

THE IMPORTANCE OF LOGISTICS FROM THE RESPECT OF REGIONAL DEVELOPMENT, PROBLEMS AND SOLUTIONS: THE CASE OF EAST THRACE*

Yazar: Assoc. Prof. Dr. / Doç. Dr. Salim ŞENGEL¹

Abstract

The regional development, which is defined as changing and improving the economic and socio-cultural structures of a given region, comprises complex relation network according to the development level of the state. For regional development, it is a must to prepare the master and determine priorities and strenghts that can provide opportunities for the region. The region of Thrace provides logistic great opportunities because of its geographical position. Particularly, from the respect of air, sea and land transportations, it has quite suitable location. These advantages can contribute the development of the region. In this study, the importance and problems of the logistic sector in the region have been analyzed.

Key Words: Logistic, Regional Development, East Thrace Region

BÖLGESEL KALKINMA AÇISINDAN LOJİSTİĞİN ÖNEMİ VE SORUNLAR, ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: TRAKYA BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Özet

Belli bir bölgenin ekonomik ve sosyo-kültürel yapısının değiştirilmesi ve geliştirilmesi olarak tanımlanan bölgesel kalkınma, ülke kalkınmasına göre daha karmaşık bir ilişkiler ağına içermektedir. Bölgesel kalkınma için bölgenin master planının çıkarılması, önceliklerin ve üstünlük sağlayabilecek yönlerin belirlenmesi gerekmektedir. Trakya bölgesi konumu itibariyle lojistik açısından uygun potansiyeller sunmaktadır. Özellikle deniz, kara ve havayolu ulaşımı açısından oldukça uygun bir konuma sahiptir. Bu olanaklar bölgenin sosyo-ekonomik gelişimi açısından önemli katkı sağlayabilecektir. Bu çalışmada lojistik sektörünün Trakya bölgesi açısından önemi ve sorunlar ele alınıp değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Bölgesel Kalkınma, Trakya Bölgesi

1. Giriş

Son yıllarda üzerinde önemle durulan kavramlardan birisi bölgesel kalkınmadır. Küreselleşme ile uluslararası rekabet ortamı doğmuş, bu bakımdan küresel rekabette avantaj sağlayacak yeni oluşumlara gereksinim vardır. Bu bağlamda yenilikçi, rekabet edebilir ve sürdürülebilir bölgesel kalkınma önemli hale gelmiştir.

Ülkemizin önemli bir gerçeği bölgesel kalkınmışlık farklılıklarının önemli bir düzeyde olmuştur. Yedi bölgeden oluşan ülkemizin bazı bölgeleri oldukça gelişmiş iken bazı bölgeler ise gayrisafı hasıla içindeki payları oldukça düşüktür. Bu gelişmişlik farklı önemli sorunları da beraberinde getirmekte, başta göç, istihdam, eğitim gibi birçok sosyo-ekonomik sorunlara yol açmaktadır.

Trakya bölgesi konumu itibariyle Türkiye'nin Avrupa kıtası içinde yer alan topraklarıdır. Yörenin bulunduğu konum lojistik açısından oldukça uygundur. Deniz, kara, havayolu ulaşımına imkân veren konumu lojistiğin bölgede gelişmesine de olanak sağlayacak potansiyeli sunmaktadır. Trakya Bölgesinin sosyo-ekonomik gelişimi açısından lojistik önemli katkı verebilecek bir sektördür. Özellikle Tekirdağ'ın deniz kenarında bir liman şehri olması, bölgenin coğrafik konumu değerlendirildiğinde lojistik için önemli bir bölge olarak değerlendirilebilir. Bir bölgenin lojistik açısından gelişimi her şeyden önce lojistik yatırımlarını gerektirir. Diğer yandan bu yatırımları destekleyecek nitelikli insan gücünün varlığı da önemlidir.

Bu çalışmada lojistik sektörünün Trakya bölgesi açısından önemi ve sorunlar ele alınıp değerlendirilmiştir

2. Bölgesel Kalkınmanın Önemi

Günümüzde önemli gündem maddelerinden birisi, göç, şehirleşme, istihdam, gelir gibi önemli sorunların kaynağını teşkil eden bölgeler arası gelişmişlik farkının azaltılması ve bölgesel kalkınma olmaktadır. Bu güne kadar uygulanan politikalar ve yapılan teşvikler ne yazık ki bölgeler arasındaki gelişmişlik farkını ortadan kaldırmamıştır.

Belli bir bölgenin ekonomik ve sosyo-kültürel yapısının değiştirilmesi olarak tanımlanan bölgesel kalkınma, ülke kalkınmasına göre daha karmaşık bir ilişkiler ağına içermektedir (Altay vd. 2004,16).

* Bu çalışma, 3. Trakya Bölgesi Kalkınma ve Girişimcilik Sempozyumunda bildiri olarak sunulmuştur.

¹ Anadolu Üniversitesi, Eskişehir MYO, ssengel@anadolu.edu.tr.

Günümüzde bölgesel kalkınmada vurgu, geri kalmış bölgelere dönük bir yeniden dağıtım ve teşvik sisteminden, bölgelerin rekabet gücünün artırılmasına dönmüştür. Bölgenin mevcut sorunlarını göz ardı eden, sorunları parasal teşvik tedbirleri ile dengelemeye çalışan anlayış yerini öncelikli olarak sorunların saptanıp ortadan kaldırılmasına bırakmıştır. Sadece teşvik tedbirleri ve vergi kolaylıkları gibi önlemlerin, yatırımları, kalifiye ve kalifiye olmayan işgücü ile teknolojiyi geri kalmış bölgelere çekmekte yetersiz kaldığı görülmüştür. Üstelik merkezi hükümetin yüklü parasal yardımları üzerine kurulu bu tür politikaların bir kez uygulanmaya başlandıktan sonra siyasi olarak terk edilmesinin çok güç olduğu ve bu nedenle bölgenin kendi kaynaklarının gelişimini engellediği ortaya çıkmıştır (Filiztekin vd, 2011, s.10). Bölgesel kalkınma geçmişte olduğu gibi merkezi hükümetin müdahalesine dayalı yukarıdan aşağıya bir yaklaşım yerine artık bölgesel, yerel, ulusal ve hatta uluslararası aktörlerin katılımıyla gerçekleştirilecek bir olgu olarak tanımlanmaktadır (www.tepav.org.tr).

Bölgelerarası gelişmişlik farkları başta göç olmak üzere, kentleşme, refah düzeyinde düşüş, eğitim istihdam gibi sorunu da beraberinde getirmektedir. Tüm bu sorunları aşabilmek, uygun çözümler üretebilmek için her şeyden önce sorunların yerinde doğru tespit edilmesi gerekir. Elde edilen bilgiler ışığında yerel dinamikleri harekete geçirecek plan, programlar yapıp hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda bölgeler arasında farklılıkları ortadan kaldırmaya, halkın refah seviyesini yükseltmek vb. yönelik olarak bölge kalkınma ajansları kuruluşu gerçekleştirilmiştir. Türkiye genelinde 26 kalkınma ajansı kurulmuş bulunmaktadır. Ajansların bölge plan ve programlarının uygulanmasını sağlayıcı faaliyetler yanında, bölgenin gelişimi açısından önemli projeleri desteklemek, izlemek, bölgenin tanıtımını sağlamak gibi birçok görevleri bulunmaktadır.

Diğer yandan bölgesel gelişmenin salt kalkınma ajansı gibi yarı kamusal kuruluşların kurulması veya kaynak transferi ile sağlanamayacağı bilinmelidir. Yönetme ve karar alma becerisinin gelişmesi, hesap verme mekanizmalarının oluşması, ortak aklın ve sosyal sermayenin ortaya çıkarılması gerekmektedir. Bu kapasitenin oluşması yerel aktörlerin bölgesel kalkınmanın planlanması, yönetilmesi ve izlenmesi faaliyetlerine katılımıyla sağlanabilir (www.tepav.org.tr). Bunun içinde Trakya bölgesi aktörleri, bölgesel kalkınma açısından ortak bir akıl oluşturabilir, özellikle değerlendirilebilecek alan olarak lojistik dikkatlice ele alınabilir. Çünkü yöre coğrafi olarak buna oldukça uygun potansiyel sunmaktadır.

Geçmişte başvuru politikaları genellikle özel sektör odaklı olup, yerel aktörleri kapsamamaktadır. Bölgesel kalkınmanın ekonomik ve sosyal boyutları göz önünde bulundurulduğunda sadece özel sektör odaklı desteklerle bölge kalkınmasının tam anlamıyla sağlanamayacağı anlaşılmıştır (Şen, 2008: 1). Diğer yandan yerel ve bölgesel kaynakların harekete geçirilmesine yönelik politikalar tartışılırken, ağlar, girişimcilik, yenilik sistemleri, kurumsal yenilik gibi kavramlar önem kazanmıştır (Varol vd, 2008: 2).

Bölgesel kalkınma açısından her şeyden önce bölgenin iç dinamiklerini hayat geçirmek önemlidir. Bölge plan ve programla hayata geçirilirken yenilikçi ve rekabette üstünlük sağlayacak bir yapının oluşmasına dikkate edilmesinde yarar vardır. Diğer yandan bir bölgenin kalkınması açısından bilgiyi üretim süreçlerinde kullanacak nitelikli meslek elemanlarının yetiştirilmesinin önemi günümüzde çok iyi anlaşılmış olup, bölgeye eğitim kurumları desteği önemlidir. Bunların yanında bölgeyi sosyo- ekonomik olarak geliştirecek, istihdam yaratacak yatırımların yapılması, desteklenmesi ve teşvik edilmesi, yatırımı cazip hale getirecek çalışmaların yapılması gerekir.

3. Lojistiğin Önemi

Küreselleşme ve bilgisayar teknolojisi ile birlikte dünyada yepyeni bir dönem başlamıştır. Bilgi ve mal akışı küresel boyutta gerçekleşmeye başlamış, mallar üretildikleri yerlerden sınır ötesi, kıtalar ötesi piyasalarda tüketicilere sunulur hale gelmiştir. Malları üretildikleri noktalardan tüketildikleri noktalara ulaştırabilmek için lojistik önemli hale gelmiş, hızla gelişen bir sektör olmuştur.

Ürünlerin düşük maliyet ve müşteri memnuniyeti gözetilerek üreticiden tüketiciye ulaştırılması işletmelerin üzerinde durdukları önemli bir konudur. Lojistik faaliyetler ülke sınırlarını aşan bir yapıda sürdürülmekte, ürünlerin zamanında tüketiciye ulaştırılması beklenmektedir. Bunun içinde uluslararası bir düzlemde işbirlikleri ve kombinasyonlar yapılmakta, lojistik faaliyetler herhangi bir zaman sınırlamasına tabi tutulmaksızın tüm gün, ay yıl içinde kesintisiz olarak yapılmaktadır. Lojistik faaliyetler olmadan bir ürünü istenilen zamanda ve yerde hazır bulundurmamak olanaksızdır. Diğer yandan uluslararası pazar şartları içerisinde hiçbir tarafın; tedarikçi, üretici, dağıtıcı ya da müşterinin gecikmeye tahammülü bulunmamaktadır. En küçük bir gecikme veya hata bütün bir şirket imajının zarar görmesine ve pazar payının kaybedilmesine neden olmaktadır (Erdal, 2005: 146). Bu nedenle, küreselleşme ile birlikte lojistikte işletmeler için önemli bir hale gelmiştir. Özellikle yoğun rekabet ortamında faaliyetleri gösteren işletmeler, değer yaratmayan süreçleri elimine ederek, değer yaratan süreçleri geliştirme yoluna gitmektedirler. Lojistikte işletmeler açısından değer yaratan bir süreç olarak değerlendirilmektedir (Ballou, 1999: 11).

Küreselleşme dünyada mal hareketlerinin yönünü ve boyutunu etkilemiş, mal hareketleri küresel düzeyde gerçekleşmeye başlamıştır. Bu hareketin gerçekleştirilmesi içinde lojistik ön plana çıkmış ve lojistik

küresel rekabet ortamında ülkelere, şirketlere rekabet avantajı yaratmada etkili bir rol oynamaya başlamıştır. Bu bağlamda da lojistiğe ve verilen önem ve yatırım yıllar içinde artmış, lojistikte yeni uygulamalar ortaya çıkmıştır. Bunlardan birisi de lojistik köylerdir. Lojistik köy, özel olarak tanımlanmış bir alan olup, bu alanda ulusal ve uluslararası lojistik uygulamalar açısından gerekli faaliyetler yerine getirilmektedir. Lojistik köyler genelde lojistik uygulama açısından etkinlik ve verimlilik ile avantaj sağlayabilecek yerlere kurulmaktadır. Bunlar demir yollarının uygun yakınlıktaki yerlere, limanlara yakın yerler veya sanayinin yoğun olduğu yerler seçilebilmektedir. Lojistik köylerde, lojistikle ilgili faaliyetleri yerine getirmek olanaklıdır.




Lojistik köylerin, Avrupa’da 1960’lı yıllardan sonra, Türkiye’de ise 2005 yılından sonra gündeme gelmiş olduğu söylenebilir. Lojistik köy “Freight Village”, “Güterverkehrszentren” isimlerinden gelmektedir. Lojistik köy, hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayırıştırma, 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 işletmenler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir (www.ins.itu.edu.tr). Lojistik köyler lojistik hizmetlerin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesi açısından önemlidir. Lojistik köyler, bölgesel gelişmeye, istihdama ve ekonomiye olan büyük katkıları yanında önemli avantajlar sağlamaktadır. Lojistik köylerin sağladıkları avantajlar şöyle sıralanabilir (<http://www.mersinlojistikkoy.com>);

- Yük taşımalarıyla ilgili ticari faaliyetlerin bir araya toplanması suretiyle lojistik zincirin verimli hale gelmesi.
- Araç, insan gücü ve depo kullanımının en uygun seviyeye getirilmesi.
- Tek elden yönetim, toplam nakliye, sınav ve personel maliyetlerinde düşüş.
- Taşıma cirolarında artış.

Ülkelerin kalkınmasında ve gelişmişliğin sürdürülebilir olmasında lojistik köyler önemli fonksiyonlar üstlenmektedir. Gelişmiş ülkelere baktığımızda lojistik köyler konusunda önemli mesafeler aldıkları gözlenmektedir. Özellikle bu konuda İtalya’nın öne çıktığı görülmektedir. Yapılan bir araştırmaya göre Avrupa’nın önde gelen 15 lojistik köyü sıralanmıştır. Bu sıralamaya göre (<http://www.gvz-org.de,2011>);

Table 1 / Tablo 1: Avrupa Lojistik Köy Sıralaması

Sıralama	Yer	Performans (Max 250 puan)
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 3 Lille	174

İtalya'nın ilk 15 lojistik köy içinde 6 lojistik köyü, Almanya'nın 4 lojistik köyü, İspanyanın ise 3 lojistik köyü bulunmaktadır. Avusturya ve Fransa ise birer lojistik köy ile sıralamada yer almışlardır. Diğer yandan Almanya'da lojistik köyler bakımından önemli ülkelerden birisidir. Almanya'da halen 35 lojistik bulunmakta olup bunlardan ilk on sıradakiler şunlardır (<http://www.gvz-org.de,2011>);

Tablo 2 / *Tablo 2:* Almanya'da Lojistik Köy Sıralaması

Sıralama	Yer	Performans (Max 300 puan)
1	Bremen	280
2	Nürnberg	265
3	Berlin-Süd	257
4	Leipzig	255
5	Dresden	243
6	Emsland	241
7	Regensburg	238
8	Berlin-West	236
9	Herne	233
10	Trier	226

Kaynak: DDG 2007

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtım, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alan olarak tanımlanmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu lojistik merkezlerin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Bu bağlamda TCDD, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde farklı ölçeklerde 16 noktada kurulmaktadır.

Bunlar; Eskişehir (Hasanbey), İzmit (Köseköy), Kayseri (Boğazköprü), İstanbul (Halkalı/İspartakule), Samsun(Gelemen), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Kaklık (Denizli), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars ve Sivas lojistik merkezleridir (<http://www.tcdd.gov.tr>). Lojistik köylerin kurulacağı yerler aşağıdaki harita üzerinde görülebilir.



Map 1 / Harita 1: Türkiye'deki lojistik köyler

Günümüzde küresel rekabette avantaj sağlayabilmek açısından lojistik hizmetlerin önemi gittikçe artmaktadır. Malların üretim öncesi ve üretim noktalarından hızlı, uygun maliyetle, zamanlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırılması önemlidir. Bu hizmetlere üreten lojistik firmaları, ürünlerin uluslararası düzeyde taşınması için gereken işbirliklerini ve kombinasyonları yaparak, işletmeler açısından tek başlarına ulaştırılması zor, maliyetli olabilecek işleri kolayca ve uygun maliyetlerle yaparak önemli fırsatlar sunmaktadır. İşletmeler kendi ana faaliyetlerine odaklanarak, lojistik gibi hizmetleri satın alarak, üretimlerinde etkinliğe ve verimliliğe odaklanabilmektedirler.

4. Trakya Bölgesinin Genel Durumu

Trakya bölgesi Türkiye'nin Avrupa kıtası üzerindeki topraklarından olup, üç ili kapsayan (Edirne, Tekirdağ, Kırklareli) bir bölge olarak değerlendirilmektedir. Bölge deniz, kara ve hava ulaşımı açısından uygun konumdadır. Karadeniz, Marmara Denizi ve Ege Denizine kıyıları bulunmaktadır. Ayrıca Yunanistan ve Bulgaristan ile kara sınırı bulunmaktadır.

4.1. Genel Olarak Bölgenin Durumu

Trakya bölgesi verimli ve geniş coğrafyası ile tarıma oldukça elverişli bir bölgedir. Bölgede sanayileşme 1980'li yıllardan sonra başladığı söylenebilir. Türkiye İstatistik Kurumunun 2006 yılı verilerine dayanarak, kalkınma ajansları bölümlendirmesine uygun olarak yayınladığı istatistiklere göre bölgenin tarımda payı %3,5, sanayide %3,2 ve hizmetlerdeki payı ise % 2,3 olup toplam gayrisafi katma değer içindeki payı % 2,6 ve 26 kalkınma ajansı içindeki sırası 11'dir. En büyük pay ise % 27,5 ile İstanbul'undur.

Table 3 / Tablo 3: TÜİK Sektörlere Göre Bölgesel Paylar-İstatistik Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2 (2004-2006)

TR	Türkiye	2006				
		TARIM Agriculture	SANAYİ Industry	HİZMETLER Services	GAYRİSAFİ KATMA DEĞER GVA	SIRA
		100,0	100,0	100,0	100,0	
TR10	İstanbul	0,9	28,4	31,1	27,5	1
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	3,5	3,2	2,3	2,6	11
TR22	Balıkesir, Çanakkale	4,6	1,4	1,8	2,0	16
TR31	İzmir	3,9	6,8	7,0	6,6	4
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	7,1	3,3	3,5	3,8	8

TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	7,5	4,2	2,7	3,6	9
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	4,6	10,1	5,4	6,6	3
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	4,7	8,6	5,2	6,1	5
TR51	Ankara	2,6	7,4	9,9	8,5	2
TR52	Konya, Karaman	5,2	2,0	2,0	2,3	14
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	6,4	2,2	4,4	4,0	7
TR62	Adana, Mersin	7,1	3,3	3,9	4,1	6
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	4,4	2,2	2,1	2,3	13
TR	Türkiye	2006				
		TARIM Agriculture	SANAYİ Industry	HİZMETLER Services	GAYRİSAFİ KATMA DEĞER GVA	SIRA
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	3,4	2,3	2,1	2,3	15
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	0,8	2,2	1,4	1,6	19
TR82	Kastamonu, Çankır, Sinop	1,8	0,6	0,7	0,8	25
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	5,7	2,2	2,6	2,8	10
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	4,8	1,9	2,6	2,6	12
TRA1	Erzurum,Erzincan, Bayburt	1,8	0,5	0,9	0,9	24
TRA2	Ağrı, Kars, İğdır, Ardahan	2,0	0,3	0,6	0,7	26
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	2,1	1,0	1,4	1,3	21
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	2,4	0,6	0,9	1,0	23
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	2,4	1,8	1,5	1,7	18
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	4,9	1,0	1,7	1,8	17
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak, Siirt	1,9	1,3	1,0	1,2	22

Bölge illerinin rekabet düzeyi açısından durumu Tablo 4’de gösterilmiştir.

Table 4 / Tablo 4: İllerarası Rekabetçilik Endeksi 2009-2010 (URAK-Deloitte)

Sıra	İl	2009-2010 Genel Endeks Değeri
1	İstanbul	86,01
2	Ankara	49,73
3	İzmir	42,72
4	Bursa	35,10
5	Kocaeli	32,82
6	Eskişehir	32,08
7	Tekirdağ	29,71
24	Edirne	22,16
31	Kırklareli	20,20
80	Şırnak	6,31
81	Hakkari	6,23

Bölgenin rekabet endeksi en yüksek ili Tekirdağ olup sıralamadaki yeri yedidir. Türkiye’deki büyük illerin hemen arkasında yer almaktadır. Edirne 24. sırada yer alırken Kırklareli ise 31. sırada yer almaktadır. Bölge rekabet açısından büyük illerden sonra güçlü ve geliştirilebilecek bir potansiyel sunmaktadır.

Trakya bölgesi başta Tekirdağ olmak üzere sanayileşme yolunda önemli mesafeler kat etmektedir. Özellikle Tekirdağ Çerkezköy, Çorlu gibi birimlerinde önemli bir sanayi yoğunluğu bulunmaktadır. Tekirdağ sanayileşme yanında limanları ve konumu itibarıyla de lojistik alanında potansiyele sahip bir il konumundadır.

4.2. Lojistik Sektörü

Lojistik hizmet sektörü açısından Trakya Bölgesi önemli bir potansiyel sunmaktadır. Diğer yandan lojistik merkez olma potansiyeline paralel olarak, Trakya Bölgesi farklı taşıma modlarının kesiştiği bir geçiş bölgesi hüviyetine sahiptir. Avrupa ve İstanbul’a yakınlık, Bölgenin lojistik üs olarak hizmet vermesini sağlayacak önemli avantajlar sunmaktadır.

Marmara Denizi, Ege Denizi ve Karadeniz’e kıyısı olan Trakya Bölgesi, Türkiye’nin üç denize birden kıyısı olan tek bölgesidir. Trakya Bölgesinin önemli limanları Tekirdağ ilinde yoğunlaşmış olup, bunlar arasında Akport Limanı, Martaş Limanı, OPET ve BOTAS’a ait LNG terminalleri yer almaktadır. Gelecekte bölgenin gelişiminde lokomotif sektörlerden birisi lojistik olabilecektir. Ekonomik alanda hız, maliyet ve esneklik kavramlarının ön plana çıkmasıyla birlikte lojistik sektörünün önemi daha da artmıştır. Farklı taşıma modlarını entegre eden intermodal taşımacılık sistemleri, lojistik faaliyetlerin vazgeçilmez unsurları haline dönüşmüştür. Bu anlamda, Trakya Bölgesi mevcut havaalanı, limanları, demiryolu ve denizyolu bağlantıları ile gelişmiş bir lojistik sektörüne üs olabilecek nitelikleri haizdir. Bu niteliklerin en başında coğrafi konum yer almaktadır. Zira Bölge, gerek Avrupa-Asya arasında bir köprü işlevi görme gerekse İstanbul’a yakınlık gibi özellikleri etkin bir şekilde kullanılabilir. Ayrıca, ülke dış ticaretinde Avrupa ülkelerinin önemli bir paya sahip olması, Trakya Bölgesinin jeo-ekonomik konumunu güçlendirmektedir. Lojistik üs olma niteliklerinin ikincisi, güçlü bir ulaştırma altyapısı ve bu altyapının intermodal taşımacılık sistemlerine uygunluğudur. Tekirdağ’da bulunan Akport Limanı’nın demiryolu hattı ile bağlantısı tamamlanmıştır. Marmara Denizi içinde ve Avrupa limanları kapsamında gerçekleştirilen Ro-Ro seferleri, Bölgenin ülke ve dünya pazarlarına erişimini kolaylaştırmaktadır. İnşa çalışmalarının devam ettiği 2.500.000 TEU kapasiteli Asyaport Limanı’nın ise, Bölgenin lojistik potansiyelinin gelişmesi noktasında büyük katkı yapacağı görülmektedir (Trakya Bölge Planı, 2010)

Lojistik yatırımlar açısından Trakya bölgesi, özelden de Tekirdağ oldukça önemli mesafe almakta olduğu görülmektedir. Tekirdağ’ın deniz kenarında bir il olması özellikle bölge illeri içinde avantajlı bir haline gelmesini sağlamaktadır. Bunun için Trakya bölgesi içinde Tekirdağ lojistik merkez kurma açısından oldukça önemli olanaklar sunan bir konumdadır.

5. Lojistiğin Bölgesel Kalkınmaya Katkısı, Sorunlar ve Çözüm Önerileri

5.1. Lojistiğin Bölgesel Kalkınmaya Katkısı

Lojistik bir ülkedeki ve bölgedeki malların talebin olduğu noktalara doğru en uygun maliyetle, hızlı, güvenilir ve zamanlı olarak ulaştırılmasını sağlar. Bunun için, işletmelere bu hizmeti sunacak lojistik işletmelerin olması bölge işletmelerine ve ülkeye önemli katkılar sağlar. Bölgesel kalkınma açısından lojistik sektörü önemli olup, bunun için bölgenin lojistik master planının yapılması yerinde olacaktır. Master plan kısaca ana plan olarak da söylenebilir. Diğer bir deyişle genel olarak master plan, bölgede yer alacak lojistik köylerin ve ulaşım koridorlarının, limanların vb. bir plana bağlanmasıdır.

Lojistik Master Planı (LMP) kısa ve uzun dönemli matrisleri geliştiren bir planlama sürecidir. Bilgi sistemleri gereklerini, süreç tanımlarını ve lojistiğin bütünü için organizasyonel gereklilikleri belirleyen bir süreçtir. Burada lojistik; müşteri ilişkilerinden, envanter yönetimine, tedarik, taşımacılık ve depolamaya kadar bir bütün olarak ele alınmaktadır. Lojistik master planının amacı genel anlamda Türkiye'nin lojistik sisteminin etkinliğini bir bütün olarak arttırmaktır. Böylelikle istihdam ve gelişme desteklenerek ekonomiyi güçlendirmede etkili olunacak ve sürdürülebilir gelişmeye katkıda bulunulmuş olacaktır (Kutlu ve Gür, 2008).

Diğer yandan toplumsal ve bölgesel kalkınmaya da önemli katkıları bulunmaktadır. Bu katkılar şöyle sıralanabilir (www.ambar.com.tr);

- Şehir merkezlerine etkili ve çevre dostu dağıtım sağlamakta ve yükün gerekli yerlere teslimini kolaylaştırmaktadır.
- Endüstriyel ve sevkiyat şirketleri için ilgi çekici imkânlar sunduklarından, bölgenin ekonomik gelişimini teşvik etmekte, bölgenin rekabet gücünü artırmaktadır.
- Yükün, karayolundan demiryoluna yönelmesine etki etmekte, karayolundaki trafik yükünü azaltmakta ve daha az çevre kirliliği yaratmaktadır.
- Özel sektöründe içinde olması nedeniyle bölgedeki istihdamın gelişmesine katkı sağlamaktadır.
- Arazilerin planlı bir şekilde kullanılmasını ve estetik güzellik sağlanmaktadır.

Trakya bölgesi lojistik hizmetlerin sunumu açısından önemli avantajları olan bir bölge olup, bölge içinde Tekirdağ ili ön plana çıkmakta ve üretim ve sanayileşme bakımından Türkiye'de önemli bir konumda bulunmaktadır. Tekirdağ Marmara Denizine kıyısı olan bir il olup, bir liman şehridir. İl doğru bir coğrafik konumda bulunmakta ve lojistik açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Diğer bir deyişle ulusal ve uluslararası düzeyde her türlü mal girişi ve çıkışı olanaklı olabilmektedir. Diğer yandan il gidiş-gelişli yollarla oto yollara bağlanmaktadır. Diğer yandan demiryolu bağlantısı da sağlanan il, lojistik açıdan önemli bir hale gelmiştir. Demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu ulaşımına sahip olan ilde lojistik sektörünün gelecekte çok daha büyük hizmetler üreteceği değerlendirilebilir. Diğer yandan liman ve çevresi büyümeye olanaklı olup, Marmara Denizinin karşı kıyılarına ulaşım açısından konumu uygundur. Bölge içinde ulaşım olanağı vermesi diğer bir avantajlı durumdur.

2010 yılında; Tekirdağ Limanı'nın mevcut demiryolu ağına bağlanması suretiyle, Derince ve İstanbul limanlarındaki sıkışıklığın önlenmesi, ayrıca Bandırma-Tekirdağ feribot taşımacılığı sayesinde öncelikle Ege bölgesinin Avrupa'ya bağlantısı noktasında yaklaşık 600 km yolun kısalması ve Boğaz trafiğinin azaltılması amaçlarıyla planlanan Tekirdağ-Muratlı demiryolu işletmeye açılmıştır (T.C.Ulaştırma Bakanlığı 2010: 66)

Yakın bir zaman diliminde Tekirdağ limanının daha aktif olarak çalışması ile yük akımı başlayacaktır. Bir lojistik master plan Trakya bölgesi için gereklidir ve hazırlanmalıdır. Aksi takdirde Tekirdağ bölgesi ve limanı bir transit yol olacak ve bölgenin gelişmesine bir katkı sağlamayacaktır. Lojistik sektörünün bir bölgenin gelişmesine etkisi olması için yatırımın, sektörel bilginin ve insan kaynaklarının aynı anda hazır edilmesi gereklidir. Örneğin Mersin projesinde bu sağlanmıştır. Bundan dolayı proje bir bölgesel seferberlik gibi yürütülmekte ve katılım sağlanmakta, hızla ilerlemektedir. Trakya bölgesinde de yapılması gereken budur. Tekirdağ'a yakın, liman destekli bir lojistik köy, Edirne'ye yakın demiryolu destekli, intermodal terminal ağırlıklı ikinci bir lojistik köy kapalı gözle bir görülen bir ihtiyaçtır (Yıldıztekin, <http://www.lojiport.com>).

Lojistik sektöründe son yıllarda önemli atılımlar olduğu gözlenmektedir. Özellikle lojistik yatırımlar dikkate çekicidir. Özellikle lojistik köyler bakımından önemli adımlar atılmakta, yatırımlar yapılmaktadır. Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmış olup, Eskişehir (Hasanbey) ve Kayseri (Boğazköprü)'nün 2. Etap işleri ile Erzurum (Palandöken) ve Balıkesir (Gökköy)'ün inşaat işlerine başlanacaktır. Diğer lojistik merkezlerle ilgili

çalışmalar devam etmektedir (TCDD). Ancak Trakya bölgesi, bölge içinde de konumu itibariyle uygun olan Tekirdağ bu yatırımlar kapsamı içinde yer almadığı görülmektedir. Tekirdağ'ında değerlendirilmesi bölgenin kalkınmasına önemli katkılar verecektir.

Bölgede lojistik sektörün gelişmesi ile birlikte bütün dünyaya açılan bir kap haline gelecektir. KOBİ ve büyük ölçekli işletmeler üretimlerine odaklanacak, ürettikleri bütün dünyada talebi olan noktalara ulaştırmada zorluklarla karşılaşmayacaklardır. Bu da işletmelerin gelişmesine büyümesine olanak sağlayacak, hem istihdam, gelir gibi birçok konuda ortaya çıkan sorunların çözümüne katkı sağlayacaktır.

Ayrıca sektörün gelişimi ile birlikte altyapı yatırımları güçlenecek, altyapı sorunlarının çözümüne katkı sağlayacaktır. Ulaşım kolaylaşacak, daha nitelikli bir hayat standardına ulaşılacaktır. Bir başka açıdan da organize sanayi bölgeleri ve diğer üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağı ile üretim ve tedarikte oluşabilecek sorunlar aza indirilebilecektir. Diğer yandan lojistik hizmet sektörünün gelişimi ile birlikte nitelikli meslek elmanı gereksinimi doğacaktır. Bu gereksinimi karşılamak üzere eğitim kurumları açılacaktır.

5.2. Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Trakya Bölgesi, özellikle coğrafi konumu, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığı dolayısı ile lojistik sektöründe önemli potansiyeller sunmaktadır. Trakya Bölgesi Kalkınma Ajansı tarafından 2010-2013 Bölge planı yayınlanmıştır. Bu plan çerçevesinde bölgenin Güçlü ve Zayıf Yönler - Fırsatlar ve Tehditler Analizi yapılmıştır. Bu analiz sonuçları Tablo 5'te sunulmaktadır.

Table 5 / Tablo 5: Trakya Bölgesi Güçlü ve Zayıf Yönler- Fırsatlar ve Tehditler Analizi (Bölge Kalkınma Planı, 2010)

Bölgenin Güçlü Yönleri	Zayıf yönleri
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bölgenin coğrafi konumu itibariyle Asya ve Avrupa arasında önemli bir köprü olması ve bölgede sınır kapılarının bulunması ▪ Bölgenin önemli ulaşım yolları üzerinde bir kavşak noktası olması ve deniz, kara ve hava olmak üzere çok yönlü ulaşım şekillerinin mevcudiyeti ▪ Bölgede okullaşma oranının yüksek olması ▪ Bölge illerinin her birinin üniversiteye sahip olması ▪ Çorlu, Çerkezköy ve Lüleburgaz ilçelerinde sanayinin yoğun olması ▪ Bölgede 1 serbest Bölge ve 6 organize sanayi bölgesinin var olması 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Altyapı yatırımlarında yaşanan mali kaynak yetersizliği ▪ Tekirdağ ile özellikle Trakya'nın batı aksında kalan sanayi bölgeleri arasında ulaşım bağlantılarının zayıf olması ▪ KOBİ'lerin dış ticaret konusunda bilgi ve deneyimlerinin yetersiz olması ▪ Bölgede mevcut olan gümrüklerin ihtiyacı karşılamada yetersiz kalması ▪ Depolama ve sınıflama tesislerinin yetersiz olması ▪ Altyapı tesisat planlarına ilişkin sayısal veri eksikliği olması ▪ Bölgedeki şehirleşme, sosyal ve kültürel hayatın kalifiye elemanlar için cezbedici olmaması ▪ Eğitim ve staj programlarının bölgenin ihtiyaçlarına cevap verememesi ve ara eleman talebinin karşılanamaması
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bölgeye ulaşım olanaklarını arttıracak hızlı tren, otoyol, havaalanı ve limanlara yönelik projelerin bulunması ▪ Tekirdağ'da Lojistik OSB kurulma başvurusunun yapılması ▪ Havsa Uluslararası Endüstri ve Lojistik Merkezi Projesi'nin varlığı ▪ TCDD'nin bölgede lojistik merkez kurmaya yönelik ön çalışmalarda bulunması ▪ Marmara Bölgesi genelinde oluşan lojistik yükünün bir kısmının Bölgeye kayma olasılığı ▪ 2.5 milyon TEU kapasiteli Asyaport limanının yapımına başlanmış olması ▪ Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi'nin varlığı ▪ Ayşekadın Tren Gümrük Merkezi'nin modernize edilmesi halinde gümrük işlemlerinin İstanbul'dan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulaşım modlarının birleştirilip bütünleştirilmesine yönelik kurumlar arası eşgüdüm eksikliğinin bulunması ▪ 1/25.000 Çevre Düzen Planları onaylarının gecikmesi nedeni ile yatırımcıların sıkıntı yaşamaması

<p>bölgeye kayması,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ İstanbul'u Balıkesir'e bağlayacak olan Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Projesi'nin varlığı ▪ Silivri'ye havaalanı yapılmasının gündemde olması ▪ Çorlu Havaalanı'na yönelik kapasite geliştirme planının bulunması ▪ Dereköy Sınır Kapısı'nın genişletilmesine yönelik projenin varlığı ▪ İstanbul metropolüne ve yurtdışı pazarlarına bölgenin yakın olması 	
---	--

SWOT analizinden de anlaşılacağı gibi bölge önemli fırsatlar yanında sorunları da bünyesinde barındırmaktadır. Lojistik açısından sorunlar şöyle sıralanabilir;

- Bölge lojistik master planının yapılmamış olması
- Ulaşım modalarının birleştirilmesindeki güçlükler,
- Nitelikli meslek elemanı
- Lojistik merkezlerin yokluğu,
- Altyapı sorunları
- Üretim noktaları arasındaki bağlantının zayıflığı
- Planlanan yatırımların tamamlanmamış olması
- Şehir olanaklarının nitelikli eleman açısından cazip olmaması, İstanbul'un yakınlığı nedeniyle İstanbul'da kalmaları
- Depo alanları yetersizliği
- Tanıtım eksikliği
- İstanbul'daki limanların varlığı, bu nedenle Tekirdağ limanlarına yönelmeme
- Diğer sorunlar

Yukarıda belirtilen sorunlar bölgenin lojistik açısından sunduğu olanaklar bakımından değerlendirildiğinde çözümü mümkün olan sorunlardır. Özellikle İstanbul'daki büyüme ve sanayinin gelişme yönü dikkate alındığında bölgeye ilgi artacaktır. Özellikle Bölge için dillendirilen projeler ilgiyi daha da arttıracaktır. Özellikle kanal ve Marmara Denizi'nin çevresini dolaşacak hızlı tren Marmara Ring ile İstanbul Çanakkale arası 40 dakikaya ineceği belirtilmektedir (Milliyet Gazetesi, 2011).



Map 2 / Harita 2: Marmara Ring Hızlı Tren projesi

Böyle bir projenin hayata geçmesi bölge açısından önemli bir gelişmeye kaynaklık edecektir.

Bölgede var olan sorunların aşılması ve bölgenin lojistik potansiyelinin ortaya çıkarılması için yapılması gerekenler şöyle sıralanabilir:

- Lojistik altyapının oluşturulması
- Eğitim kurumlarının açılması, sertifika eğitimlerine yer vererek ilk etapta gereksinim durulan nitelikli elemanların sağlanması, hizmet içi eğitim
- Lojistik merkezlerin kurulması için girişimlerde bulunulması
- Üretim noktaları arasında güçlü bir ulaşım ağının oluşturulması
- Bölge karayolu, demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi
- Bölge tüm ulaşım modlarına uygun olup, intermodal bir uygulamaya geçilmesi
- Limanların teknik kapasitelerinin geliştirilmesi
- Lojistik master planın hazırlanması
- Sektörde bilgi teknolojilerinin kullanımının yaygınlaştırılmasını teşvik edilmesi
- Uluslararası fuarlarda Trakya bölgesinin tanıtılması
- Bölgeyi tanıtan yazılı ve görsel materyallerin oluşturulması, örneğin tanıtım kitapları ve lojistik dergisi çıkarılması gibi.
- Bölgenin ve limanlara bağlantı otoyol, karayolu bağlantılarının sağlanması
- Liman demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi
- Çalışanlara hizmetçi eğitimlerin verilmesi

6. Sonuç

Trakya bölgesi Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli'ni kapsayan üç ilin oluşturduğu bir bölge olarak ele alınmakta ve Türkiye'nin Avrupa kıtasındaki topraklarını oluşturmaktadır.

Trakya bölgesi lojistik açısından önemli potansiyele sahip bir bölgedir. Özellikle Tekirdağ limanları, demiryolu ve karayolu bağlantıları ile öne çıkmaktadır. Diğer yandan bölgenin üretim noktalarına olan yakınlığı ve İstanbul'un yükünün Tekirdağ'a doğru yöneleceği hesaba katılırsa bölge gelecekte daha aktif olacak ve lojistik sektörü daha çok gelişecektir.

Bölgenin altyapı, nitelikli sektör elemanı, taşıma modlarının entegrasyonu, lojistik köy, depo alanları gibi bazı sorunları mevcuttur. Ancak bu sorunların üstesinden gelinebilir. Bölge İllerinden Tekirdağ'a limanlar yapılmış ve demiryolu bağlantısı sağlanmıştır. Diğer sorunların çözümü ve lojistik potansiyelin ortaya çıkarılıp değerlendirilmesi içinde çalışmalar yapılmaktadır. Bölgede üç üniversite olması, nitelikli meslek elemanları sorununun çözümü için oldukça önemlidir. Diğer yandan bölge açısından planlanan ve düşünülen birçok proje bulunmaktadır. Bu projelerin hayata geçmesi ile bölge daha cazip hale gelecektir. Dolayısıyla lojistik sektörü de buna paralel olarak gelişecektir. İstihdam yaratma, sosyo-ekonomik gelişme açısından lojistik sektörü bölgeye önemli katkılara verebilecektir.

Kaynakça

- Altay O, Gacaner A, Çatık, N (2004) Ege Bölgesinin Kalkınmasında Finansal Kurumsallaşma Araç Olabilir mi? Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, CI, DPT- Pamukkale Üniversitesi
- Aydın G. T.1, Öğüt K. Lojistik Köy Nedir? <http://www.ins.itu.edu.tr/ksogut/Lojistik%20K%C3%B6y%20Nedir.PDF> E.T:09.12.2011
- Ballou, H. R., Business Logistics Management Planning Organizing and Controlling The Supply Chain, Prentice Hall International, 1999
- Erdal, M., Küresel Lojistik, UTİKAD, 2005
- Filiztekin, Alpay, Barlo, Mehmet, KIBRIS, Özgür, Türkiye'de Bölgesel Kalkınma: Farklılıklar, Bağlıntılar ve Yeni Bir Mekanizma Tasarımı, TÜRKONFED, 2011
- Kutlu, Serap, Gür Amil Furkan, Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye, Mevzuat Dergisi, Sayı:129, Eylül 2008
- Şen, Ali (2008), Bölgesel Kalkınma ve Hibe Programları, 3. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu, 27-28 Kasım 2008, Mersin

Varol, Çiğdem, Eceral, Tanyel Özelçi,(2008) Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Çalışmalarının Uygulanma/Uygulanamama Süreçleri, 3. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu, 27-28 Kasım 2008, Mersin

Yıldıztekin Atilla, Trakya’nın Kalkınmasında Lojistik Sektörü <http://www.lojiport.com> E.T:15.08.2011

TR21 Trakya Bölge Planı, 2010-2013, Trakya Kalkınma Ajansı, 2010

URAK-Deloitte Uluslar arası Rekabetçilik Endeksi 2009-2010

T.C.Ulaştırma Bakanlığı 2010 İdare Faaliyet Raporu,Nisan 2011, s.66.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/doc-Is/20110622_130056_204_1_44520.pdf E.T: 02.09.2011

<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikloy.pdf> E.T:12.09.2011

TÜİK Sektörlere Göre Bölgesel Paylar- İstatistik Bölge Birimleri Sınıflaması Düzey 2 (2004-2006)

Milliyet Gazetesi, 16.09.2011

<http://www.tepav.org.tr>

<http://www.gvz-org.de> E.T: 27.11.2011

<http://www.transport.com.tr> E.T:10.12.2011

<http://www.mersinlojistikloy.com> E.T:09.12.2011

<http://www.ambar.com.tr>, TCDD Lojistik Köyler Projesi, E.T.10.12.2011