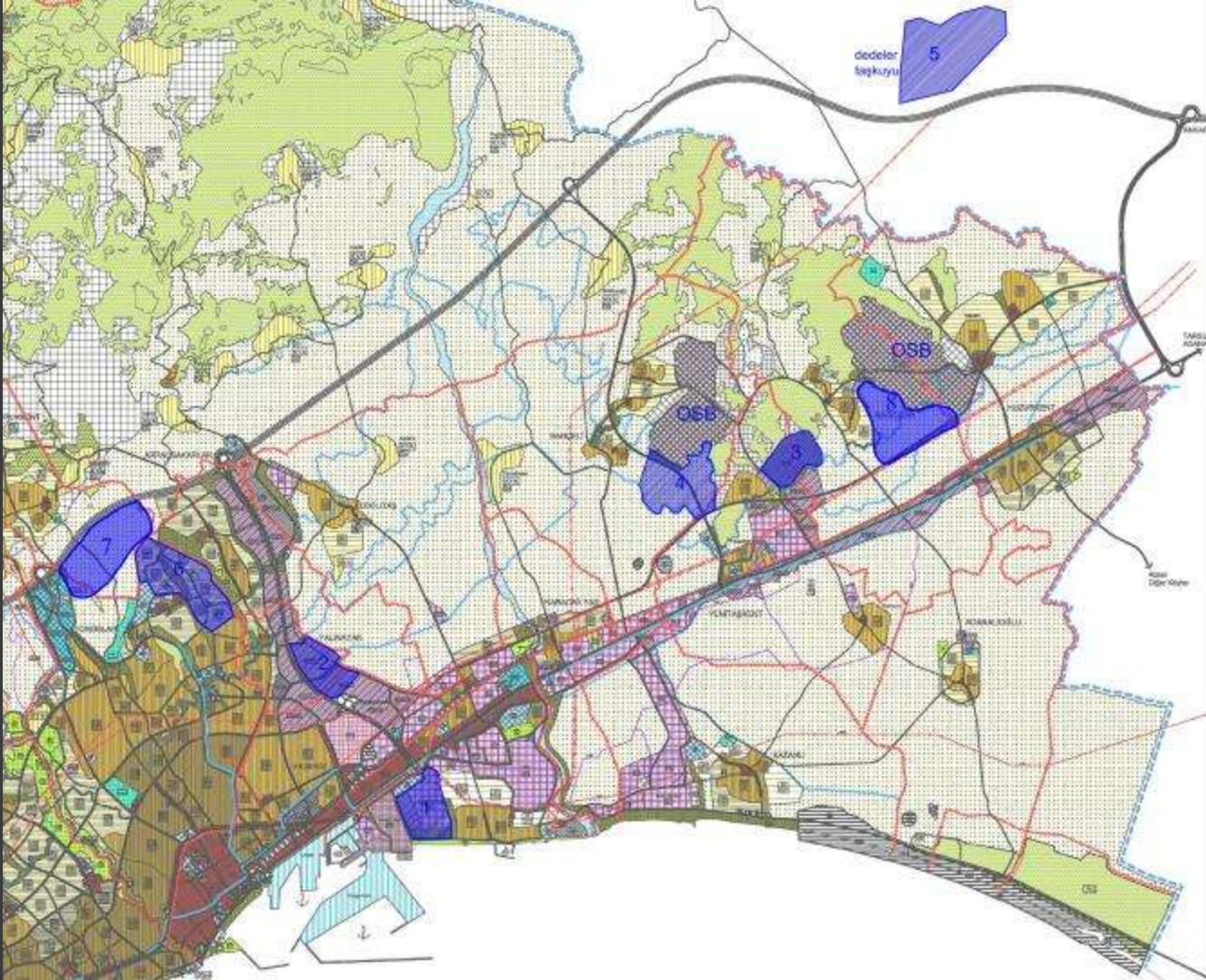
Ankara Lojistik Köyü:

- Ankara Lojistik Yatırımları ve Akaryakıt Tic. A.Ş. Mayıs 2004 tarihinde çoğunlukla Ankara'da yerleşik 45 uluslararası nakliye şirketi tarafından bölgenin coğrafi, ticari önemi ile sektörün ihtiyaçları ve sektörden gelen yoğun talepler dikkate alınarak kurulmuştur. Şirket başlangıçta 45 üyeli bir kooperatif olarak kurulmuş olup, yatırımın finansmanı ve kooperatiflerin statüsü nedeni ile 2008 yılında Anonim Şirketine dönüştürülmüştür.

Toplam Alan	700.000 m ²
İnşaat Alanı	389.000 m ² (198.000 m ² kapalı)
Faaliyet Gösteren Firma Sayısı	400
Çalışan Sayısı	4.000 kişi (öngörülen)
Günlük Tır-Kamyon Yoğunluğu	2.5000 araç (öngörülen)
Toplam Sermaye Yatırımı	162,500,000 Dolar



Mersin Lojistik Köyü



Samsun Lojistik Köyü







Adı	Adet	Alan (m ²)	Oran (%)
AKARYAKIT İSTASYONU	1	2500.00	0.22
DEMİR ELLEÇLEME	2	27167.98	2.34
DEPO20000	7	141734.61	12.20
DEPO10000	6	60800.21	5.23
DEPO5000	55	296340.85	25.50
DEPO2500	22	120365.73	10.36
DESTEK	2	2716.25	0.23
ENH	5	34733.25	2.99
ITFAIYE	1	1000.00	0.09
KONTEYNER	1	18228.96	1.57
NAKLIYEKOM	1	3500.00	0.30
OTOPARK	2	6686.00	0.58
PARK	6	34042.33	2.93
REFUJ	10	10931.24	0.94
REKREASYON	1	12959.21	1.12
RESMİ	1	4000.00	0.34
SERVİS	1	3000.00	0.26
SOSYAL	1	5000.00	0.43
TİR	1	75349.32	6.48
YOLLAR		301039.18	25.90
TOPLAM	126	1162095.13	100.00