

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
LOJİSTİK YÖNETİMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

LOJİSTİK MERKEZ SEÇİM KRİTERLERİ AÇISINDAN YALOVA İLİ
LOJİSTİK MERKEZ YER SEÇİMİ

İbrahim Polat KALKAN

DANIŞMAN
Doç. Dr. Gül DENKTAŞ ŞAKAR

İZMİR
2018

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Lojistik Merkez Seçim Kriterleri Açısından Yalova İli Lojistik Merkez Yer Seçimi” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.... / / 2018

İbrahim Polat KALKAN

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Lojistik Merkez Seçim Kriterleri Açısından Yalova İli Lojistik Merkez Yer Seçimi

İbrahim Polat KALKAN

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı

Lojistik Yönetimi Programı

Dünya ticaretinin küresel hale gelmesi ile ülkeler ve kurumlar arasındaki ticarete ölçekler büyümüş ve rekabet artmıştır. Artan rekabet ve azalan kar payları ile lojistik maliyetlerin azaltılması, süreçlerin hızlandırılması söz konusudur. Lojistik hizmetlerin geliştirilmesindeki yöntemlerden birisi de çoklu taşımanın artırılması, demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesidir. Lojistik merkezler de tüm dünyada lojistiğin gelişmesine destek veren tesisler olarak yıllardır kullanılmaktadır. Çalışmada, Türkiye’de yer alan lojistik merkez alanları ile Yalova’nın lojistik merkeze olan uyumluluğu irdelenmiştir. Globalleşmenin de etkisiyle dış ticaretteki yoğunluk ile lojistikte çoklu taşıma sistemlerine ihtiyaç artmıştır. Çoklu taşımacılığın uyumlu halde işleyişi lojistik merkezleri ile yakından ilişkilidir. Araştırmanın sonuçlarına göre; özellikle Avrupa ülkeleri ile Türkiye arasında gelişen ithalat ve ihracat yoğunluğu sebebiyle Marmara Bölgesi’nde lojistik merkeze olan ihtiyaç gereklilik haline gelmiştir. İstanbul, Bursa, Kocaeli gibi illerin bütünleşik lojistik hizmeti ile desteklenmesi gerekmektedir. Üretim kapasitesi yüksek ülkemiz için son derece önemli hale gelen lojistiğin ana ve tali merkez olan şehirlerde kapsamlı bir şekilde ele alınması gerekmektedir. İthalat ve ihracat hacmi düşük olan Yalova şehrinde lojistik merkez kurulması ile beraber dış ticaret yatırımcısını çekeceği, İstanbul ve Bursa gibi şehirlerin yük trafiğini azaltacağı görülmüştür. Ancak, şu aşamada üretici sayısının azlığı, kalifiye iş gücü yetersizliği gibi eksiklikleri olduğu saptanmıştır. Lojistik merkez uygulamaları kapsamına alınması öngörülen Yalova, henüz Marmara Bölgesi’nde bir destekleyici aktördür.

İleride ticaretin artmasıyla, demiryolu ve tünel baēlantıları ile çoklu taşımacılık sistemleri sayesinde ulusal ve uluslararası yk tařımacılıēındaki rolü önemli bir hal alacaktır. Tüm bu kriterler eřliēinde, Yalova’da olası kurulacak bir lojistik merkezin Yalova’nın tüm ilçeleri ele alınarak nerede kurulması gerektiēi sebepleri ile irdelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Merkez, oklu Taşımacılık, Marmara Bölgesi, Lojistik, Yalova.



ABSTRACT

Master's Thesis

**Selection of Logistics Center Location in Yalova in Terms of Logistics Center
Selection Criteria**

İbrahim Polat KALKAN

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department of Maritime Business Administration

Logistics Management Program

As world trade becomes global, the scale of trade between countries and institutions has grown and competition has increased. Increased competition and diminishing dividends, lowering logistics costs and accelerating processes are all in question. One of the ways in which logistics services are developed is to increase the number of multi-port, railway and maritime transport. Logistics centers have been used for years as facilities that support the development of logistics all over the world. In the study, compatibility with logistics centers and logistics centers in Yalova, Turkey has been studied in the fields. With the impact of globalization, the need for multimodal transportation systems in logistics has increased with the intensity in foreign trade. The coordination of multimodal transport is closely related to the logistics centers of operation. According to the recent research; need of logistics centre has become a necessity in Marmara Region, especially for the growing export and import trade between Turkey and European Countries. Istanbul, Bursa and Kocaeli should be supported by integrated logistics services. The production capacity should be considered in a comprehensive way in the cities which are the main and secondary hubs of logistics which becomes very important for our country. With the establishment of a logistics center in Yalova, where import and export volume is low, it is seen that the cities such as Istanbul and Bursa will reduce the traffic of foreign investors. However, at the following stage, it has been determined that there are deficiencies such as a lack of the number of producers

and insufficient work force. Yalova, which is estimated to come under the logistics centre application is still supportive actor in the Marmara Region. With increasing trade in the future, the role of national and international freight transport will become important railway and multimodal transport systems. In line with all these criteria, a possible logistic center in Yalova is examined by considering the locations of all the districts of Yalova.

Keywords: Logistics Center, Multimodal Transport, Marmara Region, Logistics, Yalova.



LOJİSTİK MERKEZ SEÇİM KRİTERLERİ AÇISINDAN YALOVA İLİ
LOJİSTİK MERKEZ YER SEÇİMİ
İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xii
TABLolar LİSTESİ	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
EKLER LİSTESİ	xvi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM
LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

1.1. LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ KAVRAMLARI	3
1.2. LOJİSTİK İLE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ ARASINDAKİ FARK	4
1.3. TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER VE LOJİSTİK FONKSİYONLARI	5
1.3.1. Ulaştırma	6
1.3.2. Depolama	7
1.3.3. Müşteri Hizmeti ve Standartları	8
1.3.4. Envanter Yönetimi	8
1.3.5. Sipariş Yönetimi	8
1.3.6. Talep Tahmini	9
1.3.7. Tedarik/Satın Alma	9
1.3.8. Koruyucu Ambalajlama	9

1.3.9. Malzeme Elleçleme	9
1.3.10. Bilgi Yönetimi	9
1.3.11. Fabrika ve Depo Yeri Seçimi	10
1.4. MÜŞTERİ HİZMET DÜZEYİ	10
1.5. LOJİSTİK MALİYETLER	12
1.6. DIŞ KAYNAK KULLANIMI (OUTSOURCING)	14
1.6.1. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı	15
1.6.2. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımının Önemi	15
1.6.3. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımında Dikkat Edilmesi Gereken Etmenler	16
1.6.4. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımının Sağladığı Yararlar	17

İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZ KAVRAMI

2.1. LOJİSTİK MERKEZİN TANIMI	19
2.2. LOJİSTİK MERKEZLERİN TARİHÇESİ	23
2.3. LOJİSTİK MERKEZLERİN KONUMLARI	25
2.4. LOJİSTİK MERKEZLERİN ORTAK ÖZELLİKLERİ	25
2.5. LOJİSTİK MERKEZ OLABİLME KRİTERLERİ	26
2.5.1. Tongzon Açısından Lojistik Merkez Kriterleri	26
2.5.2. Oum ve Park Açısından Lojistik Merkez Kriterleri	27
2.5.3. Bookbinder ve Tan Açısından Lojistik Merkez Kriterleri	28
2.5.4. Kutsal Açısından Lojistik Merkez Kriterleri	29
2.5.5. Erdal Açısından Lojistik Merkez Kriterleri	29
2.5.6. Bamyacı Açısından Lojistik Merkez Kriterleri	30
2.6. LOJİSTİK MERKEZLERİN KURULUŞ YERİ SEÇİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER	33
2.7. LOJİSTİK MERKEZLERİN ÇEVREYE KATKILARI	34
2.8. LOJİSTİK MERKEZ KURULUM SÜRECİ	35

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA VE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK MERKEZLER VE ÖZELLİKLERİ

3.1. AVRUPA’DAKİ LOJİSTİK MERKEZLERE GENEL BAKIŞ	37
3.2. AVRUPA’DA BULUNAN LOJİSTİK MERKEZLERİN ORTAK ÖZELLİKLERİ	39
3.3. AVRUPA’DAKİ EN KÖKLÜ LOJİSTİK MERKEZLER	40
3.4. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK MERKEZ UYGULAMALARI	41
3.4.1. TCDD’nin Lojistik Merkezleri	43
3.4.2. Türkiye Lojistik Master Planlarında Yer Alan Bazı Özel Lojistik Merkezler	48
3.4.3. Yalova’da Lojistik Merkez Olasılığı	50
3.4.3.1. Yalova İlçeleri	52
3.4.3.1.1. Yalova Merkez İlçesi	52
3.4.3.1.2. Armutlu İlçesi	52
3.4.3.1.3. Çınarcık İlçesi	53
3.4.3.1.4. Termal İlçesi	53
3.4.3.1.5. Altınova İlçesi	54
3.4.3.1.6. Çiftlikköy İlçesi	54
3.4.3.2. Yalova İli Lojistik Merkez Önerisi	55

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZ SEÇİM KRİTERLERİ AÇISINDAN YALOVA İLİ LOJİSTİK MERKEZ YER SEÇİMİNE YÖNELİK NİTEL ARAŞTIRMA

4.1. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE ÖNEMİ	56
4.2. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ VE AMACI	57
4.3. ARAŞTIRMANIN SÜRECİ	58
4.4. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ	58
4.4.1. Araştırmanın Yöntemi	58

4.4.1.1. Odak Grup Görüşmesi	61
4.4.1.2. Örneklem	64
4.4.1.2.1. Katılımcıların Profil Özellikleri	65
4.4.1.3. Odak Grup Soru Formunun Oluşturulması	67
4.4.1.4. Veri Analizi Yöntemi: MAXQDA	71
4.5. ARAŞTIRMANIN SONUÇLARI	72
4.5.1. Çalışmanın Bulguları	72
4.5.2. Odak Grup Çalışmasında Öne Çıkarılan Temalar	116
4.6. ÇALIŞMANIN KISITLARI VE SONRAKİ ÇALIŞMALAR İÇİN ÖNERİLER	119
SONUÇ	121
KAYNAKÇA	
EKLER	

KISALTMALAR

CLM	The Council of Logistics Management
CSCMP	Council of Supply Chain Management Professionals
GSMH	Gayri Safi Milli Hâsıla
3PL	Third Party Logistics
LLP	Lead Logistics Provider
4PL	Fourth Party Logistics
DKK	Dış Kaynak Kullanımı
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
JIT	Just in Time
ECR	Efficient Consumer Response
CRM	Customer Relationship Management
SRM	Supplier Relationship Management
ABC	Activity Based Costing
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
İDO	İstanbul Deniz Otobüsü
MSC	Mediterranean Shipping Company
SWOT	Strenghts- Weaknesses- Opportunities- Threats
EEIG	The European Logistics Platforms Association
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Lojistik Merkez Olabilme Kriterleri	s. 26
Tablo 2: Bamyacı Açısından Lojistik Merkez Seçim Kriterleri	s. 30
Tablo 3: Lojistik Merkez Yer Seçim Kriterlerine Yönelik Yazın Taraması	s. 31
Tablo 4: Avrupa Lojistik Köy Sınıflandırması	s. 36
Tablo 5: Avrupa'nın En İyi 20 Lojistik Merkezi	s. 38
Tablo 6: Dört Köklü Lojistik Merkezde Verilen Destekleyici Hizmetler	s. 41
Tablo 7: TCDD Lojistik Köylerin Alanları ve Mevcut Yük Potansiyelleri	s. 43
Tablo 8: Katılımcıların Demografik Bulguları	s. 66
Tablo 9: Değişkenler Grubu	s. 68
Tablo 10: Odak Grup Çalışmasında Öne Çıkarılan Temalar	s. 116
Tablo 11: Katılımcıların Cevaplarına Göre Değişkenlerin Frekansı	s. 122

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Lojistik Unsurları	s. 12
Şekil 2: Lojistik Merkezlerin Gelişim Aşamaları	s. 24
Şekil 3: Lojistik Merkez Konumu	s. 34
Şekil 4: Türkiye’deki Lojistik Köylerin Haritada Gösterimi	s. 42
Şekil 5: Samsun (Gelemen) Lojistik Köyü	s. 45
Şekil 6: Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü	s. 45
Şekil 7: Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü	s. 46
Şekil 8: Ankara Lojistik Üssü	s. 49
Şekil 9: Yalova’nın Konum Haritası	s. 51
Şekil 10: Odak Grup Araştırma Süreci	s. 64
Şekil 11: Birinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 74
Şekil 12: İkinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 76
Şekil 13: Üçüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 80
Şekil 14: Dördüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 82
Şekil 15: Beşinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 85
Şekil 16: Altıncı Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 88
Şekil 17: Yedinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 90
Şekil 18: Sekizinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 92
Şekil 19: Dokuzuncu Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 95
Şekil 20: Onuncu Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 97
Şekil 21: On Birinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 99
Şekil 22: On İkinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 101
Şekil 23: On Üçüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 103
Şekil 24: On Dördüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 105
Şekil 25: On Beşinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 107
Şekil 26: On Altıncı Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 108
Şekil 27: On Yedinci Soruya Ait Kod Matris Analizi	s. 111

Şekil 28: On Sekizinci Soruya Ait Kod Matris Analizi

s. 113

Şekil 29: On Dokuzuncu Soruya Ait Kod Matris Analizi

s. 115



EKLER LİSTESİ

EK 1: Demografik Faktörler Soru Formu	ek s.1
EK 2: Odak Grup Görüşmesinde Katılımcılara Yöneltilen Sorular	ek s.2



GİRİŞ

Lojistik, hammaddenin üretici ile şekil bulup tüketiciye ürün olarak geldiği süreçte doğru ürünün, doğru miktarda, doğru zamanda ve doğru şekilde hazırlanmasını sağlayan faaliyetler dizisinde kullanılan terimdir. Daha açık bir şekilde lojistik, bir ürün veya hammaddenin başlangıç noktasından tüketiciye ulaşıncaya kadar geçen süredeki hareketi boyunca yarar sağlayan çeşitli faaliyetlerin sistematik organizasyonudur. Buradaki fayda genelde malın üretilmesi ve kullanıcısına ulaştırılması gereken elle tutulabilir bir madde halindedir. Bazen de bu fayda, elle tutulabilme özelliği olmayan ve hizmet olarak nitelendirilen bir şekilde görülebilir. Lojistik, eskilerden sadece taşımacılık olarak adlandırılırken, küreselleşme ve teknolojinin de etkisiyle günümüzde ise hizmetler bütünü olarak algılanmaktadır. Lojistik sektörü sadece nakliyat olarak görülmekten uzaklaşmış, katma değerli servislerinde eklenmesiyle artık gerçek anlamına ulaşmaya başlamıştır. Lojistiğin bütünleşik bir hizmet sektörü haline dönüşmesi kuşkusuz lojistik merkezlere olan ihtiyacı artırmıştır. Lojistik merkezler ile müşterilerin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ürünlerin depolanması, elleçlenmesi gibi verilmesi gereken tüm hizmetlerin bir noktadan sağlanması tedarik zinciri akışını son derece hızlandıracaktır.

Lojistik merkez, ulusal ve uluslararası anlamda taşıma için gerekli olan tüm işleticilerin bir arada bulunduğu belli bir bölgedir. Bulunduğu konum itibarıyla de birden fazla taşıma türünü kullanmaya olanak sağlaması ithalat ve ihracat için önemini artırmaktadır. Lojistik merkezler ulusal ekonomiye yaptıkları katkılar ve ulaştıkları etki alanının büyüklüğüne göre bölgesel gelişim planlarının önemli birer parçalarıdır. Bu nedenle, kurulması planlanan lojistik merkez sürecinde pek çok kriter dikkate alınmalıdır.

Bu çalışmada, bütünleşik lojistik hizmetinde çok önemli bir yere sahip olan lojistik merkezlerin kurulması için gerekli kriterlerin belirlenmesi ve Yalova ili için bir lojistik merkez kurulmasına ihtiyaç olup olmadığının saptanması, olası kurulacak lojistik merkezin Yalova’da nereye kurulabileceğinin belirlenmesi hedeflenmektedir. Çalışmada ilk olarak lojistik ve tedarik zinciri kavramlarına yönelik oluşturulan genel bir girişin ardından, lojistik merkez kavramı, lojistik merkezlerin tarihçesi,

lojistik merkezlerin konumları, lojistik merkezlerin ortak özellikleri, lojistik merkez olabilme kriterleri ve kuruluş yeri seçim kriterlerine yönelik bilgi ve ilgili yazın taraması sunulmaktadır. İlgili yazın taramasının ardından, genel olarak Avrupa ve Türkiye’deki lojistik merkezler ve özellikleri ile Yalova ili ele alınarak Yalova’nın ilçelerine yönelik ilgili yazın taramasına yer verilmiştir. Çalışmada kullanılan nitel araştırma yöntemi uzmanların katılımıyla yapılan odak grup görüşmesidir. Odak grup görüşmesinde toplanan veriler MAXQDA programı ile analiz edilmiştir. Odak grup görüşmesinde katılımcılara 19 soru sorulmuştur. Odak grup görüşmesinde yer alan katılımcılara önce sorulan 3 soru değişik temsil öbeklerinin lojistik merkezin genel tasarısı hakkındaki fikirlerinin toplanması ile vaziyette bulunması gereken kurum ve kuruluşlar hakkında bilgi almak amaçlı düzenlenmiştir. Bunlara yönelik olarak da sonraki 15 soru “Yalova’da kurulacak olası lojistik merkezin genel tasarısı, işlevsel boyutları, tedarik zinciri, ekonomik açıdan uygun lokasyon tespiti, yönetmelik planlamaları, temellerin oluşması, uygun alt yapı durumu, Yalova ilinin lojistik merkez gereksinimi, buna istinaden Yalova’da hangi bölgenin lojistik merkez kurulumu için uygun olduğu” gibi kıstaslar esas alınarak düzenlenmiştir. Yalova ilinde lojistik merkez fikri ile genel lojistik merkezler hakkında bir bakış oluşturulmuştur. Son soru ise, Yalova’da kurulması olası olan bir lojistik merkezin maliyeti konusunda katılımcıların fikrini öğrenmek amacı ile düzenlenmiştir. Sorulara verilen cevaplar word dosyasına aktarılarak MAXQDA programı ile analiz edilmiş ve bulgular sunulmuştur.

Sonuç olarak, çalışmanın Yalova için lojistik merkez ihtiyacının olup olmadığı ve lojistik potansiyelini ortaya koyması açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, kalitatif bir araştırma gerçekleştirilmesi sebebi ile öne çıkarılan temaların ve bulguların kullanılan nitel analiz programı ile kantitatif bir araştırma için veri olarak kullanılabildiği görülmüştür.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

Ülkeler arası ticaret hacmindeki büyüme ve ulaşım sektöründeki gelişmelerle birlikte lojistik kavramı, her geçen gün önemini artırmaktadır. Çalışmanın bu kısmında, lojistik kavramı tarihsel gelişimi ile birlikte ele alınacak, ardından tedarik zinciri yönetimi kavramı ve dış kaynak kullanımı kavramı ile birlikte dış kaynak kullanımının lojistik sektöründeki önemine değinilecektir. Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımının sağladığı yararlar ilgili ayrıntılı bilgilerin verileceği bir sonraki aşamanın ardından lojistik merkezler üzerinde durulacaktır.

1.1. LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ KAVRAMLARI

Türk Dil Kurumu'nun hazırladığı sözlükte lojistik tanım olarak; askeri bir olayda veya savaşta ikmal, sağlık, yol, haberleşme gibi hizmetlerin sağlandığı stratejik hareketlerin birleştiği alan olarak verilmiştir (Keskin, 2008: 4).

Lojistik ile ilgili en kabul gören ve net tanım eski adı The Council of Logistics Management (CLM) olan konseyin yapmış olduğudur. Yeni adı Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri (Council of Supply Chain Management Professionals) olan konseye göre; *“Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik çeşitli ürünlerin, hizmetin ve bilgi akışının, üretim noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki her türlü hareketin kontrol altında tutulması, planlanması ve organize edilmesidir”* şeklinde tanımlanır (Çancı ve Erdal, 2003: 35).

The Council of Logistics Management kuruluşunun yaptığı tanımda bazı hususları detaylandırmaya gerek vardır. Bu hususlar; müşteri ve tedarik zinciridir. Lojistikçiler için müşteri varılacak noktadır, tüketicidir. Tedarik zinciri ise, tedarikçi, üretici, dağıtıcı, toptancı, perakendeci ve tüketiciden oluşur. Lojistikçiler, tedarik zinciri içinde bilgi ve malzeme akışını yürüterek, alıcı ve tedarikçi arasında aracılık görevini yerine getirir (Aydın, 2011: 10).

Bir başka tanıma göre ise lojistik, siparişleri maliyet açısından en verimli şekilde yerine getirerek şimdiki ve ilerideki karlılığı en üst seviyeye çıkaracak malzemeleri, parçaları, bitmiş envanteri ve ilgili bilgi akışını içerisinde bulunan

yapıda ve pazarlama kanallarında tedarik, taşınma ve depolanma süreçleri ile stratejik olarak yönetme kabiliyetidir (Bowersox ve Closs, 1996: 143).

İnsan ihtiyaçlarını gidermek için hammaddenin en uygun maliyetle işlenmesi, ürün haline getirilmesi, depolanması ile bilginin çıkış noktasından, seçim noktasına kadar ulaşmasını organize eden işlem şeklidir olarak ifade edilir. Daha basit anlamda lojistik, bir ürün veya hammaddenin ilk noktasından son nokta olan tüketiciye varana kadarki faaliyetlerinin tümüdür. Lojistik elle tutulamayan bir hizmet olarak yarar sağlamaktadır (MEGEP, 2011: 8).

Lojistik, *“Malzeme, nihai ürünlerin tedarikçiden son alıcıya kadar olan akışında birbiriyle ilintili faaliyetlerin planlanması, organizasyonu ve kontrolüdür.”* Bu yapı içerisindeki “malzeme ve bilgi” akışından sorumludur. Esas sorun, ürünlerin doğru oranda, doğru vakitte, doğru yerde ve en uygun maliyetle ulaştırılmasını olanaklı hale getirmektir (Stevens, 1989: 35). Bir diğer lojistik tanımı ise, hammadde, yarı-mamul ve mamullerin tedarik, dağıtım ve depolama aşamalarının hem işletme açısından hem de tedarik zinciri boyunca organizasyonunun sağlanması ve gelecekteki kar maksimizasyonunun göz önünde tutulmasıdır (Christopher, 2010: 87).

Kısacası, lojistiğin tanımlanması için yapılan tüm bu tabirler kavram karmaşasına yol açabileceğinden, lojistiği tanımlamak yerine terimin içeriğinin detaylandırılmasının daha iyi sonuçlar doğuracağı kanısına varılmıştır (Keskin, 2008: 18).

Lojistik ile ilgili tanımların hepsine bakılarak lojistik kavramı için çıkarılacak sonuç; *“canlıların doğada varoluşundan başlayan, ihtiyaçların belirlenmesi ve bu ihtiyaçların giderilmesine yönelik hizmetler ile sona eren ve lojistiğin çeşitli esas uygulamaları arasında bulunan en az üç operasyonun yönetilmesi”* tanımıdır (Keskin, 2008: 19).

1.2. LOJİSTİK İLE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ ARASINDAKİ FARK

Kavramsal olarak lojistik ve tedarik zinciri yönetimi birbirine karıştırılmaya müsait kavramlardır. Genel olarak bakacak olursak lojistik, yönetim kavramını içinde barındırmaktadır. Tedarik zinciri yönetimi ise bir süreçtir. Bu sürecin kapsadığı

operasyonları ayrı ayrı yönetmeye ihtiyaç vardır ki bu sebeple tedarik zinciri ardına yönetim kelimesi eklenerek tamlama haline getirilmiştir. Tedarik zinciri yönetimi lojistiğin ilk adımı olup, lojistiğin alt kollarından biridir (Yıldıztekin, 2002: 17).

Bir bütün olmayı amaçlayan lojistik anlayışı, 1960'lı yılların başından itibaren tedarikçilerden son alıcılara kadar tüm dağıtım kanalı boyunca genişlemeye başlamıştır. Tedarik, ihtiyaç duyulan ürünün, üretici tarafından doğru yer, doğru zaman, doğru miktarda en uygun maliyet ile temin edilmesidir. Tedarikçiden sağlanan bu ürünlerin üretici tarafından ürün haline dönüştürülebilmesi için kendi üretim malzemelerinin tedarikini de benzer yöntemle elde etmesi gereklidir. Böylelikle hammaddeye kadar giden bir tedarik zinciri meydana gelir. Bu tutum; yalnız işletmeye özgü değil, tedarik zincirini oluşturan tüm tedarikçiler, üreticiler, toptancılar, perakendeciler ve son alıcı olan müşteriler tarafından da benimsenmektedir (Chopra ve Meindl, 2009: 112-113).

Lojistik, yüklenen ürünleri istenilen yere varışını sağlamak için depolama, gümrükleme, taşıma gibi faaliyetleri bütünleşmiş şekilde gerçekleştiren yapıdır. Tedarik zinciri yönetimi ise bu zamanı daha kapsamlı bir şekilde sağlar. Ürünleri alıcısına götürüyor iseniz lojistik yapıyorsunuz diyebiliriz. Ancak, tedarik zincirindeki sürekliliği sağlamak için organizasyon yapıyor iseniz (ürünün hammadde kaynağını da sağlamak gibi) tedarik zinciri camiasına girmişsiniz demektir (Chopra ve Meindl, 2009: 112-113).

1.3. TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER VE LOJİSTİK FONKSİYONLARI

Pazarlama ve üretim birimlerinde lojistiğin büyük önemi vardır. Temel işlevi depolama ve taşımacılık olmakla birlikte paketleme, envanter yönetimi, talep yönetimi, gümrük, kontrol ve sigorta faaliyetlerini de içermektedir.

Lojistik, ürünlerin başlangıç ve son ulaştığı noktalar arasındaki hareketlerin sonucudur. Lojistiğin ürün akış hareketleri; depolama, paketleme, taşıma hizmetleri ile gerçekleşir. Hizmet akışı hareketlerinde ise; sigorta, gümrükleme ve müşteri hizmetleri örnek olarak verilebilir (Babacan, 2003: 10).

1.3.1. Ulaştırma

Taşımacılık, nakliye kavramı olarak da bilinen, yüklerin üretim veya sevk noktalarından alınıp belirlenen teslim yerine kadar belgeli (sevk irsaliyesi, irsaliyeli fatura vb.) olarak taşınmasıdır. Ulaştırma ile taşımacılık kelimesi benzer anlam içerse de ulaştırma; altyapı projelerine, ulaşım; yolcu ve yük isteğine, taşımacılık ise insanların taşınmasına yönelik kavramlardır (Tanyaş, 2013: 110-111).

Ulaştırma, lojistik işlevleri arasında en fazla maliyete sahiptir. Ürünlere yer yararı sağlayan ulaştırma yönetimi işlevi, taşıma türü tercihi, araç rotalarının belirlenmesi, ekipman tedariki, navlun gibi işlemleri içerir (Koban ve Keser, 2007: 55).

Lojistiğin en çok maliyetli olan kısmı “yük taşımacılığı”dır.

Temel Taşıma Türlerini Aşağıdaki Şekilde Sınıflandırabiliriz:

- 1) Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- 2) Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- 3) Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)
- 4) Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- 5) Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- 6) Karma Taşımacılık (Mixed Mode Transportation)

Karma Taşımacılık: Aynı malın iki veya daha fazla (Karayolu + Demiryolu + Havayolu) taşıma türü kullanılarak yapıldığı taşıma türüdür. 3 Farklı Şekli Vardır:

✓ **Modlar Arası Taşımacılık (Intermodal Transportation):** Yüklerin içinde bulunduğu aynı taşıma kabının iki veya daha fazla taşıma türü ile taşındığı ve diğer taşıma türlerinden farklı olarak mod değişiminde sadece araç veya kabın elleçlendiği, yüklerin elleçlenmediği taşıma modudur.

✓ **Çoklu Taşımacılık (Multimodal Transportation):** Taşıma türlerinden iki veya daha fazlasının kullanılarak yapıldığı taşıma türüdür. Taşıma türü değişirken araç veya kap içindeki yüklerin elleçlenerek oluşturulduğu taşıma şeklidir.

✓ **Kombine Taşımacılık (Combined Transportation):** Taşımanın başlama noktası ile varış noktasının kısa süreli olması şartı ile karayolunun kullanıldığı ve

kalan uzun mesafenin nehir, kanal, demir veya denizyolu ile yapıldığı taşıma türüdür (Çancı ve Erdal, 2009: 54).

1.3.2. Depolama

Belli yerlerden gelen malların alınarak, korunması amacıyla bekletildiği ve belirtilen yerlere ulaştırılmak için hazır hale getirilmesidir.

Depo ise yüklerin yükleme ve boşaltma süreci arasında konulduğu noktalardır. Depoları tedarik zincirinin halkalarını oluşturan üretici, toptancı, perakendeci, dağıtıcı ve taşıyıcı kullanır. Depo zaman açısından önem taşır. Depo içerisinde; yükleme, boşaltma, muhafaza etme, aktarma gibi ekipmanlar bulunmaktadır. Özetlersek depolama yükler için zaman ve yer faydası, zamanında teslim, yerinde teslim ve hatasız yükleme boşaltma sağlayarak firmalara katma değerli müşteri hizmeti sunar (Tanyaş, 2008: 115).

Depo yönetiminin faydaları şunlardır (MEGEP, 2011: 6):

- Maliyetleri dağıtma imkânı sunar,
- İdari işlerin ve kırtasiye çalışmalarının azalmasına neden olur,
- Birim başı enerji ve genel gider maliyeti düşer,
- Eğer uygun bir bölgede kurulduysa taşıma maliyetleri düşer.

Ayrıca, depolar kullanım amaçlarına göre farklılık arz edebilir (Çancı ve Erdal, 2009: 115):

Dağıtım Merkezi (Distribution Center): Hizmetine sunulacak kişilere yakın yerlerde koşullandırılarak, müşteriye ivedilikle teslimat için kullanılan depolardır.

Klasik Depo (Warehouse): Üretildiği noktalarda malların uzunca bir süre bekletildiği depolardır.

Toplama Merkezi (Consolidation Center): Kuruluş yeri bakımından tedarikçilere yakınlığı dikkate alındığı ve üretim yerlerine, çeşitli ve hacimli hammadde sevkiyatı gerçekleştirmek için kullanılan depolardır.

Sipariş İşleme Merkezi (Order Fulfillment Center): Özellikle internet üzerinden birim satışı yapılarak siparişi alınan ve sevkiyatının hazırlığının yapıldığı depolardır.

Aktarma Merkezi (Transshipment Center): Aynı veya farklı taşıma şekillerinde, ürünlerin farklı taşıma araçlarına yüklendiği ve malların kısa süre bekletildiği depolardır.

Depolamada yeteri kadar verim alabilmek doğru depo tasarımı ile mümkündür. Depolarda, raf sayısının, kapı sayısının, elleçleme ekipmanlarının deponun hacmi ile doğru orantılı olması gerekmektedir. Depoların tasarımlarında otomatik, yarı otomatik ve manuel tasarımlar görülebilir. Antrepolarda (bonded warehouse); gümrüklü ürünlerin muhafaza edildiği yerlerdir. Depolamanın aşamaları lojistik ile anlamlandırılmaz. En uygun depo ve yerin seçimi lojistik yönetiminin aşamalarında gerçekleşir (Bozarth ve Handfield, 2008: 95).

1.3.3. Müşteri Hizmeti ve Standartları

Lojistik faaliyetler alanında, müşteri beklentilerinin belirlenmesi ve buna uygun standartların oluşturulmasını sağlar. Yani; lojistik aşamalarının gerçekleşmesinde büyük önem taşır. Müşteri taleplerinin zamanın da karşılanması ve hasarsız teslimi, müşteri hizmetlerine örnek verilebilir (Monks, 1996; Kobu, 2006; Nahmias, 2009; Yüksel, 2010).

1.3.4. Envanter Yönetimi

İşletmelerde envanter seviyesinin izlenebilmesi, stokların güncellenme zamanının belirlenebilmesi ve üretim seviyesinin ayarlanması envanter (stok) yönetimi ile yapılabilmektedir (Monks, 1996; Kobu, 2006; Nahmias, 2009; Yüksel, 2010).

1.3.5. Sipariş Yönetimi

Verimli bir tedarik zincirinde en önemli unsurlardan biri siparişleri zamanında ve doğru alabilmektir. Doğru ve hızlı bir sipariş yönteminde üretici firmanın üretim, pazarlama/satış ve lojistik departmanlarının birbiriyle uyumlu halde işleyişi gereklidir (Özdemir, 2004: 92).

1.3.6. Talep Tahmini

Müşteriler ile alıcılar arasında koordinasyonu sağlayabilmek için ve üretimin az yada fazlalık oluşturmamasını engellemek adına yapılan planlamadır (Özdemir, 2004: 92).

1.3.7. Tedarik/Satınalma

Globalleşmenin de etkisiyle yoğunlaşan rekabet olgusu, üreticiyi ve tedarikçiyi daha iyisine erişmeye itmiştir. Müşteri isteklerini daha çabuk cevaplamak adına daha iyi hammadde arayışında bulunulan süreçtir (Ross, 2000: 1-4).

1.3.8. Koruyucu Ambalajlama

Koruyucu ambalajlamanın en çok kullanılan örneği konteyner ve paletlerdir. Bitmiş hammadde ve malzemelerin depolanması, elleçlenmesiyle ilgili paketleme görevi içerir (Yeni, 2005: 5).

1.3.9. Malzeme Elleçleme

Malzemelerin yükleme ve boşaltılması esnasında gerekli olan araçların belirlenerek mekân ve zamandan tasarruf sağlanmasıdır. Ekipman tedarikindeki ana hedef alan kullanımını maksimum seviyeye çıkarmak, daha efektif bir çalışma ortamı sağlamaktır (Esmer, 2009: 16).

1.3.10. Bilgi Yönetimi

Bilgi yönetimi en çok uluslararası lojistik boyutunda önemlidir. 4PL firmaların hizmetlerini geliştirmesi ancak tedarik zincirindeki bilgi akışının başarısı ile gerçekleşebilir. Bu da teknolojinin kullanılmasıyla mümkün olacaktır (Kocaoğlu, 2003: 51-58).

1.3.11. Fabrika ve Depo Yeri Seçimi

Ticaretin küreselleşmesi fabrika ve depo yeri seçimini stratejik konuma getirmiştir. Lojistik maliyetlere önemli derecede etki etmektedir (Kocaoğlu, 2003: 51-58).

1.4. MÜŞTERİ HİZMET DÜZEYİ

Firmalar, rekabet edebilmek için satış yeri olarak belirledikleri yerlerde ürettikleri malzemeleri bulundurmali ve lojistik maliyetlerini düşürmelidirler. Maliyetleri düşürerek etkin ve verimli bir lojistik hizmeti sağlamak öncelik olmuştur. Lojistiğin 7 Doğrusu (müşteri hizmetlerinde), doğru ürünü, doğru yerde, doğru zamanda, doğru kişiye, doğru miktarda, doğru şekil ve fiyatla teslim etmektir. Müşterilerin aldıkları hizmetten memnun kalabilmeleri için siparişlerine hızlı dönüş, zamanında teslimat ve güven de gerekir (Tanyaş, 2009). Hizmet kalitesinin ölçüsünü müşterinin hizmet aldıktan sonra benliğinde yarattığı duygu belirlemektedir. Alıcının beklentileri ve istekleri doğrultusunda verilen hizmetin derecesi kaliteyi ortaya çıkaracaktır (Çiçek ve Doğan, 2009: 203). Elbette bu kalite arayışı lojistik maliyetleri artıracaktır. Sektörlere göre belirlenen lojistik maliyet dağılımı aşağıda belirtilmiştir (MUSİAD, 2005: 22):

- Yiyecek sektöründe % 10,4,
- Beyaz eşya alanında % 12,6,
- Bilişim teknolojileri sektöründe % 10,3,
- Kimyasal madde alanında % 10,2 ve
- Otomotiv teknolojisi alanında % 8,9 ‘dur.

Yukarıda verilen yüzdeler ülkemizde alt yapı ve üst yapı yetersizliği, ulaşım sorunları gibi sebeplerden dolayı daha fazladır. Türkiye temel alınarak değerlendirildiğinde lojistik maliyetleri aşağıdaki haliyle sıralanabilir (Ceran ve Alagöz, 2007: 5):

a- İşletme içi maliyetler: Ulaştırma faaliyeti esnasında meydana gelen kalemlerdir:

- Taşımacılık,
- Depolama,
- Paketleme/ambalajlama,
- Envanter yönetimi.

b- İşletme dışı maliyetler: Çevre ve topluma etkisi olan kalemler olarak sıralanabilir (Tanyaş, 2009):

- Kazaların sebep olacağı harcamalar,
- Hava kirliliğine olan etki,
- Taşıma sırasında meydana gelen ses,
- Katı atık harcamaları.

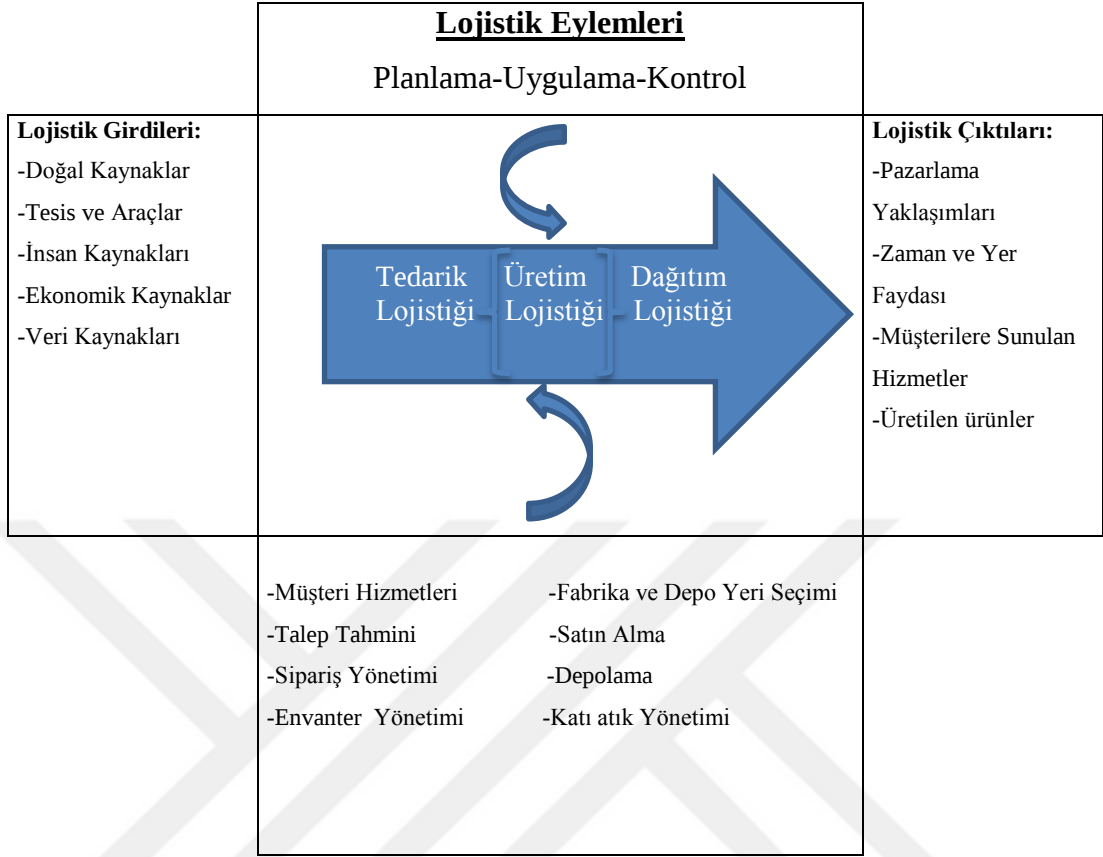
Örnek vermek gerekirse; karayolu taşımacılığına ait işletme içi harcamaları ve oranları aşağıdaki gibi sıralanabilir (UBAK, 2009):

- Mazot % 38,87
- Şoför harcırahı % 21,30
- Lastik % 17,21
- Vergi % 10,78
- Bakım-Onarım % 6,83
- Servis işçiliği % 3,57
- Motor Yağı % 1,09
- Diğer % 0,45

Üretim sonucunda meydana gelen ürünlerin lojistiğe duyulan ihtiyacı artırması bazı lojistik girdilerinin oluşumuna sebep olurken birçok çıktıyı da beraberinde getirir.

Tüm bu süreci yönetmede kullanılan bazı lojistik unsurları mevcuttur. Lojistiğin unsurları, lojistik sistemlerin uygulandığı döneme ve sektöre göre farklılık göstermektedir. Genel olarak kabul gören lojistik unsurları şekil 1’de gösterilmektedir.

Şekil 1: Lojistik Unsurları



Kaynak: Lambert ve diğerleri, 1998: 5.

Lojistik çıktıları; GSMH temel alınarak yüzdelik dilime vurulduğunda Kuzey Amerika'da % 10'unu, Avrupa'da % 11'ini, Türkiye'de ise % 13'ünü oluşturur.

Türkiye'de lojistik sektörünün Gayri Safi Milli Hasıla'ya etkisinin 80-90 milyar dolar olduğu gözlenmiştir. Lakin son yıllarda dış kaynak kullanımı ile beraber bu oran düşmüş ve 2012 yılı sonu ile yapılan bir araştırmaya göre 40-45 milyar dolar kadar olduğu belirtilmiştir (KOBİ İşbirliği ve Kümelenme Projesi, 2007: 55).

1.5. LOJİSTİK MALİYETLER

İşletmenin taşıma, depolama ve üretim aşamalarında ortaya çıkan maliyetler toplamının en aza indirilmesi için tanımlanan lojistik kavramı, lojistik maliyetler tanımını da içerir (Dinler, 2002: 163).

a) Lojistik Maliyet Unsuru

Lojistik hizmetinde yer alan;

- Taşımacılık,
- Depolama,
- Envanter yönetimi,
- Elleçleme
- Sipariş takibi,
- Ambalajlama,
- Satın alma

Lojistik maliyetler olarak ifade edilmektedir.

Lojistik maliyet giderleri, yalnız taşımacılık maliyetleri olarak görülmemelidir. Tedarik, satış, reklam, pazarlama gibi pek çok alanda karşımıza çıkar. Lojistik maliyetleri satışla ters orantılı olup satma oranları yükseldikçe pazarlama içindeki lojistik giderleri azalmaktadır (Tokay ve diğerleri, 2010: 3; Weiyl ve Luming, 2009: 538).

b) Lojistik Maliyet Çeşitleri

Muhasebe departmanı tarafından çıktıların hesaplanması ve ayarlanması sonucu lojistik maliyetler oluşmaktadır. Lojistik maliyet çeşitleri doğrudan ve dolaylı ile sabit ve değişken olarak iki ana kategoriye ayrılır (Ceran ve Alagöz, 2007: 6; Siepermann, 2003: 318-324).

c) Doğrudan ve Dolaylı Lojistik Maliyetler

Bir gider hesaplaması yapılan faaliyette temel giderler olarak alınan maliyetler doğrudan maliyetlerdir. Direkt eklenmeyen ortaklaşa ortaya çıkan maliyetler ise dolaylı maliyetlerdir (Ceran ve Alagöz, 2007: 6; Siepermann, 2003: 318-324).

d) Değişken ve Sabit Lojistik Maliyetler

Maliyet ölçülerine göre değişiklik gösteren, faaliyetler arttıkça artan lojistik maliyetlerdir. Ölçüsüne göre değişken lojistik maliyetleri aşağıdaki şekilde ayırmak mümkündür (Ceran ve Alagöz, 2007: 7):

-Direkt artan lojistik maliyetler,

- Aşamalı artan lojistik maliyetler,
- Yapılan eyleme göre artan veya azalan lojistik maliyetler,
- Azalan lojistik maliyetler.

Sabit lojistik maliyetler, herhangi bir etmene bağlı olmayan giderlerdir. Lojistik faaliyetleri artsa bile bir şeyden etkilenmeyen depo yeri kirası, iş yeri sigortası gibi genel giderlerdir.

1.6. DIŞ KAYNAK KULLANIMI (OUTSOURCING)

Dış kaynak kullanımı; işletmelerin kendilerinin uzman olmadığı alanlarda o konuda uzman başka firmalardan destek alması şeklinde tanımlanabilir (Elmuti ve Kathawala, 2000). Bir diğer ifadeyle, önem sırasına göre sonra gelen işlerin dışardan başka firmalara devredilmesi anlamına gelmektedir (Karacaoğlu, 2001).

Çağımızda dış kaynak kullanımının yaygınlaşmasının ana sebebi olarak, 20.yy'ın başlarında Amerika'daki ekonomik buhran ve bu ekonomik çalkantının diğer ülkelere yayılması ile iş dünyasında ortaya çıkan sert rekabet ortamı görülebilir (Corbett, 2004). Amerika'da otomotiv faaliyetleriyle başlayan dış kaynak kullanımı, ilerleyen zamanlarda fazlasıyla rağbet görmüş ve artık yalnızca dış kaynak kullanımı vazifesi görmek üzere kurulan işletmeler mevcuttur (Arslantaş, 1999).

Sadece kendi uzmanlık alanlarına odaklanmak amacıyla başlarda yalnızca depolama, taşıma gibi lojistik işlevleri dış kaynak firmalarına devreden işletmeler, son yıllarda pek çok alanda dış kaynağın desteğini almaktadır. Bunlardan bazıları; talep yönetimi, stok yönetimi, paketleme gibi fonksiyonlardır (Jharkharis ve Shankar, 2007: 274). Dış kaynak kullanımının yaygınlaşması elbette tesadüf değildir. En öncelikli sebebi hizmet kalitesinin artarak müşteri memnuniyetini beraberinde getirmesidir (Wilding ve Juriado, 2004: 628).

Dış kaynak kullanımının beraberinde getirdiği bir diğer kavram olan 3PL (Third Party Logistics); alanında uzman kişilerden bazı faaliyet konularında destek alma yoluna gidilmesine yol açmış, üçüncü parti lojistik işletmelerinin tecrübe ve bilgilerinden yararlanılmıştır. 3PL'i daha rahat ifade edebilmek için birinci partinin tedarikçi, ikinci partinin tedarikçinin müşterisi olan firma, üçüncü partinin de taşıma işleri komisyoncusu olduğunu bilmek yarar sağlayacaktır (Çancı ve Erdal, 2003).

1.6.1. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı

Otomotiv sektöründe kullanılmaya başlayarak zaman içinde yaygınlaşan dış kaynak kullanımının lojistik sektörde kullanılmasının başlıca sebepleri vardır. Bu sebepler aşağıda sıralanmıştır (Bhatnagar ve diğerleri, 1999: 569):

- İşletmelerin esas işlerine odaklanma istekleri,
- Müşteri hizmet tatminini artırma isteği,
- Daha fazla üretim yapabilme isteği,
- Potansiyel müşterilere ulaşma isteği,
- 3PL işletmelerin bilgi birikimlerinden yararlanma isteği
- Bilişim alanında destek alma isteği.

Günümüzde küreselleşme ile ülkeler arasındaki sınırlar kalkıp rekabetin uluslararası hal alması, günümüz işletmelerini bilinçli ve kıt kaynakları daha verimli kullanmaya zorlamaktadır (Ömürbek, 2003: 58).

İşletmeler yoğun rekabet karşısında hedeflerini oluşturan karlılıklarını, büyüme hedeflerini ve rekabetçi yapılarını korumak için yenilik yaratma, maliyet azaltma, mal ve hizmet kalitesini artırma vb. değişimlere yönelik olarak kendilerine destek verecek firmaları bünyelerine katmaları gerekir (Çağlıyan, 2002: 14).

Dış kaynak kullanımı, işletmenin kendi bünyesinde gerçekleştirdiği hizmet ve üretim faaliyetlerini belli anlaşmalara bağlı kalarak doğru ortaklık desteği sağlayacak tedarikçi işletmelerden temin etmesidir (Hindle, 2005: 40).

1.6.2. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımının Önemi

Lojistiğin rekabette önemi arttıkça işletmeler depo ve dağıtım ile ilgili yatırım noktalarında satın alma yerine sahip olmayı tercih ederler. İşletmenin yatırıma kaynak aktarmadan ve işlerine odaklanıp bu kaynağı asıl işine aktararak çalışması, rekabet gücünü etkiler ve başarılı hedef odaklı çözümle çalışmalarını sağlamaktadır. Atıl maliyet, dönersellik, dalgalı pazar, talep değişkenliğinin çok olması sebeplerinden dolayı işletmeler tedarik, depolama, dağıtım ve nakliye süreçlerini bu işte uzmanlaşmış işletmelere devrederler. Bu sürede doğru işletmeyi bulmak önem

taşıır. Doğru işletme bulunduktan sonra işletme ile stratejik çözüm ortaklığı platformu nasıl olmalı, bu işletmeyi nasıl ölçmek gerektiği karşımıza çıkar (Çancı ve Erdal, 2003: 2).

Lojistik dış kaynak hizmeti veren işletmeden yararlanmanın en önemli sebeplerinden biri de işletme içinde hem maliyetleri hem de gerçekleştirilmesi zor olan lojistik hizmetleri, deneyimli ve uzman olan işletmelerden yararlanıp müşteriye sunmaktır (Razzaque ve Sheng, 1998: 91).

Lojistikte dış kaynak kullanımı, işletmelerin rekabette üstünlük sağlamanın yanı sıra üstün müşteri hizmetleri sayesinde, hizmet verdikleri kuruluşların ürünlerine değer katmasına, müşteri hizmetlerini geliştirme ve yeni pazarlara açılmayı sağlamaktadır.

Teknolojik ilerlemeler ve dünya çapında ticaretin serbestleşmesi, ülkelere büyüme ve yoksulluğu azaltma konularına küresel pazarlardan kendi çıkarları doğrultusunda faydalanmaları için yeni fırsatlar sunmaktadır. Küresel lojistik ağı bağlantıları zayıf olan ülkelerin ağı dışında kalmaları ile maliyetleri de artacaktır (Friedman, 2003: 31).

1.6.3. Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımında Dikkat Edilmesi Gereken Etmenler

Dış kaynak kullanımı, üret ve tedarik et hareketlerinin tümüdür. Kendi lojistik faaliyetlerini gerçekleştirmede firmalar dışardan destek alma yoluna giderler. Planlama, kalite, kontrol gibi unsurlar temel alınarak uygulamalar gerçekleştirilir (Derinalp, 2007: 23).

Tedarikçiler, ihracatçılar ve aracılık yapan işletmeler arasında koordineli devam eden dış kaynak kullanımı, işletmelerin ekonomik dengelerini korumasına ve uzman oldukları alanda yoğunlaşmalarına esas alınarak yapılır (Rabinovich, 1999: 353).

Dış kaynak kullanımı, işletmelerin performanslarını artırmaya yönelik süreçtir. Son olarak, bu değerlendirmeler kısa süreli olarak kontrol edilmeli ve bir üst yönetime sunularak alınan fayda maksimizasyonu gözden geçirilmelidir (Çakırlar, 2009: 82).

1.6.4 Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımının Sağladığı Yararlar

Lojistik sektöründe dış kaynak kullanımının yararlarını aşağıdaki gibi sıralayabiliriz (Taşkiran ve diğerleri, 2006: 321):

İşletmeye Kazandırılan Esnek Yapı: İşletmenin kazandırdığı bu esnek yapı işletmeyi son derece rahatlatmaktadır. Esnekliği, üç alanda inceleyebiliriz.

- İşletmenin kazanç esnekliği, üretilen ve satılan mal ve hizmet ile elde edilen kazanç arasındaki uyumu ifade eder.
- Fonksiyonel esneklik, üretimde çalışanlar için yeni iş yöntemleri geliştirmeyi sağlayan ifadedir.
- Nicel esneklik, müşterilerin talebine göre iş gücü anlamında sayısal artış yapabilme olanağı sağlar.

Yeni Projelere Hızlı Adapte Olma: Dışarıdan kendisinin uzman olmadığı konularda alanında uzman bir destek alabilen firma bir üst projeyi değerlendirmede vakit kaybetmez (Çetinkaya, 2005: 29-30).

İşletme Odaklı Profesyonelleşme: Rekabetin artması ve hizmet kalitesinin yükselmesi ile beraber işletmelerin taleplere daha hızlı cevap verebilmesi için mutlaka üretim ve hizmet için gerekli olan süreçleri içlerinde bulundurmaları gerekmektedir. İşletmelerin buna reaksiyon göstermesi zor olabilir. Bu zorlanmayı, kendi içlerinde çözemedikleri sorunları dış kaynak kullanımı ile beraber rahatlıkla giderebilirler. Firmaların uzmanı olmadıkları konuları 3PL firmalarına devretmeleri ile beraber erişecekleri esneklik onları üretime yönelterek, rekabet üstünlüğünü ele geçirmelerine de imkân sağlayacaktır (Özdoğan, 2006: 15).

İşletmenin Riskini Aza İndirgeme: Rekabet ve piyasa koşulları sürekli değişkenlik göstermektedir. Bu dalgalanmalar firmalara beraberinde risk getirir. DKK, işletmelerin risklerinin de bölüşülmesini sağlayacaktır (Ünalır, 2007: 12).

Verilen Hizmet ve Üretilen Ürünlerin Seviyesini Yükseltme: Hizmet ve ürün seviyesinde artış sağlanabilmesi için gerçekten o konuda uzman, tecrübeli bir dış kaynak firmasından yararlanılması gerekmektedir. Ancak bu şekilde bir fayda söz konusu olacaktır (Ünalır, 2007: 37).

İşletmenin Maliyetlerini Düşürme: Halkla ilişkiler, nakliye, sağlık, bilişim, ekonomik ve hukuki danışmanlık gibi hizmetlerin dış kaynak firmalarından

sağlanması bu hizmetlerde kaliteyi artıracığı gibi maliyetlerinde düzenlenmesi ve aşağı çekilmesine imkân tanır (Ayan, 2010).

Verimlilik Artışı Elde Etme: Dış kaynak kullanımı, işletmelerin verimlilik konusunda problem yaşadığı noktalarda alacakları tavsiyelerle yeni yollar keşfetmelerini sağlayabilir. Bu durum, yükselen enerji ile beraber işletmenin kar marjında artışlara neden olacaktır (Çetinkaya, 2005: 29; Jiang ve diğerleri, 2006).



İKİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZ KAVRAMI

Lojistik merkezlere ilişkin yazın incelendiğinde, konuyla ilgili pek çok çalışma göze çarpmaktadır. Buna karşın, lojistik merkezlere ilişkin çalışmaların Türkiye’de 2000’li yıllardan sonra gündeme geldiği görülmektedir. Türkiye’de lojistik merkezlere olan bu ilginin, 2006 yılında TCDD’nin önderliğinde lojistik merkezlerin kurulmasının planlanmasıyla artış gösterdiği söylenebilir. Çalışmanın amacı doğrultusunda, lojistik merkez kavramı ile ilgili detaylı bilginin verildiği bu bölümde, ayrıca lojistik merkezler ile ilgili öncü çalışmalara değinilerek, lojistik merkezlerin kuruluş yeri seçimini etkileyen faktörler ve lojistik merkezlerin katkıları olmak üzere iki başlık altında incelenmiştir. Konu ile ilgili yazın ele alınırken ayrıca çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Yalova’da lojistik merkez yeri seçimini gerçekleştirirken yararlanılabilecek olan lojistik merkez yeri seçim kriterlerine ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

2.1 LOJİSTİK MERKEZİN TANIMI

Dünya’da ülkeler ticaret hacimlerinin artması ve lojistikte ivme kazanabilmek adına çeşitli yollar aramaktadır. Lojistik merkezler bu ivmeyi kazandırabilmek adına akla gelen ilk yatırımlardır. Bulunduğu bölgenin lojistik faaliyetlerinin (yükleme, boşaltma, elleçleme, paketleme, ambalajlama, lashing gibi) hızlanmasına ve kolaylaşmasına büyük bir imkân tanıyan lojistik merkezler için herkesin kabul ettiği net bir tanım bulunmamaktadır (Meidute, 2005: 107). The European Association of Freight Villages (Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği) lojistik merkez kavramını, ulusal ve uluslararası yük geçişlerinin yapıldığı, tüm lojistik faaliyetlerinin yürütülebildiği alanlar olarak tanımlamıştır (Europlatforms EEIG, 2004: 3).

Erişebilirlik açısından uygun bölgelerin birçoğu lojistik merkez haline getirilmektedir. Lojistik faaliyetleri sunan tüm işletmeler bu alanlar çevresinde toplanarak hizmet vermektedir. Limanlara yakın noktalardaki arazi maliyetlerindeki yüksek oran lojistik merkezlerin daha çok iç bölgelere kurulmasına sebep olmaktadır.

Erişim olanağı fazla, güvenli kara yolu, deniz yolu, hava yolu ve demir yolu bağlantıları lojistik merkezler için öncelikli şartlardır (Rodrigue, 2009: 171).

Ulusal ve uluslararası tüm lojistik faaliyetlerin yerine getirildiği alanlar olan lojistik merkezler, genellikle çoklu taşımacılık bağlantı noktalarına yakın, trafiği etkilememesi adına da şehir merkezlerinden uzak noktalara kurulması gerekmektedir. Bu alanlarda verilen hizmetlerin başında nakliye, elleçleme, lashing, ambalajlama, depolama, konsolidasyon gelmektedir (Aydın ve t, 2008).

Lojistik Merkezler/Lojistik Köyler; lojistik merkezler bünyesinde çoklu taşımacılık terminalleri barındıran ve çeşitli lojistik hizmet sağlayıcıları ve diğer ticari kuruluşlar ile birlikte hizmetlerini lojistik yönlü geliştiren kümelenme tipleridir. Avrupa Lojistik Köyler Platformu tarafından geliştirilen lojistik merkezleri tanımında bir lojistik merkezde bulunması gereken değişkenler aşağıdaki gibi özetlenebilir (Altuntaş ve Tuna, 2014: 46):

a- Lojistik merkezlerde mutlaka çoklu taşımacılık terminali bulunmalı ve beraberinde birden fazla ulaştırma moduna ait alt yapıya sahip olmalıdır.

b- Lojistik merkezlerin sunduğu tesisler farklı operatörler tarafından satın alınabilir ve uzun dönem kiralanabilir olmalıdır.

c- Lojistik merkez tesisleri serbest rekabet kurallarına sadık kalarak tüm sağlayıcıların yatırımı ve hizmet sunumuna açık olmalıdır.

d- Lojistik merkez kamu, özel veya kamu-özel ortaklığı gibi tek birim tarafından yönetilmelidir.

Lojistik merkezlerin kurulabilmesi için öncelikle lojistik merkezin yerinin belirlenmesi gereklidir. Yer seçimini etkileyen en önemli kriter ise farklı taşımacılık modlarını kullanabilme imkanıdır. Seçilen yer demiryolu, havayolu, karayolu ve denizyolu bağlantılı olmalıdır. Lojistik merkezin kurulacağı yerin belirlenmesi için öncelikle farklı seçenekleri göz önünde bulundurmak gerekir. Aksi takdirde gelecekte geri dönülmesi imknsız sorunlarla karşı karşıya kalınabilir. İkincil etmen olarak lojistik merkezlerin kurulumunda temel alınan söz konusu lokasyonun coğrafi özelliğidir. Lojistik faaliyetlerin gelişimi için bu şekilde koşullar yatırımcılara yol göstermektedir (Onur ve Bektaş, 2004: 27). Bunların yanı sıra lojistik merkez kurulum kriterleri arazi yapısı ve maliyetleri de göz önünde bulundurularak belirlenmektedir (Kara ve diğerleri, 2009: 69).

Lojistik merkez seçimi yaparken dikkat edilmesi gereken hususlar: Coğrafi konum, uygun alt yapı ve arazi, arazinin kullanım durumu, doğal yapı, jeolojik yapı, çoklu taşımacılık olanakları ve kalitenin sağlanabilmesi, sosyal yapı, ekonomik durum, nüfus artışı, endüstri çeşidi ve sayısı, kültürel zenginlik, doğal varlıklar ve demografik faktörlerdir (İZTO, 2008: 4).

Lojistik merkezlerin kurulum sebebi lojistik hizmetlerin verimli bir şekilde sağlanabilmesidir. Bu merkezlerin kurulmasında dikkat edilen en önemli husus taşıma türlerine kolay erişim olduğu için ulaşım bağlantılarına yakın yerler tercih edilir (Europlatforms EEIG, 2004). Lojistik merkez ifadesi daha çok Avrupa’da kullanılan bir terimdir. Lojistik faaliyetlerinin tümünün gerçekleştirilebildiği bu alanlarda hızlı, güvenilir ve bütünleşik hizmet son derece önemlidir (Aydın ve Ögüt, 2008: 1441; Çancı ve Atalay, 2007).

Lojistik merkezlerde verilen hizmetlerden bazılarını şu şekilde sıralamak mümkündür (Laitio ve Perala, 2004):

- Kent dışından ve içinden gelen ürünleri depolama hizmeti verilmekte,
- Konsolidasyon, elleçleme, ayrıştırma gibi hizmetler verilmekte,
- İthalat ve ihracat için gerekli tüm gümrükleme hizmetleri verilmekte,
- Çoklu taşımacılığın yapılabilmesi için donanım tedariki sağlamakta,
- Uluslararası karayolu taşımacılığı hizmeti verilmekte,
- Park hizmeti sağlamakta,
- Müşteriler için banka, kafeterya gibi işletmelerde bulunabilmektedir.

Dünya genelinde lojistik merkezleri için kullanılan kavramlar farklılık göstermektedir. Özellikle Avrupa’da farklı ülkelerde lojistik merkez anlamına gelen farklı kavramlar kullanılmaktadır. Bu kavramlara ülkeler bazında aşağıdaki gibi sıralanabilir (Kondratowicz, 2003):

- Danimarka : “Transport centre”
- İtalya : “Interporto”
- İngiltere: “Freight villages”
- Hollanda “Rail service centre” (RSC) ve “tradeports”
- Fransa : “Plate forme logistique” ve “plate forme multimodale”
- Almanya: “Güterverkehrszentrum” (GVZ)

Avrupa’da farklı anılan lojistik merkezler, sadece isimleriyle değil sunduğu hizmetlerle de farklılık göstermektedir. Özellikle Almanya’da lojistik merkezlere bakıldığında sadece lojistik faaliyetleri için değil, aynı zamanda kentsel lojistiği de desteklemek adına kurulduğu görülmektedir (Cardebring ve Warnecke, 1995). İngiliz ve Fransız lojistik merkez anlayışında ise tüm teknolojik yeniliklerin bu merkezlere aktarılması düşüncesi hâkimdir.

Lojistik merkezlerin önemine değinecek olursak, lojistik merkezlerde yalnızca bir taşıma şekli ile hizmet sağlanabilir, fakat çoklu taşımalara uygun olan tesisler, ulusal ve uluslararası pazarlara direk erişim imkânı sağlamaktadır. Bir lojistik köyüne çok yönlü taşıma şekli ile hizmet verilmesi tercih edilmektedir. Özellikle eşya elleçlemelerinde çoklu taşımaların (karayolu, demiryolu, denizyolu ve iç sular) teşviki açısından bakacak olursak, lojistik köylerin geliştirilmesi kullanıcıların bir planlama yapabilmesini sağlamaktadır. Böylelikle, kullanıcılar aynı tesisleri ve donanımları kullanmaktadır. Böylece hem taşıma maliyetleri düşer hem de taşımalar güvenli bir şekilde sağlanır. Bu durum lojistik köyün sağladığı en temel faydadır (Aydın ve Ögüt, 2008a).

Bunun dışında, lojistik faaliyetlerde bu denli kolaylaştırıcı durumda olan lojistik merkez ve lojistik köy kavramlarını bir bütün olarak düşünebiliriz. Aynı amaç ve doğrultuda kurulduklarından kavramları beraber değerlendirmekte bir sakınca yoktur (Rodrigue, 2009).

Ayrıca, lojistik merkezlerin kuruluşlarıyla sağlanacak potansiyel faydaları aşağıdaki gibi sıralayabiliriz (Aydın ve Ögüt, 2008b).

- Yük dağıtımında trafik akışını uygun hale getirmesi,
- Kombine taşımacılığı desteklemesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma işlemlerini iyi hale getirmesi,
- Demiryolu taşımacılığına önem vererek, karayolu trafiğini azaltması,
- Müşterilerin gereksinimlerine ivedilikle cevap vermesi,
- Lojistik merkez müşterilerinin işletme giderlerini azaltması,
- Kurulduğu alanın ve çevrenin gelişimine önemli katkıda bulunması,
- Lojistik merkezler ile kentsel gelişimin ivme kazanması
- Tüm ulaşım merkezlerine bağlantı için olanaklar sağlaması,

- Dağıtımla ilgili değer katıcı işlemlerin (cross-docking, konsolidasyon gibi) sağlayacağı potansiyel yararlar,
- Şirketlerin dağıtım kanallarındaki kontrolü arttırmalarını sağlaması,
- İşletmeler için tedarik zincirini esnekleştirmesi şirketlerin kapasitelerini genişletmesine olanak vermesi.

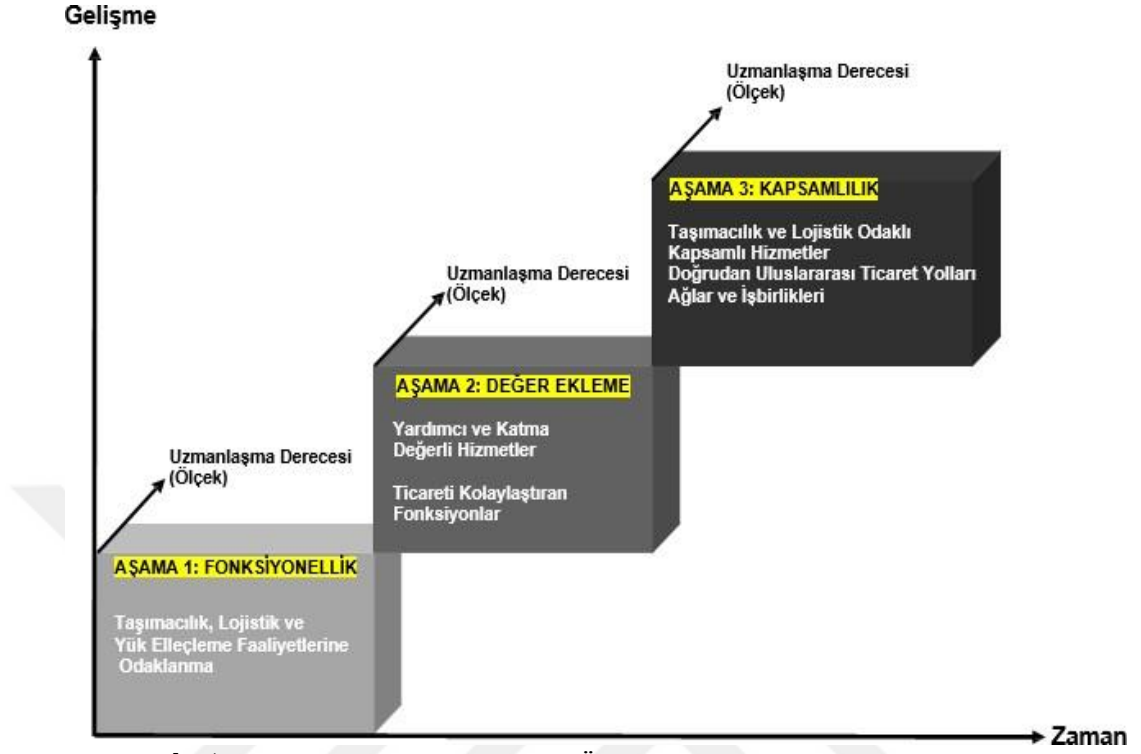
2.2 LOJİSTİK MERKEZLERİN TARİHÇESİ

1960'lı yılların sonuna doğru lojistik merkezlerin Avrupa'da yük merkezi haline büründüğü görülmektedir. İtalya'nın Verona şehrinde bulunan "Freight Village Quadrante Europa"nın 30 yıl önce de hizmet verdiği düşünüldüğünde Avrupa Birliği oluşmadan lojistik merkez kavramının oluştuğu söylenebilir (Du and Bergqvist'e göre aktaran Elgün, 2011: 207).

Dünya'da konteyner kullanımının başlaması ile beraber lojistik merkezlerinde kurulu ve faaliyete geçmesi benzer dönemlere rastlamaktadır. Çoklu taşımacılıkta deniz yolu taşımacılığına olan yoğun ilgi ihtiyacı karşılayabilmek ve ölçek ekonomisini dengeleyebilmek adına gemi kapasitelerinin artırılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu sebeple deniz limanlarını rahatlatabilmek ve yoğunluğu verimli hale çevirebilmek adına limanların arka alanlarına (hinterland) lojistik merkezler yapılması öngörülmüştür (Roso ve diğerleri, 2009: 340).

Lojistik merkezlerin hayata geçirilmesiyle bulundukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkı sağlayarak bölgedeki ticari şirketlerin rekabet gücünü artırarak çoklu taşımacılığın gelişmesine katkı sağlayacaktır. Lojistik merkezler, yük taşımacılığıyla ilgili olarak tüm hizmetlerin en iyi şekilde verildiği, müşterilerin idari, teknik, sosyal ve tüm ihtiyaçlarının karşılanabildiği, buna ek olarak taşıma faaliyetlerinin en iyi şekilde yapıldığı bu bağlamda müşteri memnuniyetini maksimum seviyede tutan merkezler olduğu için kurulması zorunlu hale gelmiştir. Bu denli önemli bir durumda olan lojistik merkezlerin gelişim sürecini aşağıda şekil 2'de görebilmek mümkündür.

Şekil 2: Lojistik Merkezlerin Gelişim Aşamaları



Kaynak: (Du and Bergqvist'den aktaran Ünal, 2013: 17).

Lojistik merkez gelişimini üç adım ile özetlemek mümkündür. Birinci adımda, lojistik faaliyetler olan konsolidasyon, elleçleme, paketleme aşamaları mevcut iken, ikinci adımda ticaret hacmini artırmaya yönelik kolaylıklar elde etme amacı mevcuttur. Bu nedenle bürokratik engelleri ortadan kaldırma çabası mevcuttur. Böylelikle lojistik merkez gelişiminin önü daha açık hale getirilmiştir. Üçüncü adımda ise öncelikli amaç destek veren işletmeler ile tedarik zincirini büyütürerek ticaret hacmini geliştirmektir (Ünal, 2013: 17-18).

Ülkemizdeki gelişim aşamalarına bakıldığında, ilk defa 2005 yılında farkına varılan lojistik merkezler 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından kurulmaya başlanmıştır. İlerleyen zamanda özel sektör tarafından da benimsenmiş ve yeni köyler kurulmaya devam edilmiştir. Özellikle çevre boyutu açısından ele alacak olursak lojistik köylerin yerleşim alanlarının dışında kurulması; yükün ulaşım ağları arasında rahat transfer edilebilmesini (demiryolu ve karayolu bağlantısı ile) trafik sıkışıklığının azalması ve çevre kirliliğinin önlenmesi ile

arazilerin daha düzenli ve usule uygun kullanılması olanaklı hale gelmiştir (Kılıç ve diğerleri, 2009: 20).

2.3 LOJİSTİK MERKEZLERİN KONUMLARI

Lojistik merkezlerin faaliyetlerinden biri taşıma sırasında planlamasının yapılması ve yük trafiğinin düzenli akışının sağlanmasıdır. Bu sebeptendir ki lojistik merkezlerin hemen hemen tümü bu taşıma bağlantılarının kullanabileceği konumlarda kurulmuştur. Lojistik merkezlerin kurulacağı yerlerin merkezi olmasından kastımız otoyol, demiryolu ve deniz yollarına yakın yerlerde konumlanmasıdır. Lojistik merkez ulaşım ağlarına yakın kurulmalıdır ki stratejik ve cazibe merkezi olabilsin. Ancak Parma'daki gibi hizmet kalitesi ve konumu ile çok iyi organize edildiği sürece ve bunun yanı sıra birkaç ulaşım ağı çok iyi koordine edildiğinde başarılı olmak mümkündür. Bunu sağlayabilmek için iyi etüt edip, doğru fizibilite çalışmaları yapılması gerekmektedir (Elgün, 2011: 208).

Lojistik merkez konumu belirlemede hammaddeye yakınlık, arazi yapısı, üretim ve tüketim merkezlerine olan yakınlık, ulaşım imkânları, depolama imkânları gibi etmenler son derece önemlidir (Elgün ve Aşıkoğlu, 2016: 163).

2.4 LOJİSTİK MERKEZLERİN ORTAK ÖZELLİKLERİ

Lojistik merkezlerin ortak özellikleri iki ana başlık altında toplanacak olursa, verilen hizmetler ve fiziki özellikler olarak ele alınabilir.

Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler:

Değişik müşteri gruplarına hizmet edebilecek farklı boyutlara sahip depoculuk hizmetleri, gümrük konularında ithalat ve ihracatçının işlerini kolaylaştırma adına gümrük işlemleri, sigorta ve şehir içi kargo firmaları, banka, postane, sosyal tesisler, güvenlik hizmetleri, danışman hukuk büroları, toplu taşıma, park ve yükleme-boşaltma alanları, otel, lokanta ve kafeteryalar, yakıt ikmal istasyonları, araba yıkama yerleri bir lojistik merkezinde bulunması gereken servis

hizmetleridir. Bu servisler hem lojistik merkezlerin yönetimini hem de firmaların işlerini kolaylaştırır (Elgün, 2011: 209).

Lojistik Merkezlerin Fiziksel Özellikleri:

Kapladıkları yüz ölçümüne göre 100 hektardan küçük yerlerde kurulması zordur. 100-499 hektar arası alanlarda kurulan lojistik merkezler orta ölçekte, 500-999 hektar arası büyük ölçekte, 1000 ve daha fazla hektara sahip olan lojistik merkezler çok büyük ölçekli olarak değerlendirilir (Eryürük, 2010: 53).

2.5 LOJİSTİK MERKEZ OLABİLME KRİTERLERİ

Kaliteli, yerli yerinde ve çok yönlü hizmet sunan bir lojistik merkezin sahip olması gereken birçok özelliğin olduğu tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 1: Lojistik Merkez Olabilme Kriterleri

1- Bulunduğu ülke veya bölgenin coğrafi açıdan stratejik bir konuma sahip olması
2- Bölgenin güçlü bir karayolu ağına sahip olması
3- Havalimanına sahip olması
4- Denizlere kıyısının olması
5- Demiryolu ağlarına sahip olması
6- Yabancı yatırım için teşvikler
7- Alt yapı gelişimi
8- Vergi teşvikleri

Kaynak: Ar ve Tanyaş, 2012.

2.5.1 Tongzon Açısından Lojistik Merkez Kriterleri

Tongzon, lojistik merkez için gerekli olan ilk özelliğin nitelikli insan gücü olduğunu belirtmiştir. Özellikle lojistik köy çalışanlarının uluslararası ticaretin dili olan İngilizceyi çok iyi seviyede bilmeleri ve küreselleşmenin etkisiyle değişen

dünyaya adapte olabilecek kadar açık fikirli olmaları gerektiğini savunmuştur. Bunun yanı sıra lojistikle ilgili aldıkları eğitimin gelişen teknolojiye uygun olması, alet ve teçhizat kullanımı konusunda da teknik donanımına sahip olmaları gerekir. Bu nitelikle insan gücü verilen hizmetin kalitesini ve lojistik köyün önemini arttıracaktır. Tongzon'a göre başarılı bir lojistik köyün en kritik faktörü politik ve ekonomik istikrar ve bunlarla beraber uygulanan şeffaf politikalarlardır. Lojistik köyün gelişimi bakımından hükümet-işveren ve çalışanlar arasındaki uyum ve işbirliği de çok önemlidir. Çalışmaları doğrultusunda, geniş bir yazın taraması ile bir lojistik merkez için gerekli kriterleri şu şekilde belirtmiştir (Tongzon, 2007: 67):

- Teknolojik yenilikleri takip,
- Alt yapının iyileştirilmesi,
- Yabancı yatırımcıyı çekebilmek adına teşvik,
- Politik düzenlemeler,
- Kültürel gelişim,
- Yardımcı sanayi kuruluşları,
- Tedarik zinciri yönetimi stratejisinin var olması.

2.5.2 Oum ve Park Açısından Lojistik Merkez Kriterleri

Çok uluslu firmaların ülke ve bölge dağıtım kararlarını analiz eden Oum ve Park, işletmelerin karar alımlarındaki kıstasları araştırmışlardır. Son zamanlarda amacı lojistik merkez ülkesi haline gelmek olan devletler tüm lojistik faaliyetleri kendi sınırları içinde toplamayı hedeflemektedir. Bu nedenle Oum ve Park tarafından ortaya konulan lojistik merkez kriterleri dağıtım merkezlerinin kararlarını etkileyen kriterlerdendir. Bu kıstaslara sahip ülke toprakları çok uluslu şirketlerin ana merkezi olacak ve daha fazla dağıtım organizasyonunu yürütecektir. Ülkenin çok uluslu işletmeler açısından lojistik merkez olarak daha cazip halde olmasını Oum ve Park şu şekilde ifade etmiştir (Oum ve Park, 2004: 101):

- ✓ Ticaret hacmi ve ekonomik büyüme eğilimi,
- ✓ Esnek politik kararlar,
- ✓ Yeterli ve becerikli iş gücü,
- ✓ Ulaşım açısından kolay erişebilirlik,

- ✓ Göçmenlik konusundaki kolaylıklar,
- ✓ Teknolojik alt yapı,
- ✓ Huzurlu ve barış içinde bir iş ortamı,
- ✓ Ticari yatırımları destekleyen teşvikler,
- ✓ Vergi konusunda sağlanan kolaylıklar,
- ✓ Ülkenin sahip olduğu coğrafik konum,
- ✓ Arazi yapısının uygunluğu.

2.5.3 Bookbinder ve Tan Açısından Lojistik Merkez Kriterleri

Garelli tarafından oluşturulan “Dünya Rekabet Gücü Endeksi” isimli çalışmada gördükleri önemli noktaları daha güçlü bir lojistik yönetimi için kendi çalışmalarında da sunan Bookbinder ve Tan’ın belirlediği bu kriterler şu şekilde özetlenebilir (Bookbinder ve Tan, 2003: 36):

- Ana kıstas; alt yapı durumu,
 - Yan kıstaslar; alt yapının geliştirilmesi, bakım ve düzeni,
- Ana kıstas; alınan sonuç, gösterilen performans,
 - Yan kıstasları; müşteri geri dönüşü, memnuniyeti,
- Ana kıstas; sistemsel bilgi aktarımı,
 - Yan kıstasları; e- ticaret, teknolojik yenilikler,
- Ana kıstas; halkla ilişkiler,
 - Yan kıstasları; çalışanların yüksek motivasyonu, iş anlaşmalarındaki sorunlar,
- Ana kıstas; ticari çevre,
 - Yan kıstasları; sermaye maliyeti, döviz kuru,
- Ana kıstas; siyasi çevre,
 - Yan kıstasları; siyasi kararsızlık riski, soğuk savaş.

2.5.4 Kutsal Açısından Lojistik Merkez Kriterleri

Kutsal lojistik merkez için oluşturduğu kıstasları 2006-2007 yıllarında yayınlanan “Küresel Rekabet Gücü Raporları” ndan esinlenerek hazırlamıştır. Buna göre aşağıda bu kriterler sıralanmıştır (Kutsal, 2008: 220):

- ❖ Ülkenin bulunduğu coğrafi konum,
- ❖ Ticaret yoğunluğu,
- ❖ Siyasi yaklaşımlar,
- ❖ Hukuk güvencesi,
- ❖ Telekomünikasyon seviyesi,
- ❖ Vasıflı iş gücü potansiyeli,
- ❖ Yabancı yatırımı konusunda teşvikler,
- ❖ İşveren ve işçi arasında huzurlu ortam,
- ❖ Vergilendirme kolaylığı,
- ❖ Asayiş ve güvenlik,
- ❖ İş etiğinin gelişmişliği,
- ❖ Kültürel ortam ve sosyo-ekonomik faktörler.

2.5.5 Erdal Açısından Lojistik Merkez Kriterleri

Erdal (2012) yapmış olduğu çalışmada lojistik merkez kriterlerini aşağıdaki gibi belirlemiştir (Erdal, 2012: 391):

- Bölgedeki lojistik hareketliliğin hızlı ve yoğun olması
- Ulaşım ağlarına yakın olması
- Kuruluş yerinin havayolu, denizyolu, demiryolu, karayolu bağlantıları olması
- Coğrafi konumun uygunluğu
- Arazi ve altyapının uygun olması
- Jeolojik yapısı
- Kombine taşımacılık olanakları
- Üretim merkezlerine yakınlık
- Tüketim merkezlerine yakınlık
- İş gücü potansiyeli

- Yer in topoğrafyası
- Gelecekte genişleme kapasitesi
- Kamu politikası
- Ulaştırma giderleri

2.5.6 Bamyacı Açısından Lojistik Merkez Kriterleri

Lojistik merkez yer seçim kriterlerini Bamyacı (2008) çalışmasında tablo 2’deki gibi belirlemiştir:

Tablo 2: Bamyacı Açısından Lojistik Merkez Yer Seçim Kriterleri

Arazi	Maliyetler
Büyükülüğü	Arazi
Genişleme Olanakları	Tesis İnşaatı
Altyapısı	Kullanıcılara Maliyeti
Fiziksel Yapısı	Kamulaştırma
Yakınlık (Mesafe)	Sosyo-Ekonomik Faktörler
Üretim Merkezlerine	Çevresel Etkiler
Tüketim Merkezlerine	Kentsel Trafığa Etkisi
Havaalanına, Limana	Ekonomik Yaşama Etkisi
Demiryoluna, Otoyollara	Afet Lojistiğine Etkisi
Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına	Arazi Tahsis Kolaylığı

Kaynak: Bamyacı, 2008: 115.

Daha önce yapılan lojistik merkez yer seçim kriterleri ile ilgili diğer çalışmalara ilişkin yazın taraması da tablo 3’de gösterilmiştir.

Tablo 3: Lojistik Merkez Yer Seçim Kriterlerine Yönelik Yazın Taraması (1/2)

Yazar/ Yıl	Hazırlanış Nedeni	Saptanan Yer Seçim Kriterleri
Taniguchi ve diğerleri, 1999	Japonya İçin En Uygun Lojistik Merkez Yer Seçimi	Karayolu Bağlantılarının Çoğalması Çevresel Fayda
Chen, 2001	En uygun Dağıtım Noktası Yeri Seçimi	Yatırım Kolaylığı Hinterland Genişliği Erişebilirlik Pazara Yakınlık Üretim ve Tüketim Merkezlerine Yakınlık
Eldrandaly ve diğerleri, 2003	En Uygun Depo Yer Seçim Bölgesi	İş Gücü Potansiyeli Ucuz İşgücü Altyapı Devlet Teşviki Depo İmkânı Vergiler

Tablo 3: Lojistik Merkez Yer Seçim Kriterlerine Yönelik Yazın Taraması (2/2)

Chen ve Qu, 2006	Lojistik Merkez Yer Seçim Kıstasları	Yerin Coğrafi Şartları Erişebilirlik (Karayoluna, Havayoluna, Limana, Demiryoluna Yakınlık) Yerel Yönetim Düzenlemeleri Arazi Yapısı Yönetim Doğası
Wang ve Liu, 2007	Lojistik Merkez Yer Seçim Kıstasları	Enerji Kaynakları Büyüme Olanağı
Bamyacı, 2008	En Uygun Organize Sanayi Bölgesi Yeri Seçimi	Arazi Özellikleri Hinterlant Sosyo-Ekonomik Faktörler Erişebilirlik Yönetim Doğası
Eryürük, 2010	Konfeksiyon Faaliyetleri İçin En Uygun Lojistik Merkez Yer Seçimi	Arazi Yapısı Arazinin Fiziksel Analizi Alt Yapı Durumu Erişebilirlik İş Gücü Potansiyeli Tesis Giderlerinde Kolaylık

Kaynak: Ou ve Chou, 2006; Eldrandaly ve diğerleri, 2003; Chen, 2001; Bamyacı, 2008; Taniguchi ve diğerleri, 1999; Wang ve Liu, 2007; Eryürük, 2010
esinlenilerek yazar tarafından oluşturulmuştur.

2.6 LOJİSTİK MERKEZLERİN KURULUŞ YERİ SEÇİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Lojistik merkezler, taşımacılık işlemlerini belirli bir sistemden yaparak Türkiye ve diğer bütün ülkelere ulaşım olanağı sağlarlar. Aynı zamanda lojistik köyler kurulduğu bölgenin iklim şartlarına ve diğer şehirler ile ulaşım olanaklarına, kısaca coğrafi lokasyon imkân sağladığı sürece bulunduğu metropolden başlayarak, ulusal ve uluslararası düzeyde odak noktası olmaktadır. Bu yüzden lojistik köy ve merkezler kurulmadan önce yapılacak olan yatırımın geleceğe dönük bir plan olması gerekmektedir. Bu merkezlerin sabit ve belirli bir yerde bulunması etrafındaki işletmeler için finansal yönden karlı olmalarına ve diğer firmalara karşı rekabet yönünden güçlenmelerini sağlar (Bamyacı, 2008: 121).

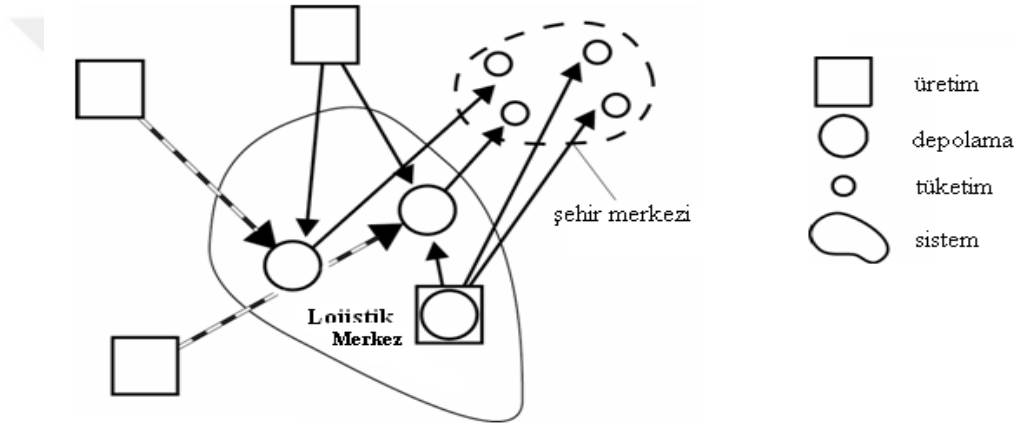
Lojistik merkezlerin kurulmasında önemli olan faktörlerden biri de lojistik merkezlerin kuruluş yerinin tespit edilmesidir. Lojistik merkezlerde birden fazla taşıma türünün kullanımına olanak sağlaması, kurulacak olan yerin belirlenmesinde önemli bir etken olup, belirlenecek olan lokasyonun çoklu taşıma türleri ile etkileşim halinde olması gerekmektedir. Bu konuda nokta atışını iyi yapabilmek için farklı düşünce ve fikirlerin değerlendirilmesi sonucunda en makul olan kararın seçilmesi gerekir. Herhangi bir sorunla karşılaşmak zorunda kalınmaz. Yerleşim yerinin coğrafi konumu esas alınır. Böylelikle lojistiğin daha fazla büyümesi yatırımı etkiler. Ayrıca diğer bir etken de fiziksel ve kurumsal alt yapıdır (Bamyacı, 2008: 121).

Lojistik merkezlerin yer seçiminin belirlenmesindeki etkenler; doğru yer seçimi, uygun coğrafi lokasyon ve kullanılacak olan yerin elverişlilik durumu, yer biliminin yapısı, doğru taşıma olanaklarından faydalanabilirlik, birden fazla taşımacılık türlerinin sağlanması, sosyo-kültürel yapısı, geçmiş dönemi, doğal zenginlikleri ve metropolün gelişimi, iktisadi durumu, bölgenin sanayi durumu ve demografik özellikleri olarak tespit edilir (Bamyacı, 2008: 121).

Lojistik kelimesinin tarihi kökeni incelendiğinde, ilk olarak taşımacılık türlerinden denizyolu ve havayolu görülmektedir. Lojistik köylerin denizyoluna ulaşımının önemi ilk zamanlarda ne kadar önemliyse günümüzde de önemi devam etmektedir. Çoklu taşımacılığın kullanılması kuruluş yerini belirler. Çünkü aynı zaman diliminde bütün taşımacılık türlerini kullanabilmek bütünün bir parçasını

oluşturur. Sosyo-ekonomi açısından gelişebilmek adına taşımacılıktan yararlanabilmek oldukça önemlidir. İktisadi faaliyetlerin başlangıç noktası eğer arazinin kullanımına uygunluk gösteriyor ise işletmelerin birden fazla iş yapmalarına olanak sağlar. Lojistik merkezlere ulaşımın kolaylığı, sağladığı istihdam olanakları, bölgesel gelişimi, bölgesel taşıma türleri gibi önemli avantajları vardır (Bamyacı, 2008: 121). Lojistik merkez konum itibariyle üretim, tüketim merkezlerine yakın olması gerektiği gibi şehir merkezlerine ve depolama alanlarına da yakın olmalıdır. Lojistik merkez konumu şekil 3’de gösterilmektedir.

Sekil 3: Lojistik Merkez Konumu



Kaynak: Bamyacı, 2008:122.

2.7 LOJİSTİK MERKEZLERİN ÇEVREYE KATKILARI

Yerleşkesi iyi tasarlanmış ve yüklerin taşınması konusundaki işlemlerin tümünün kusursuz bir şekilde sürdürüldüğü bir lojistik merkezin faydaları şöyledir:

En doğru hizmet, en uygun araç (özellikle karayolu araçları), eşyaların konulacak alanları, istihdam gücü, tehlikesiz bir çevre, taşıma sektöründe firmaların kazançlarının artması, nakliye, mükemmel bir çalışma ortamı ve her zaman destek hizmetleri verilmektedir. Ayrıca kullanılan arazinin bulunduğu bölgeye ekonomik katkısı, gelişime olan payı, trafik sıkışıklığı önlemeyi ve doğayı korumayı artırmaktadır. Ancak lojistik merkez kurulmasında bir sakınca görülmeyen her yere de lojistik merkez kurmak uygun değildir, kurulanlar ise yatırımı eksi yönde etkiler (UND, 2001: 78)

İyi organize edilmiş, sistemli bir şekilde planlanan lojistik merkezler sayesinde hizmet açısından mükemmeliyet, en üst seviyede tır ve kamyon yoğunluğu, güvenli çevre, tek bir merkezden yönetim, nakliye maliyetlerinde düşüş, ciro artışı, çalışma ortamında kalite, çevre kirliliğinde azalma, trafik sıkışıklığında düşüş gibi pek çok fayda elde edilebilir. Bu açıdan bakıldığında lojistik merkezler tam bir fayda sağlayan alanlardır. Ancak, her alana ve bölgeye lojistik merkez kurulumu sağlıklı bir yöntem değildir. İyi planlanmadan, gerekli fizibilite çalışmaları yapılmadan kurulacak bir lojistik merkez fayda sağlamamakla beraber, iş gücü ve yatırım kaybına neden olacaktır (Elgün, 2011: 211-212).

Lojistik merkez kavramı ile ilgili detaylı bilginin verildiği bu bölümden sonra, Avrupa ve Türkiye’deki lojistik merkezler ve özelliklerine üçüncü bölümde değinilecektir.

2.8 LOJİSTİK MERKEZ KURULUM SÜRECİ

Lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağa göre belirlenmiştir. Bunlar (Europlatforms EEIG, 2004):

- Altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi,
- Taşımacılık kalitesinin artırılması,
- Intermodal taşımacılığın geliştirilmesi,

şeklinde ifade edilmektedir.

Lojistik merkez planlaması farklı düzeylerde yapılabilmektedir. Avrupa uygulamalarında merkezlere ilişkin planlamalar, Avrupa Birliği bütününde, ulusal düzeyde, bölgesel düzeyde ve en son yerel düzeyde lojistik merkez (büyüklük, ulaşım, alt yapısı vb.) hizmet türleri planlanmaktadır (Bentzen ve diğerleri, 2003).

Bu süreçte sosyo-ekonomik faktörler, ulaştırma stratejilerinin belirlenmesi, lojistik merkez lokasyonlarının belirlenmesi, lojistik merkez alt yapısının, depolama alanlarının belirlenmesi, ofis ve diğer yapıların planlanması esastır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA VE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK MERKEZLER VE ÖZELLİKLERİ

Çalışmanın bu bölümünde, Avrupa’da ve Türkiye’de bulunan lojistik merkezler ele alınarak Avrupa ve Türkiye olmak üzere bazı köklü lojistik merkezlerin üzerinde durulmuştur. Ayrıca, lojistik merkez önerisi sunulan Yalova ili hakkında genel bir bilgi oluşması açısından Yalova’nın mevcut ilçelerinin özelliklerinden bahsedilmiştir.

Dünya üzerinde pek çok coğrafi tesir alanına göre oluşmuş lojistik merkez modeli vardır. Bu merkezleri ticaret potansiyeli, ölçek, bütünleşik lojistik hizmet çeşitliliği ve lojistik merkezin kurulum amacı olarak kategoriye ayırmak mümkündür. Lojistik merkezler kurulduğu alanın coğrafi özellikleri bakımından uluslararası ya da ulusal rol oynayabilir (Erdal, 2005: 10).

Ayrıca, farklı şekillerde oluşmuş lojistik merkezlerin olması lojistik merkezlerin uzmanlar tarafından sınıflandırılmasına neden olmuştur (Bentzen ve diğerleri, 2003: 22).

Bentzen ve diğerleri (2003) yapmış oldukları lojistik köy sınıflandırmasını belirli değişkenlere göre değerlendirmiştir. Tablo 4’de bu yaklaşım görülebilir.

Tablo 4: Avrupa Lojistik Köy Sınıflandırması

Özellikler	1. sınıf	2. sınıf	3. sınıf	4. sınıf	5. sınıf
1. Doğu Avrupa ve Doğu Akdeniz Yük Koridoruna Odaklanma	✓	✓			
2. Yaygın otoyol bağlantıları	✓				
3. Yaygın demiryolu bağlantıları	✓				
4. Taşıma şekilleri	3	2	2	1	1
5. Faaliyetlerin fazlalığı	Çok	Orta	Orta	Az	Az
6. Dağıtım Potansiyeli	Çok	Orta	Orta	Az	Az
7. Hukuki Yapı	✓	✓	✓	✓	✓
8. Yeterli Hinterland	✓		✓	✓	
9. Hizmet Gücü	✓	✓	✓	✓	✓

Tablo 4: Avrupa Lojistik Köy Sınıflandırması (Devamı)

10. Ortaklık Seviyesi	✓	✓	✓	✓	✓
11. Merkezler Arası Koordinasyon	✓	✓	✓		
12. Çevresel Planlama	✓	✓	✓		
13. Ulusal Lojistik Merkez Platformuna Üyelik	✓	✓	✓		
14. Avrupa Lojistik Merkez Birliği'ne üyelik	✓	✓			
15. Daha Geniş Hinterlanta Sahip Bir Merkeze Bağlılık			✓	✓	✓
16. Açıklık	✓	✓	✓	✓	✓
17. Uluslararası Yük Trafığı	✓	✓			
18. Yerel Yük Trafığı	✓	✓	✓	✓	✓

Kaynak: Akandere, 2013: 66; Bentzen, 2003: 23.

3.1 AVRUPA'DAKİ LOJİSTİK MERKEZLERE GENEL BAKIŞ

Avrupa ülkelerinin sekiz tanesi ele alındığında 100'ü aşkın lojistik merkez olduğu görülmektedir. Lojistik merkezin en fazla olduğu Avrupa ülkesi Almanya'dır. Almanya en fazla lojistik merkeze sahip olmasının yanı sıra sahip olduğu teknoloji ile beraber Dünya'da üs bir lojistik konumundadır. 1990 yıllardan beri Almanya'da 20 yeni lojistik merkez açılmış, açılan bu merkezlere kurulan 1200'ü aşkın işletme sayesinde 40 binden fazla iş istihdamı sağlanmıştır. Fransa'da bulunan lojistik merkezin adı Sogaris lojistik köyü' dür. Sogaris Lojistik Köyü'nün en belirgin özelliği karayolu erişebilirliğidir. Tarihin en eski lojistik köylerinden olan Sogaris yedi farklı karayolunun kesişim noktasındadır. Arazi yapısı bakımından çok büyük olamamakla beraber 203 hektar üzerine kurulmuştur. Fransa'da bulunan Toulouseeuro-center lojistik köyü de beş ana karayolunun birleşiminde bulunması ile son dönem lojistik merkezleri içinde erişebilirlik anlamında avantajlı konumdadır. Lojistik merkezde bir bölüm lojistik faaliyetlere, bir bölüm park alanlarına, bir bölüm de dinlenme tesislerine ayrılmıştır. Diğer bir Avrupa ülkesi olan İtalya'da ise Bologna Lojistik köyü bulunmaktadır. Yüz ölçümü bakımından büyük bir araziye

sahip olan Bologna Lojistik Köyü, demiryolu erişebilirliği ile ön plana çıkmaktadır ve günde yaklaşık 15 tren yolu taşımacılığı yapılmaktadır (MEVKA, 2010: 40; Vrochidis, 2013: 40-50).

Alman lojistik merkezlerinin desteğiyle kurulan Deutsche GVZ-Gesellschaft'ın araştırması sonucunda sıralanan Avrupa'nın en iyi 20 lojistik merkezi tablo 5'de gösterilmiştir.

Tablo 5: Avrupa'nın En İyi 20 Lojistik Merkezi

SIRALAMA	YER	PERFORMANS (250 Puan Üstünden)
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 Campano	195
8	Interporto Parma	190
9	ZAL Barselona	189
10	GVZ Güney Berlin	188
11	Interporto Padova	187
12	Plaza Logistica Zaragoza	186
13	Cargo Center Graz	182
14	Gvz Leipzig	175
15	Delta 3 Lille	174
16	BILK Logistics Budapeşte	170
17	Interporto Novara	169
18	GB- DIRFT Daventry	167
19	GB- Wakefield Europort	165
20	F- Eurocentre Toulouse	165

Kaynak: (DGG, 2010).

Tablo incelendiğinde Avrupa ülkelerinin lojistik merkez konusunda ileride olduğu gözlenmektedir. Lojistik merkez fonksiyonları ve servisleri açısından İtalya, Almanya, İspanya gibi ülkelerin önde geldiği söylenebilir.

3.2 AVRUPA BULUNAN LOJİSTİK MERKEZLERİN ORTAK ÖZELLİKLERİ

Avrupa’da bulunan lojistik merkezlerin temel özellikleri şu şekilde sıralanmıştır (Aydın ve Ögüt, 2008: 1478):

i. Büyüklük: Lojistik merkezlerin ve köylerin temel özelliklerine bakıldığında alanın en az 100 hektarlık bir yüzölçümüne sahip olması gerektiği ortaya çıkmıştır.

ii. Konum: Lojistik merkezlerin temel özelliklerini incelendiğinde konum faktörünün bir şehrin içinde fakat yerleşim bölgelerinden uzakta olması gerekmektedir.

iii. Erişebilirlik: Lojistik merkezlerin temel özelliklerinden biri olup karayoluyla her noktaya ulaşım imkânı sağlamalı, demiryolu bağlantılarının güçlü olması, girişlerin kontrolünün sağlanması gerekmektedir.

iv. Yakınlık: Lojistik merkezlerin temel özellikleri incelendiğinde karayoluna, denizyoluna, hava limanlarına ve iç su yollarına ulaşımın kolay olması gereklidir.

v. Tasarım: Lojistik merkezlerin bir diğer temel özelliği ise tasarımıdır. Lojistik köylerde tasarım, planlı imarı, rahatlık ve manzaraya (şehrin doğal güzelliğine katkı) sahip olması gerekir.

vi. Ofisler: Lojistik merkezlerde olması gerekenlerden biri de rahat çalışma ortamı sağlayacak bürolardır.

vii. Bilişim ve Teknolojik Alt Yapısı: Lojistik merkezlerin temel özellikleri olup, ileri düzey iletişim ve bilgi paylaşımının olması gerekir.

3.3 AVRUPA'DAKİ EN KÖKLÜ LOJİSTİK MERKEZLER

Avrupa' da lojistik merkezler genel olarak deniz limanlarına, hava limanlarına, karayollarına, demiryolu ağlarına yakın, üretim ve tüketim noktalarına kolay erişilebilen noktalara kurulmuştur (Aydın ve Öğüt, 2008:4).

Tarihten bu yana lojistik merkezler incelendiğinde en eski ve köklü lojistik merkezlerden biri Fransa' da bulunan Sogaris Lojistik Köyü'dür. İtalya, İspanya ve Fransa'nın önderliğinde lojistik köylerden daha fazla verim alabilmek amacıyla Europlatforms ismiyle 1991 yılında Avrupa Lojistik Köyleri Birliği kurulmuştur. Çağımızda Fransa, Danimarka, Lüksemburg, Macaristan, Portekiz, Yunanistan ve Ukrayna'nın da üye olduğu Europlatforms'un bünyesinde 60'dan fazla üye lojistik köy bulunmaktadır (Bamyacı, 2008: 74).

Avrupa'da en köklü dört lojistik merkezi şu şekildedir (Aydın ve Öğüt, 2008: 5):

- ❖ İspanya'nın Barcelona şehrinde bulunan The Zona Actividades Logísticas (ZAL)
- ❖ Fransa'da Paris civarında Rungis'de bulunan Sogaris Lojistik Köyü
- ❖ Almanya'nın Bremen şehrinde bulunan The Guterverkehrszentren
- ❖ Fransa'nın Toulouse şehrinde bulunan The Eurocentre'dir.

Barselona ve Bremen lojistik merkezleri liman şehirlerinde bulunmaktadır. İç kesimlerde yer alan lojistik merkezler ise Rungis ve Toulouse lojistik merkezleridir. Dört köklü lojistik merkez de şehir merkezinden 10 mil uzaktadırlar. Büyüklükleri bakımından; Toulouse 296, Barselona 200, Rungis 50, ve Bremen Lojistik Merkezi 360 hektardır.

Lojistik işletmelerine destek vermesi beklenen bu merkezlerin ana görevi yük transferi, dağıtım ve depolama hizmetlerini yerine getirmesidir. Küresel lojistik merkezlerde yüksek değerde ve bütünleşik bir lojistik hizmet verilmektedir. Dört köklü lojistik merkezde belli başlı verilen hizmetleri tablo 6'da gösterilmektedir.

Tablo 6: Dört Köklü Lojistik Merkezde Verilen Yardımcı Hizmetler

Hizmet	Barcelona	Rungis	Bremen	Toulouse
24 saat koruma	•	•	•	KS
Telekomünikasyon	•	•	•	•
Onarım merkezi	•	•		○
Gümrük	•	•	•	○
Bankalar	•	•	○	○
Serbest bölge	•	○	○	○
Araç kontrol bölgeleri		•	•	PS
Posta hizmeti	•	•	•	PS
Transit geçiş	•	•	○	○
Kafe	Belli Saatler	Her Saat	•	PS
Bürolar	•	•	•	•
Toplantı ve eğitim salonları	•	•	○	○
Yetiştirme	TS	○	•	○
İş istihdam	TS	•	○	PS
Otel	○	•	•	PS
Dinlenme Alanı	•	•	○	PS
Bahçe	•	•	○	•

TS: Tasarım Sürecinde. KS: Kabul Sürecinde. PS: Planlama Sürecinde.

• : Mevcut ○ : Mevcut Değil

Kaynak: Aydın ve Ögüt, 2008: 6.

3.4 TÜRKİYE’DE LOJİSTİK MERKEZ UYGULAMALARI

Çağımız şartlarında ulusal ve uluslararası taşımacılık ve ekonomik faaliyetler üzerinde görülen büyümelere karşılık olarak lojistik şirketlerin daha iyi faaliyet yapabilmeleri adına lojistik köy kurmak zorunlu olmuştur. Lojistik merkezlerin kurulumu, TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) tarafından 2006’da faaliyete geçirilmesi amaçlanmıştır. Fakat Türkiye’de ilk defa 21. yy’ın başında kulaktan kulağa yayılmıştır. Sonrasında farklı kurum-kuruluşların ve özel sektörün de konuya müdahale etmesiyle lojistik köy ve merkezlerin kurulum aşamasına başlanmıştır. TCDD’nin etkisiyle kurulum yerlerinin belirlenmesi kolaylaşmıştır. (Erci ve diğerleri, 2006: 1006).

Özellikle metropollerin içerisinde kalmış yük istasyonları etrafında ve diğer taşıma modları ile zorluk yaşamadan uyum içinde olabilecek yerlerde, sanayi bölge ve merkezlerine ulaşımı kolay yerlere lojistik merkez ve lojistik köy kurulmalıdır.

Türkiye’de faaliyet gösteren ve henüz yapım aşamasında olan lojistik merkezler şekil 4’de gösterilmektedir.

Şekil 4: Türkiye’deki Lojistik Köylerin Haritada Gösterimi



Kaynak: Aydın ve Ögüt, 2008: 125.

Bu alanda TCDD sayesinde belirlenen 12 lojistik köy ve merkezlerin sadece birkaç tanesinin inşası tamamlanmak üzere iken bazıları halen inşa aşamasında, bazıları ise daha proje-planlama aşamasında bekletilmektedir. Bu lojistik köylerden tamamlanmış olanları şunlardır; İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen) Eskişehir (Boğazköprü), Balıkesir (Gökçöy), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Bilecik (Bozüyük), Denizli (Kalkık), Uşak ve Konya’da bulunan lojistik köylerdir. Lojistik köylerini kurmakta olan Manisa Ticaret ve Sanayi Odası ile Barsan Global Lojistik A.Ş. birliktelikleri ile Mosbar, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Hadım köy ve Tuzla’da kurulum aşaması devam etmektedir.

Merkezlere yönelik mevcut yük potansiyeli ve toplam kapladıkları alan tablo 7’de gösterilmiştir.

Tablo 7: TCDD Lojistik Köylerin Alanları ve Mevcut Yük Potansiyelleri

Lojistik Köy	Toplam Alan (m ²)	Mevcut Yük Potansiyeli(ton/yıl)
Istanbul (Halkalı)	1.060.000	944.000
Kocaeli (Köseköy)	765.000	600.000
Eskişehir (Hasanbey)	630.000	215.000
Samsun (Gelemen)	333.000	500.000
Balıkesir (Gökköy)	200.000	390.000
Kayseri (Boğazköprü)	511.000	717.000
Mersin (Yenice)	640.000	418.000
Uşak	140.000	113.000
Erzurum (Palandöken)	327.000	200.000
Konya (Kayacık)	300.000	634.000
Denizli (Kalkık)	120.000	150.000

Kaynak: Aydın ve Ögüt, 2008: 9.

3.4.1 TCDD'nin Lojistik Merkezleri

TCDD bünyesinde bulunan lojistik merkezler aşağıda belirtilmiştir.

- 1) İstanbul (Halkalı) Lojistik Merkezi
- 2) İstanbul (Yeşilbayır) Lojistik Merkezi
- 3) İzmit (Köseköy) Lojistik Merkezi
- 4) Samsun (Gelemen) Lojistik Merkezi2
- 5) Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi
- 6) Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Merkezi
- 7) Balıkesir (Gökköy) Lojistik Merkezi
- 8) Mersin (Yenice) Lojistik Merkezi
- 9) Habur.(Şırnak) Lojistik Merkezi
- 10) Uşak Lojistik Merkezi

- 11) Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezi
- 12) Konya (Kayacık) Lojistik Merkezi
- 13) Denizli (Kaklık) Lojistik Merkezi
- 14) Bilecik (Bozüyük) Lojistik Merkezi
- 15) Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Merkezi
- 16) Mardin Lojistik Merkezi
- 17) Kars Lojistik Merkezi
- 18) Sivas Lojistik Merkezi

Gelemen (Samsun) Lojistik Köyü

Türkiye’de inşası tamamlanmış ilk lojistik köy Samsun (Gelemen)’dir. İlk kısmı 06.07.2007 senesinde işleme sunulmuştur. İkinci kısmının proje-planlama faaliyetleri tamamlanmasına rağmen ihale aşamasındadır. Gelemen Lojistik Köyü 330 bin m2’lik bir hektara kurulmuştur, tamamen inşası bittikten sonra senelik olarak 500.000 ton olan demiryolu taşıma kapasitesini 1.100.000 tonu bulacaktır. Bu lojistik köy ile gıda maddeleri, hurda, konteyner, çimento, kömür, buğday, tarımda kullanılacak gübre, un ve kereste gibi hayatımızda gerekli olan ürün cinslerinin taşınması ve daha sonra dağıtılması yapılacaktır.

Türkiye’nin Karadeniz bölgesinde bulunan Samsun önemli bir liman kentimizdir. Karadeniz kıyıları ile iç kesimleri arasında köprü bağı kurmaktadır. Fakat iki tane demiryolu hattı bulunmasına rağmen bir tanesinin son durağı Samsun’dur. Müthiş bir sanayi üretimi mevcuttur, bunun nedeni de Çarşamba, Bafra ve şehir merkezlerine yakınlığıdır. Uzun vadeli bir yatırım için Samsun’a lojistik köy kurmak oldukça doğru bir karardır. Ayrıca Samsun ilini hem Türkiye’de hem de Dünya’da önemli kılan diğer etken ise ulaşım kolaylığı ve ticaret merkezi haline gelmiş olmasıdır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 56).

Şekil 5: Samsun (Gelemen) Lojistik Köyü



Kaynak: Anonim, TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi, II.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu ve Teknik Fuarı, 2008.

Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü

Ray döşemeleri hala sürmekte olsa da proje kısmı tamamlanmıştır. Hasanbey Lojistik Köyü'nün hayata geçirilmesiyle birlikte ortalama 215.000 ton yapılan taşıma 566.000 tona kadar artacaktır. Bu lojistik köyden ise gıda maddeleri, inşaat malzemeleri, elektrikli eşyalar, demir, seramik malzemeleri ve kömür gibi malzeme/eşya taşınması sağlanacaktır.

Şekil 6: Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Köyü



Kaynak:(http://www.elitp.com/?/detay/projeler/tamamlanan_projeler/demiryollari/eskisehir_hasanbey_lojistik_merkezi/, Erişim Tarihi: 19.08.2016).

Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü

Oymağaç köyü çevresinde ortalama 1 milyon m²'lik hektar üzerine kurulu olan Boğazköprü lojistik köyünün inşaat aşaması bitmek üzeredir. Boğazköprü Lojistik Köyü'nün tamamlanmasıyla ortalama 717.000 tonu bulan taşıma 1.782.000 ton artacaktır. Konteyner, seramik malzemeleri, mobilya, boru, sac levhası, kömür ve askeri yük eşyalarının taşınması bu lojistik köy ile sağlanacaktır.

Şekil 7: Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Köyü



Kaynak: Anonim, TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi, II.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu ve Teknik Fuarı, 2008.

İzmit (Köseköy) Lojistik Köyü

Lojistik köylerin bir diğeri ise Köseköy Lojistik Köyü'dür. Bu lojistik köyün inşaatının tamamlanıp açılışa sunulmasıyla ortalama yapılan taşıma 600.000 ton iken bu oran 1.500.000 tona kadar artacaktır. Köseköy' den şu malzemeler taşınıp dağıtılacaktır:

Genellikle mobilya yapımında kullanılan mdf-suntalar, otomotiv için gerekli olan parça ve yedek parçalar, petrol ürünleri, odun, tutkal, klinker ve konteyner taşımacılığı yapılacaktır (Karadeniz ve Akpınar, 2011: 58).

İstanbul (Yeşilbayır) Lojistik Köyü

Yeşilbayır Lojistik Köyü’nden ise konteyner ve tır taşınması, boru taşınması, yurtdışına satın alınacak ve satılacak olan eşyaların taşınması, tekstil malzemeleri, otomotiv parçaları, gıda maddeleri ve temizlik maddeleri gibi araç-gereçlerin taşınmasına imkân verilmektedir.

Yenice Lojistik Köyü

Yenice Lojistik Köyü’nün şuan ki durumuna göre ortalama 418.000 tonla taşıma yapılmaktadır. Bu oranı 896.000 tona kadar arttırmayı hedeflemektedirler. Aynı zamanda bu lojistik köyünden makineler için gereken parçaların taşınması, demir-çelik-boru üçlemesinin taşınması, tarım için gereken ekipmanların taşınması ve gıda, pamuk seramik taşımacılıkları da yapılmaktadır.

Uşak Lojistik Köyü

Uşak Lojistik Köyü’nün tamamlanması sonucu yapılan taşıma oranı ortalama 113.000 tondur. Fakat bu oran 246.000 tona kadar artış gösterecektir. Bu lojistik köyden ise gıda maddeleri, ipelik-battaniye, plastiğin hammaddesi, makineler için gerekli araç-gereçlerin taşınması sağlanmaktadır.

Palandöken (Erzurum) Lojistik Köyü

Erzurum’un önemli ticaret kaynaklarından biri olan Palandökende yapılan ortalama taşıma oranı 200.000 iken bu oranı yılda 437.000 tona kadar arttıracaklardır. Ayrıca bu lojistik köyde yapılan taşıma ve dağıtım işlemleri şunlardır:

Araç ve konteyner taşımacılığı, yakıt malzemeleri, yiyecek-içecek maddeleri, hayvanlar için gerekli besin kaynakları, seramik ulaşımları yapılır.

Konya Lojistik Köyü

Konya'nın merkezinde olan bu lojistik köyünde yapılan taşıma oranı neredeyse 634.000 tondur. Fakat bu oranı 1.679.000 tona kadar artacaklardır. Bu köyden hayvanların besin kaynakları, tarımda gerekli olan gübre, tarım yapabilmek için araç ve malzemeler, askeri yükler, gıda malzemeleri gibi araç ve gereçlerin nakliyesi sağlanacaktır.

3.4.2 Türkiye Lojistik Master Planlarında Yer Alan Bazı Özel Lojistik Merkezler

TCDD bünyesinde yer alan lojistik merkezlerin dışında Türkiye'deki özel lojistik merkezler aşağıda belirtilmiştir.

- 1) Ankara Lojistik Üssü
- 2) Tekirdağ Lojistik Merkezi
- 3) Çorlu (Tekirdağ) Lojistik Merkezi
- 4) Marmara Ereğlisi (Tekirdağ) Lojistik Alanı
- 5) Muratlı (Tekirdağ) Intermodal Demiryolu Yük Terminali
- 6) Havsa (Edirne) Lojistik Merkezi
- 7) İskenderun (Hatay) Lojistik Köyü
- 8) Antakya (Hatay) Lojistik Merkezi
- 9) Osmaniye Lojistik Merkezi

Ankara Lojistik Üssü

Ülkemizin ilk lojistik faaliyeti olan Ankara Lojistik Üssü A.Ş. 29 Mayıs 2004 yılında geneli Ankara'da bulunan 45 uluslararası taşıma firmaları sayesinde bölgenin

konumu, ticari faydası ile birlikte bu alandaki gereksinimler ve gelen aşırı istekleri değerlendirerek, ulusal ve uluslararası boyutta rekabet ve güçleri birleştirme arayışlarının ardından ortak işlerde bulunulmuştur. İlk zamanlarda 45 üyeli ortaklı bir firma olup, yapılan yatırımın parasal boyutu ve ortakların bulundukları yer amacıyla 2008 yılında Anonim Şirketi halini almıştır. Kurulu olan alanı 700.000 m²'dir. Ayrıca toplamda 100 milyon \$'lık bir yatırımdır. Bu firma kapalı; 198.000 m² açık ise, 191.000 m² alana sahiptir. Genele bakıldığında 389.000 m²'lik bir çevrede işlem yapmaktadır. İstenildiğinde ek olarak genişleme olanağı vardır. Bu nedenle lojistik köylerin birinci etkenlerinden biri olan 'yatay büyüme' bu şirkette artış göstermiştir. Günlük 4.000 birey ve 2.500 tır hafızasına sahip olup, firmada ulaştırma-taşıma faaliyetleri görülmektedir (Yıldırım, 2013: 6-10).

Şekil 8: Ankara Lojistik Üssü



Kaynak: (<http://www.iulojistikkulubu.com/sites/default/files/022.jpg>, Erişim Tarihi: 11.08.2016).

Ankara Lojistik Üssü'nün kuruluş sebepleri şöyle belirtilmiştir (Yıldırım ve Erol, 2016:9):

- Asya ile Ortadoğu'nun beşeri unsuru olmayan, limanı olup ülkemizin üstünden geçen ticari mal dolaşımında, alanın gereksinimi olan altyapı zayıflığının önlenmesi,

- Ankara'nın uluslararası düzeyde alım-satım, transit ve iç taşıma gereksinimlerini bulmak ve coğrafi lokasyon faktörüyle Türkiye'nin lojistik merkez üssü haline gelmesine imkân verilebilmesi,

- İl içerisinde toplu olmayan ve verimsiz koşullarda yer edinen taşımacıların, il dışında, Avrupalı ve şehir düzenini olumlu etkileyecek lojistik üssünde eş zamanlı yapılan çalışmalarla bir uyum sağlayarak verimli çalışabilmek,

-Aynı zamanda şehrin fazla olan trafiğinden dolayı çevre kirliliğini yok edebilmek adına yapılan gözetimler ve güvenli bir lojistik merkez kurulabilmek,

- Ankara Üssün'de belirlenen Gümrük idaresi gözetimi altında açık ve kapalı depolar ve diğerlerinin bulundukları yerden yaptıkları hizmetlerle birlikte bulunan lokasyona mal getiren ulusal ve uluslararası uzun ve geniş araçların ilin göbeğine kadar gitmesini önlemek,

-Üste bulunan bakım-onarım gereksinimlerine göre üssün içerisinde rahatça gezebilmeleri ve böylelikle il merkezine kaza ve kayıp rizikolarının en aza düşürülmesi olarak tespit edilmiştir.

Ankara lojistik üssü yöneticilerin direkt olarak yol gösteren bir kişi tarafından yönetilip işletilmektedir. Üssün adının yayılması etkinlikleri aktif şekilde devam ettirilmektedir. Lojistik ve nakliye firmalarını kapsayan özellikli mevzuat farklılıklarında kurul tarafından hazırlanan 'haberdar etme' eğitimleri verilmektedir. Üssün otoyolla olan kolay erişimi ile belirli bir lokasyondadır. Her şey özel sektör için hazırlanan ve köyde olan gümrük idaresine tesis edilen yapıt Gümrük Bakanlığı'na bir karşılık olmadan isticar edilmiştir. Açık ve kapalı depolar, departmanlar ve ticaret bölümleri (banka, kırtasiye, kuaför, araçlar için bakım-onarım ve yıkama yerleri, yemek yeme yerleri) ve gümrük idari bölümleri (Tır Gümrük Müdürlüğü, Muhafaza Müdürlüğü, Merkez Laboratuvarı) yer almaktadır (Yıldırım ve Erol, 2016).

3.4.3. Yalova'da Lojistik Merkez Olasılığı

6 adet ilçeye bölünen Yalova'nın ilçeleri şunlardır: Yalova Merkez, Altınova, Çınarcık, Çiftlikköy, Termal ve Yalova'ya en uzak ve en dağlık olan ilçesi Armutlu'dur. 6 ilçe belediyesi ile toplamda 15 belediyesi vardır. Yalova Merkez'de 1 tane (Kadıköy), Altınova ilçesinde 3 tane (Kaytazdere, Subaşı, Tavşanlı), Çınarcık ilçesinde 4 tane (Koruköy, Esenköy, Kocadere, Teşvikiye) son olarak Çınarcık ilçesinde 1 tane (Taşköprü) belediyeleri ve genele bakıldığında 43 adet köyü bulunmaktadır. Yalova'yı il yapabilmek için Bursa'nın Armutlu ilçesini de Yalova'ya bağlayarak 6 Haziran 1995 senesinde il haline gelmiştir.

Yalova ilinin nüfusu incelendiğinde 1973 yılında 21.000 iken 90'lı yılda 65.823'e çıkmıştır. 19. yy'da 70.118'lik bir nüfusa sahip olursa da bu rakam daha sonralarda yıl 2012 iken 121.479'a kadar artmıştır.

Yalova, Armutlu ilçesinin yarımadasının kuzey kıyısı ve Samanlı Dağları'nın kuzeyde kalan uçlarına yerleşmiş olup, ülkenin kuzey batısında, Marmara'nın Güneydoğusunda bulunmaktadır. Yalova'nın kuzey kesiminde ve batı kesiminde Marmara Denizi, doğu kesiminde İzmit, güney kesiminde Bursa ili ve (İznik, Orhangazi ve Gemlik) Gemlik Körfezi bulunmaktadır. Yalova hem kuzeyinden hem de güneybatısından Marmara Denizi ile etrafı çevrilidir. Türkiye'nin en küçük yüzölçümüne sahip olan ve denize uzaklığı 105 km olmasına rağmen turistik il olarak seçilir (<http://www.ilimiz.net/ildetay/77-yalova-ilimiz.html>, Erişim Tarihi: 11.08.2016).

Şekil 9: Yalova'nın Konum Haritası



Kaynak: (<http://www.harita.gen.tr/77-yalova-haritasi/>, Erişim Tarihi: 14.08.2016).

Gün geçtikçe kendisini yenileyen bir konuma sahip olan Yalova; Gemlik'e 30 dakika, Bursa Merkeze 45 dakika, sanayinin göbeği olan Kocaeli'ne 1 saat, mega kent olan İstanbul'a ise feribot ve (arabalı vapur) deniz otobüsüyle 45 dakika, otoyoldan ise 2,5 - 3 saat uzaklıkta olması bütün gözleri üstüne toplamaktadır. Diğer illerle olan ulaşımı ve önemi incelenirken karayolu ve deniz yoluyla ne kadar kullanışlı olduğu belirtilmektedir. Ayrıca demiryolunun da özellikli olması oldukça önemlidir. Uluslararası düzeyde alım-satım devrinin dönmesi ve sanayileşmenin

yoğun bir şekilde etkin olması diğer merkezlere yakınlığıyla birlikte Yalova’da lojistik köylerin ve merkezlerinin kurulmasında fayda görülmüştür.

Lojistik sektöründe yapılan iş sayılarının arttığı ve uzantısının büyüdüğü şu günlerde, malzeme-eşya dağıtımının en üst düzeyde düzenlenip planlandığı ve birden fazla taşıma sistemleriyle bütünleşmesi lojistik köylerle bir bütün içerisinde.

Türkiye’nin konumu nedeniyle dünyada tüm taşıma hizmetleri kullanılarak yapılan transit taşıma ve ekonomik değer taşıyan ürünlerin alımı ya da satımı ile belirli noktalardan biri olan Türkiye’yi de kapsar. Türkiye Avrupa, Irak İran vb. ülkelerle, Güneydoğu ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri ilk sırada olup, doğu ve batı arasında yüklerin ulaşımın kolay yapılmasını sağlar. Toplu yapılan taşımanın ve yurt içindeki taşıma güzergâhlarının büyümesi hedeflenmektedir.

3.4.3.1 Yalova İlçeleri

6 adet ilçeye bölünen Yalova’nın ilçeleri şunlardır: Yalova Merkez, Altınova, Çınarcık, Çiftlikköy, Termal ve Armutlu’dur.

3.4.3.1.1 Yalova Merkez İlçesi

Yalova alan büyüklüğüne bakıldığında 847km² (327m²)’dir. Merkez nüfusu 107.928 olup, kırsal bölgelerdeki nüfusla birlikte 127.670’e artmaktadır. Yalova’nın merkezinde bulunan yat limanı Yalova’yı turistikleştirmektedir.

3.4.3.1.2 Armutlu İlçesi

Marmara Denizi’nin doğu kesiminde Gemlik Körfezi’nin ise kuzey kesiminde bulunan Armutlu, kuzeydoğudan Yalova ili, doğudan Orhangazi ilçesi, güneydoğudan Gemlik ilçesi güneybatı ve kuzeyden de etrafı deniz ile kaplıdır. Yalova şehir merkezine 55 km uzaklıkta iken, Gemlik ilçesine 27 km yakınlıktadır. Armutlu ilçesinin köy nüfusu 2.518, ilçenin merkez nüfusu ise 5.974’dir. Toplamda ise 8.492’dir. Ayrıca İstanbul ve Bursa’nın Mudanya ilçesiyle deniz ulaşımı

yapılmaktadır (<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-armutlu-ilcesi.html>, Erişim Tarihi: 15.09.2016).

3.4.3.1.3 Çınarcık İlçesi

Yalova'nın merkezinden sonra en gelişmiş ve en büyük ilçesidir. Yaz aylarında nüfusu 300.000'i bulurken kış sezonunda bu rakam 11.000'e düşmektedir. Çınarcık toprakları M.Ö 3-4 bin yıllık yaşam merkezlerindendir. Çınarcık ilk zamanlarda Frigyalılar, Kimiryalılar ve Vitrinyalılar'ın etkisi altındayken sonradan M.Ö.74 senesinde Roma Devleti'ne katılmıştır. Roma zamanından birkaç kalıntıya Çınarcık ve köylerinde denk gelebiliriz. Uzun seneler Bizans'ın etkisinin ardından 1307 senesinde Osman Bey sayesinde Osmanlı topraklarına eklenmiştir. Kurtuluş Savaşı zamanlarında 3 kere ele geçirilmiş ve son olarak 19 Temmuz 1921 yılında düşman etkisinden tamamen kurtarılmıştır. Rum Devleti dönemlerinde KİÖ olarak bilinen ilçenin ismi “temiz havası olan şehir” olarak adlandırılmıştır (<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-çınarcık-ilcesi.html>, Erişim Tarihi: 15.09.2016).

3.4.3.1.4 Termal İlçesi

Şifalı kaplıcalarıyla şehrin göbeğinde olan Termal, Samanlı Vadisi içinde yerleşik olmaktadır.

Bulunduğu topraklar Ferhat Deresi ve Samanlı Vadisi'nde ufak olan akarsularla sulanmaktadır. Karadeniz ve Karasal iklimin özelliklerini taşıyan ve topraklarıyla beraber çok sık görülmeyen bitki çeşitlerinin bulunduğu doğa mükemmeliyetidir. Roma ve Bizans döneminden beri ileri gelen Samanlı Dağlarının eteğindeki bulunan kaplıcaların faydası vardır. Gökçedere ve Üvezpınar köylerinden sıcak su altyapısını bulunmasıyla çıkan buhar amacıyla yeraltı tanrısının Termal ilçesinde bulunduğu belirtilmiştir ve Pythia Thermal ismi ile bilinmektedir.

Sultan Abdülmecid'in validesi Bezm-i Alem Valide Sultan'ın eklem rahatsızlığı olarak bilinen romatizmasına şifa olduğu anlaşıncaya Osmanlı dönemlerinde merak uyandırmayan şifa kaplıcalarına tekrardan merak başlamıştır.

Abdölmecit, eski hamamları yenileyerek, yeni köşkler, tesisler inşa ettirmiş; yabancı kaynaklarla da iş yapmasının ardından Termal, 19. yy'ın bitiminde adı sık duyulan turizm ve sağlık merkezine dönüşmüştür. Fakat sürekli olan savaşlar sebebiyle yabancı işbirlikçilerin ülkeyi terk etmesiyle o zamanların favorisi olan kaplıcalar 1929 senesinde Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün ziyareti ile birlikte tekrardan favoriliğini kazanması ve Yalova şehrini su şehri haline getirme talebiyle Atatürk sayesinde bir köşk inşa ettirilmiştir. Bu köşk günümüzde müze olarak kullanılmaktadır. Cumhuriyetin ilk senelerinde ise devletin yaz aylarında çalışma ortamı olmuştur. Şu anki hamamları, otelleri ve müzeyi içerisine almaktadır ve Yalova Termal Tesisleri Sağlık Bakanlığı'nca işlemi devam ettirilmektedir.

Termal' in gelir kaynağının en büyük ölçüsünü %90'lık bir rakamla turizmden oluşturmaktadır. İlçede yer alan 7 tane otel bulunmaktadır, bunların %80'inde pansiyon işletmeciliği uygulanır. Ayrıca bu geçmişe ve özelliklere sahip olan ilçede hayvancılık işlerinden biri olan arıcılıkla da uğraşilmektedir (<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-termal-ilcesi.html>, Erişim Tarihi: 15.09.2016).

3.4.3.1.5 Altınova İlçesi

Doğu kesiminde İzmit, güneyinde Bursa, batısında Yalova'nın ilçesi olan Çiftlikköy, kuzey ve kuzeydoğusunda İzmit Körfezi ile etrafı kaplıdır.

Yalova iline bağlanması şu şekilde olmuştur; 1930 yılına kadar İzmit'in Karamürsel ilçesine bağlıdır, daha sonra 1987 yılında Karamürsel'e bağlı olduğu halde belde haline gelmiştir. 1995 yılında düzenlenen bir değişiklik ile ilçe sıfatını alarak Yalova iline bağlanmıştır (<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-altinova-ilcesi.html>, Erişim Tarihi: 15.09.2016).

3.4.3.1.6 Çiftlikköy İlçesi

Yalova ve merkezine 5 km. uzaklıktaki Çiftlikköy'ün belediye sınırı alanı 5.946 dönümdür. Yalova İzmit devlet karayolu üzerinde bulunan ilçe, Yalova'nın doğusunda, Marmara Denizi'nin güneyinde, Karamürsel ilçesinin batısında yer

almaktadır. İlçenin toplam nüfusu 24.744'tür (<http://www.ilimiz.net/ilce/77/304-yalova-ilimizin-ciftlikkoy-ilcesi.html>, Erişim Tarihi: 15.09.2016).

3.4.3.2. Yalova İli Lojistik Merkez Önerisi

Çalışma da Yalova ilinin ele alınmasının sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

Öncelikle Yalova ilinin lokasyon açısından uygunluğu, ayrıca Yalova'nın ticari potansiyeli, göç alması ve daha önce Yalova ili ile ilgili böyle bir çalışmanın yapılmamış olmasıdır.

Yalova ilinin ekonomisinin sanayi ve tarıma dayalı olması da ihracat potansiyeli anlamında merak uyandırmaktadır. Üçüncü gelir kaynağı olan turizm de yine hareketlilik anlamında önemlidir. Turizm faaliyetleri nisan ve eylül aylarında yoğunlaşmaktadır. İlin yaklaşık tarım alanı 25.000 hektardır. Bu alanın yaklaşık % 70'inde tarla bitkileri, % 28'inde bağ-bahçe bitkileri ve % 2'sinde ise süs bitkileri tarımı yapılmaktadır. Seracılık ve süs bitkileri üretimi, kapsadığı alan bakımından en küçük paya sahip olmasına rağmen, tarımsal üretimde sağladığı ekonomik girdi bakımından en yüksek paya sahiptir. Türkiye'deki kesme çiçek üretiminin yaklaşık % 20'lik bölümü Yalova tarafından gerçekleştirilmektedir. Yalova ili 2013 yılı yıllık nüfus artış hızı % 38,5'tir. Bu denli hızlı göç alması ve tarım anlamında ihracat potansiyeli araştırmada lojistik merkez gereksinimi konusunda ele alınmasına neden olmuştur (TÜİK Dış Ticaret Endeks Raporu, 2013).

Ülkelerin lojistik alanı içindeki performansını ölçmek için Dünya Bankası tarafından oluşturulan Lojistik Performans Endeksi'ne göre Türkiye 3,42 puanla yüksek ve orta gelirli ülkeler arasında yer almaktadır (LPI, 2016). Türkiye'nin bu sıralamada yer almasında kuşkusuz İstanbul ili ihracat çıkışları ile başı çekmektedir. Tekstil ve süs bitkileriyle ihracat anlamında çıkışları olan ve İstanbul'a bu denli yakın olan Yalova'nın lojistik merkez gereksinimi konusunda ele alınmasının bir başka nedenidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK MERKEZ SEÇİM KRİTERLERİ AÇISINDAN YALOVA İLİ LOJİSTİK MERKEZ YER SEÇİMİNE YÖNELİK NİTEL ARAŞTIRMA

Nitel araştırma yönteminin kullanıldığı çalışmanın bu bölümünde; araştırma süreçleri ele alınarak araştırmanın kapsamı ve önemi, araştırmanın süreci, araştırma problemi ve amacı ile araştırmanın yöntemi anlatılmaktadır.

4.1 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE ÖNEMİ

Uluslararası bütünleşmeyle sağlanan fayda ile ülkelerin karşılıklı ticari iş ortaklıkları artmış ve bununla birlikte tedarik zincirinin sıfır hata ile işlemesine katkı sağlamıştır. Tedarik zincirinin başarıyı elde edebilmesi için ürünün hammaddesinden ulaştırılacak son tüketiciye kadar oluşan bu süreçte birden fazla taşımacılığa, üst düzey konteyner limanlarına, ayrıca lojistik merkezlerle gereksinim başlamıştır.

Böylelikle diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de lojistik merkez ve köylerin coğrafi konumu kadar işletilmesi ve gelişip gelişmeyeceği de önem konusu olmuştur. Birden fazla taşımaya olanak sağlayan çoklu taşımacılığa da lojistik merkezlerde yer verilmiştir. Lojistik merkez ve köylerin bir artışı da şudur: Tedarik zincirinde karşılaşılabilecek herhangi bir sorunun önüne geçebilecek olması ve müşteri memnuniyetini ve ihtiyacını esas alan depolama kavramının lojistik merkezlerde bulunuyor olmasıdır.

Lojistik firmalar tarafından sıkıntılı bir iş olarak görülen malların konsolidasyonu, ayrıştırılması, elleçlenmesi, paketlenmesi ve depolanması gibi işlevlerin lojistik merkezlerce sağlanması da bu merkezlerle olan gereksinimi artırmıştır.

Yalova ilinin İstanbul, Bursa, Kocaeli gibi sanayinin göbeği olan illere yakın bağlantısı olması ve Suriye, İran gibi pek çok Arap ülkesi ile ticari iş birlikteliğinin artması lojistik faaliyetler bakımından Yalova iline incelenmesi gereken bir bölge özelliği kazandırmıştır.

Lojistik merkezlerin ve diğer tesislerin şehir düzeni belirlenirken ihtiyacın tespit edilmesi, kurulacak yerin işlevliği ile ilgili olarak lokasyon tercihlerinin üst düzeye çıkarılması önemli etmendir. Bu sebeple de Yalova şehrinin optimum lojistik merkez alanı üzerinde çalışma yapılmasına karar verilmiştir.

Bu çalışmada, Yalova ilinin lojistik merkez gereksinimi ve ülkemizdeki diğer lojistik merkezlerin özellikleri irdelenmiştir.

Yapılan araştırmaya göre; küreselleşmenin ve uluslararası bütünleşmenin bir sonucu olarak ülkeler arası ticari bağlar güçlenmiş, böylelikle lojistik sektörü gün ve gün önem kazanmıştır.

Yalova ilinin lojistik merkez gereksinimi ve Yalova'da kurulumunun uygunluğu üzerine yapılan çalışma ile ilgili veriler ve çalışma sonunda edinilen bilgilere yer verilmiştir.

4.2. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ VE AMACI

Araştırmanın problemini ve konusunu, Yalova ilinde bir lojistik merkez gereksinimi olup olmadığı, kurulması durumunda Yalova'da hangi bölge olacağı ve lojistik merkez yer seçim kriterlerinin neler olduğu oluşturmaktadır.

Araştırmanın temel amacı; Yalova ilinde lojistik merkez gereksinimi ile Yalova ilinde planlanacak uygun lojistik merkez alanının belirginleştirilmesidir.

Araştırmanın diğer amaçları şunlardır;

-Yalova ilinde lojistik merkez kurulması planlanan alanların lojistik merkez inşa edilebilirliğinin tespiti,

-Kurulacak olan merkezin içerisinde hangi tür hizmetlerin olacağı,

-Lojistik firmalarının merkezlere hangi yönden baktıklarını belirlemek,

-Lojistik firmalarının lojistik merkezler hakkındaki görüş ve düşüncelerinin belirlenmesi,

-Yalova şehrine lojistik merkez kurulmadan önce nasıl bir merkeze gereksinim duyulduğunun tespit edilmesidir.

Yalova ilinin sahip olduğu ticari potansiyel, bulunduğu coğrafi konum, içerisinde barındırdığı kozmopolit kültür, iş gücü potansiyeli, alt yapı ve üst yapısı, taşıdığı avantajlar ve dezavantajlar ile bütün ilçeleri detaylı incelenerek Yalova'da

bir lojistik merkez ihtiyacının olup olmadığı ve gereksinimi halinde planlanacak uygun lojistik merkez alanının neresi olacağına nedenleri ile birlikte bu çalışmada değinilmiştir.

4.3. ARAŞTIRMANIN SÜRECİ

Bu bölümde, araştırmanın amacı doğrultusunda, araştırmada izlenen aşamalar ve araştırmanın süreci anlatılmıştır. Birinci bölümde lojistik ve tedarik zinciri kavramlarına dair açıklamalar yapılmıştır. İkinci bölümde, lojistik merkez kavramına değinilmiştir ve aynı zamanda lojistik merkezlerin tarihçesi, konumu, ortak özellikleri, lojistik merkez olabilme kriterleri incelenmiştir. Üçüncü bölümde, Avrupa ve Türkiye'deki lojistik merkezler ve özellikleri, lojistik merkezlerin faydaları, lojistik merkez kuruluş yeri seçim kriterleri ile Yalova'nın lojistik merkez gereksinimine ve Yalova'nın ilçelerine yönelik bilgiler sunulmuştur. Çalışmanın son bölümü olan dördüncü bölümde ise, araştırmanın metodolojisi, kapsamı ve önemi, süreci, amacı, yöntemi anlatılmış ve elde edinilen bulgular çerçevesinde sonuçlar değerlendirilmiş, buna bağlı olarak farklı taraflara önerilerde bulunulmuştur.

4.4. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

Bu bölümde, araştırmanın yöntemi, araştırmanın modeli, örnekleme süreci, odak grup soru formunun oluşturulması ile veri ve bilgilerin analizleri hakkında bilgi verilmektedir.

4.4.1. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada kullanılan nitel araştırma yöntemi uzmanların katılımıyla yapılan odak grup görüşmesidir. Odak grup görüşmesinde toplanan veriler MAXQDA programı ile analiz edilmiştir.

Öncelikle çalışmada nitel araştırma yönteminin kullanılmasının sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

- Model geliştirme ve kuram oluşturma olanağı tanınması,

- Analitik genellemeler yaparak sonuçlara ulaşma imkânı tanınması,
- Çalışmanın kişisel nitelikte olması,
- Yalova iline yönelik daha önce bir çalışmanın olmamasıdır.

Çalışmada veri toplama tekniği olarak odak grup görüşmesinin tercih edilmesinin sebepleri şunlardır:

- Odak grup görüşmesinde grup üyelerinin birbirinden etkilenerak, oturumdan daha olumlu ve etkili sonuçların alınabilmesi,
- Bir katılımcının dile getirdiği fikrin, diğerleri tarafından geliştirilebilmesi ve böylelikle daha derin bilgilere ulaşılması,
- Birçok konuda zengin bir bakış açısı sağlaması.

Bu çalışmada, odak grup görüşmesinden elde edilen verilerin Atlas.ti, Nvivo, Transana, Qdaminer gibi nitel veri analizi programları mevcutken MAXQDA programı ile analiz edilmesinin sebepleri aşağıda sıralanmıştır:

- Kolay anlaşılır bir ara yüze sahip olması,
- Materyalleri gruplar halinde düzenleme imkânı sunması,
- Kodlanmış bölümleri tek bir tıklama ile hızlı ve verimli bir şekilde geri alabilme özelliği,
- Girilen verilen istatistiksel frekanslarına ve matrislerine erişme imkânı sağlaması.

Odak grup görüşmelerinin amacı, belirlenen bir konu hakkında katılımcıların bakış açılarına, yaşantılarına, ilgilerine, deneyimlerine, eğilimlerine, düşüncelerine, duygularına, tutum ve alışkanlıklarına dair derinlemesine, detaylı ve çok boyutlu nitel bilgi edinmektir (Stewart ve Shamdasani, 1990; Kitzinger, 1994; Krueger, 1994; Bowling, 2002).

Araştırmanın daha da verimli olması için Yalova ili ve diğer yakın illerdeki (Bursa gibi) lojistik firmaları, gemi acenteleri, karayolu firmaları ve ihracat uzmanlarının katılımıyla gerçekleşen bir odak grup görüşmesi yapılmıştır.

Bu çalışmada, Yalova ili ve çevresinde faaliyet gösteren lojistik firmalarının uzmanları odak grup görüşmesi başlığı altında birleştirilmiştir. Çalışmaya başlamadan önce, düzenlenecek odak grup görüşmesine konu ile ilgili sektörde kimlerin katılabileceği detaylı olarak irdelenmiş ve sektörün farklı alanlarından kişiler bir araya getirilmiştir. Katılımcılar ile tek tek görüşülüp onay alındıktan sonra

e-posta yoluyla odak grup görüşmesinin yapılacağı yer ve zaman hakkında bilgi verilmiştir. Sonrasında bir toplantı odası tahsis edilmiş olup, görüşme kayıt altına alınabilmesi için bir kameraman ve bir fotoğrafçı toplantı odasında hazır bulundurulmuştur. Odak grup görüşmesi sektörden uzmanlar ile iletişime geçilerek herkese uyan bir tarih belirlendikten ve gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra 03.11.2017 tarihinde Yalova Üniversitesi Armutlu Meslek Yüksekokulu Toplantı Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.

Nitel çalışma, anlamlı fakat rakamlarla belirtilenemeyen bilgilerin birleşmesi, kontrolden geçmesi ve fikirlerin paylaşılmasını kapsamaktadır. Nitel araştırmada bilgiler, resim, ses, vurgulama, görüntü, bir bireyin hareketi vb. yollarla kolaylıkla sağlanır. Buradaki amaç özelden genele geçiş yapmak değil de, asıl konuya yönelik detaylı verileri toplamaktır. Odak grup görüşmelerinde önemli olan katılımcıların kendi görüşlerini özgürce ortaya koymalarını sağlayacak ortam oluşturmaktır. Bu anlamda odak grup görüşmelerinin en önemli avantajı, grup içi etkileşimin ve grup dinamiğinin bir sonucu olarak yeni ve farklı fikirlerin ortaya çıkmasıdır.

Katılımcıların karşılıklı tartışmalarının esas konusu, farklı konuları en uygun şekilde bütün yapmak ve izlenilen güzergâh yönünden farklı bir görünüş sağlamaktır. Bir başka deyişle *“bir araştırmacı, odak grup oluşturarak bu grup bireylerine toplayacağı bilgi ile ilgili soruları teker teker sorar ve grup üyelerini tartıştırmak istediği bilgileri bu tartışmalardan elde edebilir. Bilgi toplama sürecinde araştırmacı kendi görüşünü belirtmeden tartışmayı sadece yönlendirir. Ek sorular sorarak cevaplar arasındaki tutarsızlıkları gidermeye, müphem cevapları açıklığa kavuşturmaya çalışır”* şeklinde de ifade edilebilir (İslamoğlu, 2011: 196).

Katılımcıların tartışmalarından elde edilen nitelikli bilgiler, çalışmalara kusursuz bir alt yapı sağlamaktadır. Fakat katılımcılarla yapılan toplantıların, bilgileri birleştirmede bazı üstünlükler sağladığını görmemize karşın, doğru yapılmadıkları zamanlarda çokça zayıf yönü de ortaya çıkmaktadır.

Bu yüzden oturuma başlamadan önce; “odak grup görüşmesi” katılımcılarda tam anlamıyla yer etmesi ve kafalarında oturması adına odak grup görüşmesi ile ilgili detaylı bir sunum yapılmış olup; sunumda, odak grup görüşmesinin akademik çalışmaların yanı sıra sosyal, psikoloji ve iletişim alanlarında da kullanılan bir nitel

veri toplama tekniği olduğu, ne amaçla kullanıldığı, avantajları-dezavantajları gibi pek çok konu üzerinde durulmuştur.

Sunumun ardından, katılımcıların demografik özellikleri ile ilgili bilgi edinilmesi için, katılımcılara, masalarda kişiye özel dosyalar içinde bulunan bir demografik soru formu uygulanmıştır. Bu anketlerin analizi SPSS programı ile yapılmıştır.

Odak grup görüşme sonrası, kamera kaydı ve raportör notlarının detaylı incelenmesi ile elde edilen veriler MAXQDA adlı nitel veri analizi programında analiz edilmiş ve sonuçlarına bulgular kısmında yer verilmiştir.

4.4.1.1. Odak Grup Görüşmesi

Odak grup çalışması nitel araştırma yöntemlerinden en fazla kullanılanlar arasındadır. Odak grup çalışmaları gibi nitel teknikler araştırmacıya katılımcıların kendi cümleleri ile bir konu hakkındaki görüşlerini birebir kavrama ve anlama imkanı vermektedir (Denktaş, 2005: 307).

Araştırmalarda nitel tekniklerin aşağıdaki özellikleri bulunmaktadır (Kinneer ve Taylor, 1996: 305):

- Küçük, uygun ya da kota örnekler kullanılmaktadır.
- İstenilen bilgi katılımcıların motivasyonları, inançları, hisleri ve davranışları ile ilişkilendirilir.
- Veri toplama yöntemi açık uçludur.
- Yaklaşım, istatistiksel yada bilimsel olarak kesin veri sağlamaya yönelik değildir.

Nitel tekniklerden olan odak grup çalışmasının bilimsel çalışmalar açısından en önemli kullanım amacı; *“kaynaklarda ileride nicel olarak test edilebilecek hipotezlerin oluşturulması ve bu nicel çalışmaların tamamen destekleyicisi olmasıdır”* şeklinde belirtilmektedir (Kinneer ve Taylor, 1996; Nakip, 2003; Denktaş, 2005: 307).

Odak grup kavramı ile ilgili olarak verilen bilgilerden sonra odak grupları homojenlik, büyüklük, süre, evre ve moderatör açısından incelemekte fayda vardır (Denktaş, 2005).

Homojenlik: Odak grup görüşmesinde örneklem grubunu oluşturan kişilerin homojen özellikte olması gerekmektedir. Oturumun konusuna aykırı konularda grup arasında çatışmayı önlemek adına bu homojenliği sağlamak önemlidir (Kinnear ve Taylor, 1996: 310).

Odak grubu oluştururken genellikle grup üyelerinin benzerliği üzerine düşünülmesi, ortak amaç veya tecrübeye sahip kişileri aynı ortamda bir araya getirmek oturumun seyrinin daha verimli geçmesini sağlamaktadır (ASA, 1997: 2).

Gruba dahil olan katılımcıların daha önce odak grup görüşmesine katılmamış kişilerden oluşması oturumun seyri için önemlidir. Aksi takdirde katılımcı oturumda bir uzman gibi hareket ederek diğer katılımcıları demorilize edebilir (Nakip, 2003: 71).

Bu çalışmada, katılımcılar belirlenirken titizlikle çalışılmış, her bir katılımcı ile önce telefon ardından e-posta yoluyla iletişime geçilerek bir katılımcı hariç daha önce odak grup görüşmesine katılmamış ve birbirini tanımayan, aynı sektörden kişiler bir araya getirilmeye çalışılmıştır.

Büyüklik: Odak grup görüşmesinin yapılabilmesi için katılacak katılımcı sayısına dair yapılan yazın taramasında odak grubun 8 kişiden oluşabileceği, 10- 12 kişi arasında olması gerektiği, genellikle 8 ile 12 kişi aralığında katılımcıdan oluşabileceği konusunda bir ortak görüşe varılmıştır (Nakip, 2003; Cerit, 2002; Burns ve Bush, 1998; Kinnear ve Taylor, 1996; Denктаş, 2005).

Bu çalışma, lojistik sektörünün çeşitli firmalarından 8 uzmanın katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Süre: Odak grup görüşmesinde oturumun süresi de önemlidir. Genellikle ortalama süre yaklaşık 1 saat olarak tercih edilse de konunun genişliğine ve katılımcı grubun sayısına bağlı olarak artmaktadır (Denктаş, 2005).

Bu çalışma, soru ve katılımcı sayısının fazlalığı ile tartışmanın keyifli geçmesi sebebiyle 2 saat kadar sürmüştür.

Çevre: Odak grubun gerçekleştirileceği salon katılımcıyı sıkmayacak ferah, rahat şekilde tasarlanmış olmalıdır. Aynı zamanda katılımcıların birbirini

görebileceği bir ortam sağlanması gerektiğinden, genellikle ideal oturma düzeni yuvarlak şekilde ve büyük odalarda gerçekleştirilmektedir (Burns ve Bush, 1998: 221; Denктаş, 2005).

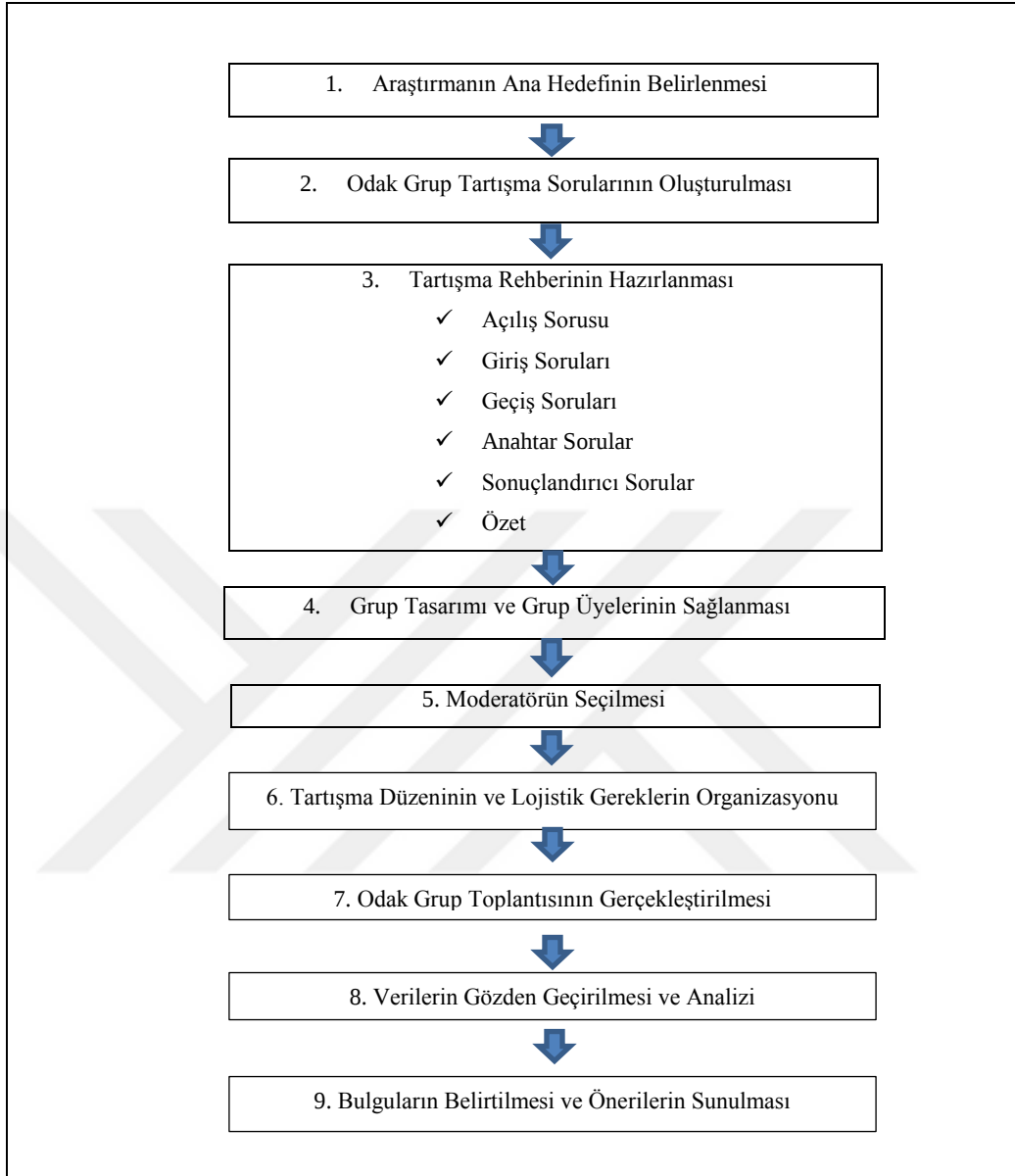
Bu çalışmada, odak grubun gerçekleştirileceği mekan olarak Yalova Üniversitesi Armutlu Meslek Yüksekokulu'nun toplantı salonu hazırlanmıştır. Katılımcıların birbirini görebileceği U şeklinde bir masa etrafında, moderatörün başta olduğu bir düzen seçilmiştir.

Moderatör: Oturuma rehberlik eden ve oturumu yöneten kişidir. Oturumun verimli geçmesinde büyük pay sahibidir. Öncelikle iyi bir dinleyici olması gerekmektedir. Bunun yanı sıra güler yüzlü, nazik, tartışılan konuları çok iyi bildiğini katılımcılara belli etmeyen bir tavır içinde olması gerekmektedir (Burns ve Bush, 1998: 222; Denктаş, 2005).

Bu çalışmada, moderatör olarak İ. Polat KALKAN (araştırmacı) yer almıştır. Öncelikle oturuma başlamadan önce odak grup çalışması hakkında bir sunum yapılmış ve çalışmanın amacı vurgulanmıştır. Daha sonra çeşitli değişkenler göz önünde bulundurularak hazırlanmış olan 19 soru katılımcılara yöneltilerek moderatör yönetiminde katılımcılardan tek tek cevaplar alınmıştır.

Odak grubu daha iyi ifade edebilmek için, odak grup araştırma süreci şekil 10'da gösterilmiştir.

Şekil 10: Odak Grup Araştırma Süreci



Kaynak: Cerit, 2002; Nakip, 2003:70; Kinnear ve Taylor, 1996: 309; Denктаş, 2005: 312
esinlenilerek yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.4.1.2. Örneklem

Araştırmada örneklem grubu olarak, sektörün çeşitli alanlarından katılımcılar belirlenmiştir. Katılımcılar lojistik merkez ile ilgili bilgi sahibi olan sektörde çeşitli görevlerde yer alan kişiler ile eğitim alanında lojistik üzerine çalışan kişilerden oluşturulmuştur. Odak grup görüşmede Bursa ilinde forwarder firması olan Notus Lojistik, Gemlik Limanı'nda faaliyet gösteren Marmaris Gemi Acenteliği, Yalova

Üniversitesi Denizcilik Bölümü, Yalova ili ihracat firmalarından Çakıroğlu Plastik, Bursa Arkas Lojistik, Bursa Zim Gemi Acenteliği, Yalova ili ihracat firmalarından Karbel Grup temsil edilmiştir.

4.4.1.2.1. Katılımcıların Profil Özellikleri

Araştırmaya lojistik merkez ile ilgili bilgi sahibi sektörden sekiz uzman katılmıştır.

Katılımcılar:

- ❖ Aslı KARAKAYA - Notus Lojistik Operasyon Müdürü / Firma Sahibi
- ❖ Kpt. Levent LEBLEBİCİOĞLU - Marmaris Gemi Acenteliği Operasyon Uzmanı / Liman Kaptanı
- ❖ Öğr. Gör. Mehmet ÖZKAN - Yalova Meslek Yüksekokulu Denizcilik Bölümü Öğretim Görevlisi / Maltepe Üniversitesi Tedarik Zinciri ve Lojistik Bölümü Doktora Öğrencisi
- ❖ Merve YAŞAR - Çakıroğlu Group Pazarlama Müdürü
- ❖ Onur BALABAN - ARKAS Lojistik Müdür Yardımcısı
- ❖ Selin BARAN - ZIM Gemi Acenteliği Satış/Pazarlama Uzmanı
- ❖ Timuçin YILMAZ - Karbel Group Dış Ticaret Müdürü
- ❖ Zeynep ÇAKIR - Çakıroğlu Group Genel Müdürü / Firma Sahibi

Odak grup görüşmesinde yer alan katılımcıların demografik özelliklerini belirlemek adına oturuma başlamadan önce katılımcılara uygulanan soru formlarının SPSS programı ile yapılan analizinden elde edilen sonuçlar tablo 8’de verilmiştir.

Tablo 8: Katılımcıların Demografik Özellikleri

	Kişi Sayısı (n)	Yüzde (%)
Cinsiyet		
Kadın	4	50,0
Erkek	4	50,0
Toplam	8	100,0
Yaş		
18-24	1	12,5
25-34	4	50,0
35-44	3	37,5
Toplam	8	100,0
Eğitim		
Lise	1	12,5
Fakülte-Yüksekokul	6	75,0
Yüksek lisans- Doktora	1	12,5
Toplam	8	100,0
Meslek		
Dış Ticaret Müdürü/Uzmanı	3	37,5
Lojistik Uzmanı	2	25,0
Kaptan	1	12,5
Öğretim Görevlisi	1	12,5
Denizcilik Uzmanı	1	12,5
Toplam	8	100,0
Çalıştığı Sektör		
Denizcilik	1	12,5
Tekstil Dış Ticaret /İhracat	1	12,5
Lojistik	3	37,5
Eğitim	1	12,5
Plastik Dış Ticaret /İhracat	2	25,0
Toplam		100,0
Odak Grup Görüş. Katılım		
Evet	1	12,5
Hayır	7	87,5
Toplam	8	100,0
Sektörde Kaç Yıl		
1 yıldan az	1	12,5
1-5 yıl arası	1	12,5
6-10 yıl arası	2	25,0
11-15 arası	3	37,5
16- yıl ve üzeri	1	12,5
Toplam	8	100,0

Kaynak: Yazar

Tabloya bakıldığında, katılımcıların %50'sinin kadın %50'sinin erkek olduğu görülmektedir. Bu durum çalışmada cinsiyete göre eşit bir dağılımın olduğunu göstermektedir.

Tabloya bakıldığında, katılımcıların yaş ortalamalarının %87,5 oranında 25-44 yaş aralığında olduğu gözlenmiştir.

Tabloya bakıldığında, katılımcıların eğitim durumlarının %75'inin lisans mezunu olduğu görülmektedir.

Katılımcıların meslekleri incelendiğinde %37,5'inin dış ticaret müdürü veya uzmanı olduğu, %25'inin lojistik uzmanı olduğu, %12,5'inin kaptan olduğu, %12,5'inin öğretim görevlisi olduğu, %12,5'inin denizcilik uzmanı olduğu görülmektedir. Ayrıca, katılımcıların lojistik merkez konusunda bilgi sahibi olabilecek meslek gruplarından tercih edildiği görülmüştür.

Tabloya bakıldığında, katılımcıların çalıştıkları sektörler incelendiğinde %12,5'inin denizcilik sektöründe çalıştığı, %12,5'inin tekstil dış ticareti sektöründe çalıştığı, %25'inin plastik dış ticareti sektöründe çalıştığı, %12,5'inin eğitim sektöründe çalıştığı, %37,5'inin lojistik sektöründe çalıştığı görülmektedir.

Tabloya bakıldığında, katılımcıların %12,5'inin daha önce odak grup görüşmesine katıldığı, %87,5'inin ise daha önce odak grup görüşmesine hiç katılmadıkları gözlenmektedir.

Tabloya bakıldığında, katılımcıların %62,5'inin 6-15 yıl arası sektörde çalıştıkları gözlenmektedir. Ayrıca, katılımcıların lojistik sektöründe tecrübeli kişilerden tercih edildiği görülmüştür.

4.4.1.3 Odak Grup Soru Formunun Oluşturulması

Araştırmada odak grup görüşmesi yöntemiyle veri toplanmıştır.

Odak grup görüşmesi için literatür araştırması sonrası bir değişkenler grubu hazırlanmış olup, bu değişkenler grubuna bağlı olarak 19 soru hazırlanmıştır. Araştırmalar neticesinde meydana gelen başlıklar net bir şekilde belirtilerek düzenlenmiştir. Ayrıntıların incelenmesi sonucu lojistik merkezler hakkında meydana gelen başlıklar tablo 9'da verilmiştir.

Tablo 9: Değişkenler Grubu

ANA KRİTER	İKİNCİ SEVİYE	ÜÇÜNCÜ SEVİYE	AÇIKLAMA	KAYNAKLAR
NİTEL	Sosyo-Ekonomik Faktörler	İstihdam	Çalışabilecek iş gücü için imkânı belirtir.	Peker, İ. (2012). Analitik Ağ Süreci Yöntemiyle Lojistik Merkez Yeri Seçimi: Trabzon Örneği
		Trafiğe Etkisi	Seçilecek olan lojistik merkez yerinin kentsel lojistik trafiğine etkisidir.	
		Çevreye Etkisi	Seçilecek olan lojistik merkez yerinin oluşturacağı gürültü ve hava kirliliği ile görsel açıdan çevreye etkisidir.	
		Ekonomik Yaşama Etkisi	Lojistik merkezin kurulacağı yer ve civarında yaratacağı ekonomik etkidir.	
		Afet Lojistiğine Etkisi	Kentlerin herhangi bir afet anında lojistiğinin sağlıklı ve etkin bir şekilde karşılanabilmesi ve stok güvenliği açısından dikkate alınmasıdır.	
	Erişebilirlik	Üretim Merkezlerine Yakınlık	Organize Sanayi Bölgeleri vb. üretim merkezleri lojistik talebin yüksek olduğu yerlerdir. Bu nedenle seçilecek olan lojistik merkez yerinin üretim merkezlerine olan yakınlığı dikkate alınmalıdır.	
		Şehir Merkezine Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkez yerinin şehir merkezine olan yakınlığını ifade etmektedir. Seçilecek olan yer, ne şehirle tamamen iç içe ne de şehirden tamamen kopuk olmalıdır. Şehir merkezine en uygun mesafede olmalıdır.	
		Havaalanına Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkezin havaalanına yakınlığını ifade etmektedir.	
		Otoyola Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkezin otoyola yakınlığını ifade etmektedir.	
		Limana Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkezin limanlara yakınlığını ifade etmektedir.	
		Demiryolu Ağına Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkezin demiryolu ağına yakınlığını ifade etmektedir.	
		Hammadde Merkezlerine Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkezin hammadde tedarikçilerine yakınlığını ifade etmektedir.	
		Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık	Seçilecek olan lojistik merkezin pazara yakınlığını ifade etmektedir.	Sezen, B. And Gürsev, S. An Analysis Study On Logistics Centers In Planning In Turkey. Marmara University Suggestion Magazine. 11(42)

Tablo 9: Değişkenler Grubu (Devamı)

	Yönetim Doğası	Yönetim durumu	Yönetimsel durum ile hangi stratejilerine esas alınacağıdır.	Önden, İ., Eldemir, F., Çancı, M. (2015). Logistics center concept and location decision criteria. Sigma: Journal of Engineering & Natural Sciences, 33(3): 325-340.
		Mal özellikleri	Hizmet kapsamında hedeflenen mal grubunu içerir.	
		Servis seviyesi	Müşteri memnuniyeti ve bu konuda servis ağıının genişliğini içerir.	
		Temel uzmanlıklar	Çoğu konuda uzmanlık gerektirdiğini anlatır.	
		Uluslararası Stratejik Ortaklıklar	Uluslararası seviye işbirlikçileri içerir.	
	Alt Yapı Durumu	Teknik Alt yapı	Teknik alt yapının uygunluğunu sorgular. İnternet vb.	Bamyacı, M. (2008). Modern Logistics Management: Organized Logistics Zones Place Selection Models. Doc. Thesis. İstanbul: İstanbul University.
		Elektrik, Su, İnternet, Doğalgaz	Elektrik, su, doğalgaz şebekelerinin varlığı	
		Kanalizasyon ve Atık Su	Kanalizasyon ve atık su arıtma tesislerinin varlığı	
	Çevresel Değişiklikler	Döviz Kuru	Lojistik merkez ile dış ticaret sonucu doğacak döviz akışıdır.	Önden, İ., Eldemir, F., Çancı, M. (2015). Logistics center concept and location decision criteria. Sigma: Journal of Engineering & Natural Sciences, 33(3): 325-340.
		Devlet Politikaları/Devlet Teşviki	Devletlerarası farklı mevzuatları içerir.	
		Altyapı Modernleştirme	Lojistik merkez için gerekli olan altyapı iyileştirmesi çalışmasıdır.	
		Dil ve Kültür	Farklı kültür ve dillerin bir araya gelişidir.	
	Lojistik Merkezin Fiziki Özellikleri	Arazinin Büyüklüğü	Hızlı kentleşme nedeniyle şehre en uygun mesafede ve yeterli büyüklükte araziler bulmak gün geçtikçe zorlaşmaktadır. Lojistik merkez yeri seçimi uzun vadeli düşünülmesi gereken bir konudur ve ticaret hacminin artışıyla her geçen gün daha fazla kapasiteye ihtiyaç duyulacağı düşünülerek değerlendirilmesi gereken bir kriterdir.	
		Genişleme İmkânı	Yeterli büyüklükte araziler bulunabilir fakat artan kapasite doğrultusunda uzun vadeli genişleme imkânlarına cevap veremeyebilir.	

Tablo 9: Değişkenler Grubu (Devamı)

		Zeminin Yapısı	Arazinin topografyası, jeolojik yapısı, doğal afetlere açık olup olmaması, zemin sondajı yapılarak liman ve lojistik merkez kurulmaya uygun bir arazi olup olmaması faktörlerinin dikkate alındığı bir kriterdir.	Tr.railturkey.org
		Konteyner Stoku	Konteyner stoklama alanı hakkında bilgi verir.	
		Tehlikeli Madde Stok Alanı	Tehlikeli madde stoklama alanı hakkında bilgi verir.	
		Dökme Yük Stok Alanı	Dökme yük stok alanı hakkında bilgi verir.	
	Maliyet	Arazi Maliyeti	Arazinin kurulacağı bölge içerik ve konumuna göre farklı maliyetlerde olacağını anlatır.	Önden, İ., Eldemir, F., Çancı, M. (2015). Logistics center concept and location decision criteria. Sigma: Journal of Engineering & Natural Sciences, 33(3): 325-340.
		Ulaştırma Maliyeti	Merkezin kurulacağı bölgenin konumu itibarı ile kara, hava, deniz, demiryolu bağlantılarına uzaklığı taşıma maliyetini belirler.	
		Amortisman	Duran varlıkların yıl içinde değerini kaybedeceğini ve bundan doğacak zararı içerir.	
		Elleçleme Maliyeti	Ürünlerin bir yerden bir yere aktarımı sonucu oluşacak maliyeti içerir.	
		Leasing Maliyeti	Lojistik merkez için gereksinim duyulan makine, ekipman veya diğer malları almak yerine kiralarak finansman sağlama çabasıdır.	
		Vergiler	Maliye Bakanlığı gelir ile doğru orantılı olarak alır.	

Kaynak: Peker, 2012; Sezen ve Gürsev, 2011; Önden, Eldemir ve Çancı, 2015; Bamyacı, 2008 esinlenilerek yazar tarafından oluşturulmuştur.

Çalışmada ele alınan sorular tablo 9’da belirtilen değişkenlere uygun olarak hazırlanmıştır. Lojistik merkez kavramına ilişkin temel konular ile başlayıp, Yalova iline yönelik lojistik merkez soruları ile özelleştirilmiştir. Sorular, literatür taramasına bağlı olarak oluşturulmuştur.

Odak grup görüşmesinde yer alan katılımcılara önce sorulan 3 soru değişik temsil öbeklerinin lojistik merkezin genel tasarısı hakkındaki fikirlerinin toplanması ile faaliyette bulunması gereken kurum ve kuruluşlar hakkında bilgi almak amaçlı düzenlenmiştir. Bunlara yönelik olarak da sonraki 15 soru “Yalova’da kurulacak olası lojistik merkezin genel tasarısı, işlevsel boyutları, tedarik zinciri, ekonomik açıdan uygun lokasyon tespiti, yönetmelik planlamaları, temellerin oluşması, uygun alt yapı durumu, Yalova ilinin lojistik merkez gereksinimi, buna istinaden Yalova’da hangi bölgenin lojistik merkez kurulumu için uygun olduğu” gibi kıstaslar esas

alınarak düzenlenmiştir. Yalova ilinde lojistik merkez fikri ile genel lojistik merkezler hakkında bir bakış oluşturulmuştur.

Son soru ise, Yalova’da kurulması olası olan bir lojistik merkezin maliyeti konusunda katılımcıların fikrini öğrenmek amacı ile düzenlenmiştir.

4.4.1.4. Veri Analizi Yöntemi: MAXQDA

Çalışmada elde edilen veriler, nitel veri analizi yöntemi olan MAXQDA programı ile yapılmıştır. MAXQDA, daha çok nitel ve karma araştırma yöntemlerinde kullanılan, işleri kolaylaştıran ve kısaltan bir programdır. Röportajlar, anketler, tablolar, belgeler, resimler, videolar gibi veriler programa aktarılır. Bu veriler analiz edilir, görselleştirilir. Programı genellikle akademisyenler, psikologlar, öğrenciler, gazeteciler ve araştırma şirketleri kullanır (<https://www.maxqda.com/lang/tr>, Erişim Tarihi: 15.12.2017).

Görüşme esnasında yapılan video kaydı ve raportör notları MAXQDA nitel veri analiz programına veri girişi yapılabilecek şekilde metinler haline getirilmiştir. Bu çalışma için oluşturulan değişkenler grubu esas alınarak MAXQDA programında kodlama yapılmıştır. Sonrasında her soru için cevaplar programa yüklenmiş ve katılımcıların cevapları değişkenlerin alt kodlamalarına göre ayrıştırılmıştır. Son olarak da katılımcıların hangi değişkenler üzerinde yoğunlaştıklarını tespit etmek amacıyla kod matris analizi yapılmıştır (<https://www.maxqda.com/lang/tr>, Erişim Tarihi: 15.12.2017).

Analizler sonucunda, bulguların tutarlılığını sağlamak için katılımcıların verdikleri cevapların kendi aralarında tutarlılığı değerlendirilmiş ve anlamlı bir bütün oluşturup oluşturmadığı test edilmiştir. Bulguların daha önce yapılan araştırmalarla uygunluğu karşılaştırılmıştır. Araştırmanın bulguları önceden yapılan tahminlerle tutarlı bulunmuştur. Geçerliliği sağlamak için ise, verileri toplama aracının hazırlanmasından, uygulama ve analiz aşamasına kadar araştırma süreci detaylarıyla açıklanmıştır.

4.5. ARAŞTIRMANIN SONUÇLARI

Araştırmanın son kısmında ele alınan bilgi ve verilerin toplanması, bunların incelenmesi ile beraber içinde bulunulan durum ve görüşler bulunmaktadır.

4.5.1. Çalışmanın Bulguları

Bu bölümde, odak grup görüşmesine katılan kişilerin kendilerine yöneltilen sorulara verdikleri cevapların analizi gerçekleştirilmiştir.

MAXQDA programı sayesinde elde edilen sonuçlar aşağıda sıralanmıştır.

- ✓ 1. Soru: *Lojistik merkez kavramı ve yer seçimi kriterleri sizin için ne ifade ediyor?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 11'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Lojistik merkez kavramı ve lojistik merkez kuruluş yeri seçimi kriterlerinin sorulduğu soruda katılımcılar farklı düşünceler ortaya atmışlardır. Bir katılımcı lojistik merkezi bir yaşam bölgesinde trafik yoğunluğunu azaltmak, çevre kirliliğini en aza indirmek, istihdam sağlamak vb. faydaları yaratmak ve işletmelerin daha rahat ve verimli çalışabilmesi için depolama ve taşıma amacıyla inşa edilen, şehir dışlarına kurulacak lojistik üsler olarak tanımlamıştır. Lojistik merkez seçim kriterlerini de; üretim noktalarına yakınlık, ulaşım bağlantılarına yakınlık vb. erişebilirlik esaslarına vurgu yaparak sıralamıştır.

Diğer bir katılımcı ise, lojistik merkez seçim kriterleri ile ilgili dikkat edilmesi gereken en önemli kıstas olarak arazi büyüklüğünü ön plana çıkarmıştır. Bir lojistik merkezin kurulabilmesi için yaklaşık 100 hektar büyüklüğünde bir araziye ihtiyaç duyulduğundan bahsetmiştir.

Başka bir katılımcı, lojistik merkez yer seçim kriterlerinin en önemlisinin konum olduğunu söyleyerek, özellikle kara yolu nakliyesinin çok rahat yapılması gerektiğini, bu sebeple de lojistik merkez kurulumu için düşünülen alanın karayolu bağlantılarının güçlü olduğu bir bölge olması gerektiğini vurgulamıştır. Bunun

yanında, demiryolu bağlantılarına da değinen katılımcı, kısa bir vakitte karayolu yerine demiryolu taşımacılığının ivme kazanacağına değinerek tüm sektörün “Lokomotif Kanunu” nun çıkmasını beklediğini sözlerine eklemiştir. Lojistik merkez yer seçiminin önemini örnek vererek açıklayan katılımcı, Eskişehir’deki Bozüyük Lojistik Merkezi üzerinden hareketle, oranın Türkiye’nin ipek yolu olduğunu, bir nakliye yapılacağı zaman mutlaka bu bölgeden geçmek gerektiğini, o derece stratejik bir konuma sahip olduğunu söylemiştir. Lojistik merkez yer seçimi yapılırken maliyetlerin düşük olacağı, ulaşımın rahat yapılabileceği, demir yolu ile limana yakın bir yerin tercih edilmesi gerektiğini de sözlerine eklemiştir.

Bir diğer katılımcı lojistik merkez ve yer seçimi kriterleri sorusuna yönelik fikirlerini şöyle dile getirmiştir: *“Lojistik merkez; ulusal ve uluslararası nakliye, lojistik ve dağıtım ile ilgili faaliyetlerin farklı işleticiler tarafından yürütüldüğü bölge olarak tanımlanmaktadır. Lojistik merkezin olmazsa olmazlarından depolama ve dağıtım hizmetinin de bu merkezlerde verilmesi gerekmektedir. Lojistik merkezler, ulaşım ağlarına göre konumları, bölgesel gelişimdeki rolleri, yakın çevrelerindeki ekonomik gelişmeler gibi kriterler üzerinden önemli merkezler haline gelmektedirler. Lojistik merkez yer seçim kriterlerinin en önemlisi merkezin üreticilere ve tüketicilere olan uzaklığı, erişebilir olması, doğru noktada olması ve bunun yanında ulaşım bağlantılarına olan yakınlığıdır. Diğer yer seçim kriterleri ise; konumu, demiryolu ağına yakınlığı, arazi yapısının uygunluğu, otoyollara yakınlığı, OSB’lere yakın olması olarak sıralanabilir. Bu yüzden Avrupa’daki lojistik merkezlerin büyük çoğunluğu üretim veya tüketim merkezlerine yakın, taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerinin merkezinde, mümkün olduğunca ulaşım modlarının tümünü kullanabilecekleri alt yapıya sahip kilit noktalarda yer almaktadır. Bunların dışında, Yalova’da sanayinin ne durumda olduğunun da irdelenmesi gerekmektedir. Çünkü üretim olmadan lojistik merkezlerin aktif çalışması söz konusu değildir.”*

Diğer bir katılımcı, lojistik merkez için; gerek özel işletmelerin, gerek kamu kurumlarının yer aldığı, depolama, gümrükleme, paketleme vb. tüm lojistik faaliyetlerin tek bir merkezden yapıldığı alanlar olduğunu ifade

Şekil 11: Birinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler		1								1
İstihdam		1								1
Trafğe Etkisi		1								1
Çevreye Etkisi		2				5				2
Ekonomik Yaşama Etkisi		0								0
Afet Lojistiğine Etkisi		0								0
▼ Erişebilirlik		6	8	5	11	5	7	3		6
Üretim Merkezlerine Yakınlık		4	8							4
Şehir Merkezine Yakınlık		2		5						2
Havaalanına Yakınlık		4	8				7			4
Otoyola Yakınlık		5	8	5			7			5
Limana Yakınlık		6	8	5		5	7			6
Demiryolu Ağına Yakınlık		6	8	5		5	7			6
Hammadde Merkezlerine Yakınlık		2						3		2
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık		2			11			3		2
▼ Yönetim Doğası		0								0
Yönetim durumu		0								0
Mal özellikleri		0								0
Servis seviyesi		0								0
Temel uzmanlıklar		0								0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar		0								0
▼ Alt Yapı Durumu		2	8			5				2
Teknik Alt yapı		0								0
Elektrik, su, internet, doğalgaz		0								0
Kanalizasyon ve Atık Su		0								0
▼ Çevresel Değişiklikler		0								0
Döviz Kuru		0								0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği		0								0
Altyapı Modernleştirme		0								0
Dil ve Kültür		0								0
▼ Fiziki Özellikler		1	8		11					1
Arazinin Büyüklüğü		1								1
Genişleme İmkânı		0								0
Zeminin Yapısı		1								1
Konteyner Stoğu		1								1
Tehlikeli Madde Stok Alanı		0								0
Dökme Yük Stok Alanı		0								0
▼ Maliyet		2					7			2
Arazi Maliyeti		0								0
Ulaştırma Maliyeti		2					7			2
Amortisman		0								0
Elekleme Maliyeti		0								0
Leasing Maliyeti		0								0
Vergiler		0								0
Σ TOPLAM	0	13	8	5	11	5	7	3	0	52

etmiştir. Yer seçimi yapılırken de coğrafi uygunluk, yeterli alan, yeterli altyapı ve merkezi besleyecek hinterland gibi kriterlere bakılması gerektiğini belirtmiştir. Türkiye’de lojistik merkezin asla ve asla demiryolundan ayrı düşünülmemesi gerektiğini, ancak Türkiye’nin maalesef bu konuda çok geri kaldığını da sözlerine eklemiştir. Avrupa’ya bakıldığında çoklu taşımacılık kavramı ile sınırlardaki yoğunluğu azaltma çabasının olduğunu, kazaları ve karbon salınımını önlemek için mutlaka lojistik merkez yer seçiminde demir yolu bağlantılarına yakınlığın esas alınması gerektiğine vurgu yapmıştır. Görüşmede yer alan bir diğer katılımcı lojistik merkez yer seçim kriterleri ile ilgili görüşlerini özel sektör ve kamu açısından ayrı ayrı ele alarak iki farklı bakış açısı sunmuştur. Kamu kurumlarının bakış açısına göre; lojistik merkez kurulacak yerin tüm ulaşım bağlantılarına sahip ve kurulacak bölgenin arazi fiyatlarının uygun olması gerektiği yönünde belirtmiştir. Özel sektör bakış açısına göre ise, lojistik merkezlerin kuruluşunda tüketiciye yakınlığın esas alınması gerektiğini ifade etmiştir. Başka bir katılımcı doğal kaynaklar ve doğal tarım alanları üzerine lojistik merkezlerin kurulmaması gerektiğini öne sürmüştür. Deprem alanları konusuna değinen bir başka katılımcı ise, lojistik merkezlerin deprem riski yüksek bölgelerde kurulmaması gerektiğini vurgulamıştır.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi birinci soruda katılımcıların yoğun olarak üzerinde durduğu konu erişebilirlik değişkeni olmuştur. Bunun yanı sıra alt değişkenleri olan limana yakınlık, demiryoluna yakınlık, otoyola yakınlık gibi değişkenlerde önemle vurguladıkları diğer konular olmuştur.

✓ 2. Soru: *Yeni kurulacak bir lojistik merkezde olması gereken ulaştırma modları ve altyapı metotları hakkında düşünceleriniz nelerdir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 12’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Lojistik merkezlerde olması gereken ulaştırma modları ve altyapı metotları katılımcılar tarafından ilgili soruda geniş ölçekte değerlendirilmiştir.

Şekil 12: İkinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafğe Etkisi		1								1
Çevreye Etkisi							1			1
Ekonomik Yaşama Etkisi							1			1
Afet Lojistiğine Etkisi							1			0
▼ Erişebilirlik		1			1					2
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										3
Otoyola Yakınlık		1	1	1	1	1				5
Limana Yakınlık		1	1		1	1				4
Demiryolu Ağına Yakınlık		1	1	1	1	1				5
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık		1								1
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu						1	1			2
Teknik Alt yapı							1			1
Elektrik,su,internet,doğalgaz						1				1
Kanalizasyon ve Atık Su								1		1
▼ Çevresel Değişiklikler						1	1	1		2
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği			1	1		1				3
Altyapı Modernleştirme						1				1
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler		1								1
Arazinin Büyüklüğü		1								1
Genişleme İmkânı		1								1
Zeminin Yapısı		1								1
Konteyner Stoğu		1								1
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet			1		1					2
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti			1		1					2
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	12	7	3	7	8	5	1	0	43

Katılımcılardan ilki, lojistik merkez kurulacak bölgenin bütün ulaştırma modlarına yakın olması gerektiğini, ancak öncelikle limanlara ve otoyollara yakınlığının önemli olduğunu vurgulamıştır. Diğer lojistik merkez yer seçim kriterlerini, arazinin uygunluğu, coğrafi konum, doğal yapı ve arazi kullanım durumu, yer maliyetleri, gelecekte lojistik faaliyetlere cevap verebilirliği, şehir içine kolay erişilebilirlik, bölgedeki endüstrilerin çeşit ve sayıları olarak sıralamıştır. Lojistik merkez örneklerine bakıldığında bütün ulaştırma modlarına yakınlığın önemli olduğunu, özellikle Yalova'ya yakın lojistik merkezler olan Eskişehir Hasanbey, Balıkesir Gökköy, İzmit Köseköy, İstanbul Halkalı, Bilecik Bozüyük gibi lojistik merkezlerin hepsinin demiryolu ve karayoluna yakın bölgelerde kurulmuş olduğunu söylemiştir. Zemin yapısı anlamında uygun bir arazi olması gerektiğinin, ulaşılabilirlik açısından da kolay erişim imkânı olan bir bölgede yapılaşmanın sağlanması gerektiğinin altını çizmiştir. Depolama yapılacak ürün grubuna göre ambar girişlerinin kuzey yönüne bakar pozisyonda planlama yapılması gerektiği görüşünü bildirmiştir. Diğer bir katılımcı, demiryolu bağlantısı ve limanlara kolay ulaşımın, yeni kurulacak lojistik merkezlerde aranması gereken en önemli kriter olduğunu söyleyerek, bu sayede kombine taşımacılığın yapılmasına ortam sağlanması gerektiğini sözlerine eklemiştir. Lojistik merkezlerde gümrüklü depo ve sahaların bulunmasının lojistik merkezlerin verimliliğini artıracaklarını belirterek, yük miktarının fazla olabileceği limanlar çevresinde veya demir yolu hatları üzerinde lojistik merkezlerin kurulduğunu bunun tesadüf olmadığını, erişilebilirlik unsurunun lojistik merkez yer seçiminde dikkat edilmesi gereken en önemli kıstas olduğunu vurgulamıştır. Lojistik merkezlerin, ulusal ve uluslararası anlamda yük dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği alanlar olduğunu sözlerine eklemiştir. Türkiye'deki taşıma modlarına bakıldığında kara yolu ağırlıklı taşıma sisteminin yaygın olduğunu, ancak son yıllarda hızla çoklu taşımacılığın gelişimine yönelik adımlar atıldığını dile getirmiştir. Çoklu taşımacılığın ülke ekonomisine değer katmasının yanı sıra daha ucuz ve daha güvenli taşıma imkânı sunduğunu hatırlatmıştır. Çoklu taşımacılığın yaygınlaşması için lojistik merkezlere ihtiyaç duyulduğunu, lojistik merkezlerde taşıma modları arası geçişin sağlandığını söylemiştir. Çoklu taşımacılık operasyonları sırasında, depolama ve ambalajlama hizmetleri, gümrük hizmetleri, park hizmetleri, yükleme-boşaltma,

elleçleme ve tartı hizmetleri gibi hizmet ihtiyaçlarının da ortaya çıkacağını lojistik merkezler ile bu ihtiyaçlarında giderilebileceğini dile getirmiştir. Bu hizmetlere ilave olarak lojistik merkezlerde yer alacak diğer hizmet ve imkânların; güvenlik, bakım-onarım tesisleri, müşteri ofis alanları, toplantı ve konferans odaları, yemek tesisleri, toplu taşıma imkânları, banka, postane, ekstra depo hizmetleri olacağını söylemiştir. Lojistik merkezlerde bir kümelenme biçiminin söz konusu olduğunu, lojistik ve taşıma sektörünün ihtiyaç duyduğu bütün hizmetleri bu merkezlerde alabilmesinin mümkün olduğunu dile getirmiştir. Bir diğer katılımcı demiryolu bağlantısının önemine değinerek; demiryolu bağlantısının kesinlikle olması gerektiğini, “Lokomotif Kanunu” ile devlete ait olan lokomotifleri özel şirketlerin işleteceğini, bu sayede demir yolu bağlantılarının da artacağını dile getirmiştir. Bir vagonda 50-55 ton taşınmasının kara yolu ile taşıma yapılmasına oranla büyük avantaj sağlayacağını, aynı anda daha çok ürün taşınabileceğini, bunun da ulaştırma maliyetini düşüreceğini sözlerine eklemiştir. Başka bir katılımcı ise, lojistik merkezlerin ilgili resmi ve özel kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu vb.) etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri sınıflandırma, konsolidasyon, paketleme vb. faaliyetleri gerçekleştirme imkânı olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, yük aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgeler olması gerektiğini vurgulamıştır.

Diğer bir katılımcı, lojistik merkezlerin denizyolu, demiryolu ve karayolu gibi ulaştırma modlarına yakın bölgeler de kurulması gerektiğini, ayrıca kesintisiz ve kaliteli hizmet sunulması için yenilenebilir enerji, kesintisiz fiber internet, güneş panelleri, arıtım tesisleri, rüzgâr tribünlerinden yararlanılabilecek alt yapı metotlarına dikkat edilmesinin gerekli olduğuna değinerek, Avrupa’da lojistik faaliyetlerin çevresel sürdürülebilirliği için Marco Polo programının mevcut olduğunu ve ciddi teşvikler vererek trafiği azaltmaya çabaladıklarını dile getirmiştir. Ülkemizde de bazı teşvikler ile alt yapı çalışmalarına önem verilmesinin sağlanabileceği görüşünü belirtmiştir. Bir başka katılımcı, lojistik merkezlerin karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu bağlantılarının olabileceği bir bölgede kurulmasının önemine değinerek, aynı zamanda, kanalizasyon ve atık su arıtma tesislerinin de gerekli olduğuna dair bir görüş bildirmiştir. Gümrük hizmetlerinin hızlı, kolay ve kesintisiz

yapılabilmesi için bir başka katılımcı e-gümrük, e-beyanname vb. projelerin detaylarını açıklayarak faydalarını belirtmiştir. Limanlara yakınlığın, demiryolu ve karayolu bağlantılarının önemini ifade eden katılımcı yer seçimi çalışmalarından sonra lojistik merkez kurulacak bölgenin lojistik merkez kurulumuna uygun olduğunun saptanması durumunda bölgeye yatırımcının gelmesi için devletin bazı teşvikler vererek bölgeyi canlandırması gerektiğini belirtmiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi ikinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular devlet teşviki, otoyola yakınlık, demiryoluna yakınlık, limana yakınlık gibi değişkenler olmuştur.

✓ 3. Soru: *Lojistik merkezlerde aktif rol alması gereken kurum ve kuruluşlar neler olmalıdır?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 13'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Lojistik merkez yapılanmasında görev alabilecek kurum ve kuruluşlarla ilgili bütün katılımcılar çeşitli paydaşlar ile birlikte ortak hareket edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bir katılımcı, Türkiye'de hangi coğrafi bölgelerde lojistik merkez kurulması gerektiğini ve seçilen bölge içerisinde hangi alanlarda lojistik merkez kurulabileceğinin belirlenmesinde ortak fikir üretmek adına, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, ihracatçılar, belediyeler, il özel idareleri ve lojistik hizmet sağlayıcılarından oluşan bir üst kurul kurulması gerektiği önerisinde bulunmuştur. Hizmet üreten ve kanun sağlayanların birlikte olduğu yapı sayesinde sorunların daha hızlı ve etkin şekilde çözülebileceğini belirtmiştir. Lojistik merkezlerin yapılanması ve işletilmesinde altyapı sağlayan UDHB' nın (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) yanı sıra, gümrük işlemleri için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın, yer seçimi konularında ise belediye ve meslek birliklerinin görevlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bir başka katılımcı, lojistik merkezlerin yapılaşmasının Ulaştırma Bakanlığı'nın kontrolünde olduğunu, ancak Ekonomi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, sanayi odaları, belediyeler ile işbirliği ve koordinasyon halinde tasarlanmasını

Şekil 13: Üçüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler			■							1
● İstihdam										0
● Trafğe Etkisi										0
● Çevreye Etkisi			■							1
● Ekonomik Yaşama Etkisi			■							1
● Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										0
● Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
● Şehir Merkezine Yakınlık										0
● Havaalanına Yakınlık										0
● Otoyola Yakınlık										0
● Limana Yakınlık										0
● Demiryolu Ağına Yakınlık										0
● Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
● Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası		■			■		■			2
● Yönetim durumu		■		■	■	■	■			5
● Mal özellikleri										1
● Servis seviyesi					■	■	■			3
● Temel uzmanlıklar		■	■	■	■	■	■			6
● Uluslararası Stratejik Ortaklıklar							■			1
▼ Alt Yapı Durumu										0
● Teknik Alt yapı										0
● Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
● Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler								■		1
● Döviz Kuru				■						1
● Devlet Politikaları/Devlet Teşviği		■	■	■	■	■	■	■		7
● Altyapı Modernleştirme										0
● Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
● Arazinin Büyüklüğü										0
● Genişleme İmkânı										0
● Zeminin Yapısı										0
● Konteyner Stoğu										0
● Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
● Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
● Arazi Maliyeti										0
● Ulaştırma Maliyeti										0
● Amortisman										0
● Elleçleme Maliyeti										0
● Leasing Maliyeti										0
● Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	4	5	4	5	4	6	2	0	30

çok daha olumlu ve güvenilir sonuçlar doğurabileceğini söylemiştir. Bunun dışında lojistik merkez planlamaları ile ilgili bölgedeki diğer sivil toplum kuruluşları ve meslek odalarının görüşlerinin de göz ardı edilmemesi gerektiğini dile getirmiştir. Bir başka katılımcı ise, Yalova üzerinden örnek vererek, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ticaret ve Sanayi Odası, bankalar vb. kuruluşların lojistik merkezlerde bulunması gerektiğinin altını çizerek, Yalova’da lojistik hizmeti sağlayan firmanın az olması sebebiyle pek çok firma sahibinin ihracat yapmak istemediğini bildiğini sözlerine eklemiştir. Bir başka katılımcı, kamu ve özel olarak bu kuruluşları ikiye ayırmış, kamu kurumları olarak Gümrük Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı, İhracatçılar ve İthalatçılar Birliği ve liman başkanlıklarını, özel kuruluşlar olarak ise depo ve antrepo işletmeleri, özel kimyahaneler gibi kurum ve kuruluşları sıralamıştır.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi üçüncü soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konu devlet teşviki, temel uzmanlıklar, yönetim durumu gibi değişkenler olmuştur.

✓ *4. Soru: Yalova ilinin lojistik merkeze olan gereksinimi ile ilgili görüşleriniz nelerdir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 14’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Bir katılımcı soruya yönelik Yalova ilinin henüz lojistik merkez ihtiyacı bulunmadığına değinerek, bir organize sanayi bölgesi ile yüksek kapasitede ithalat ve ihracatın olmayışının, yani Yalova ilinin bir üretim merkezi olmamasının bunu desteklediğini belirtmiştir. Ayrıca, Yalova’nın çevresinde yer alan Eskişehir, Bilecik, Balıkesir, İzmit, İstanbul gibi illerde lojistik merkezlerin olmasının da Yalova’da oluşacak bir lojistik merkez ihtiyacını azalttığını sözlerine eklemiştir. Görüşmeye katılan bir başka katılımcı ise, şuan için böyle bir ihtiyacın söz konusu olmadığını ancak, ileri vadede Yalova’da böyle bir ihtiyacın doğabileceğini söyleyerek; Yalova’nın, İstanbul, İzmit, Sakarya, Bursa gibi sanayi şehirlerine yakınlığı açısından çok önemli bir konumda olduğunu ve bu açıdan yatırımcı çekebileceğini sözlerine eklemiştir. Geçtiğimiz aylarda Yalova Ro-Ro Terminali’nin Ekol Lojistik tarafından faaliyete geçirildiğini hatırlatan katılımcı, bu yatırımların gelişmiş

Şekil 14: Dördüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler		■				■	■			3
İstihdam						■				0
Trafğe Etkisi						■				1
Çevreye Etkisi						■				1
Ekonomik Yaşama Etkisi		■								1
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik		■	■	■		■	■	■		6
Üretim Merkezlerine Yakınlık		■				■		■		3
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık			■	■	■					3
Demiryolu Ağına Yakınlık			■	■						2
Hammadde Merkezlerine Yakınlık		■				■				2
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık		■				■				2
▼ Yönetim Doğası					■				■	2
Yönetim durumu									■	1
Mal özellikleri					■		■	■		3
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar									■	1
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik,su,internet,doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler				■						1
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği				■						1
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler				■		■	■	■	■	5
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı				■		■				2
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu				■	■				■	3
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	6	3	8	4	9	4	4	5	43

demiryolu yük bağlantıları ile desteklenmesinin, diğer sanayi bölgelerine ve limanlara bağlanmasının, bölgenin önemini ve etkinliğini arttıracak gelişmeler olacağının altını çizmiş, ancak şu aşamada Yalova'da bir lojistik merkeze ihtiyaç olmadığını tekrar vurgulamıştır. Katılımcılardan biri, devlet teşviki olmasa bile bölgenin lojistik merkez kurulumu için uygun olması durumunda kurulduğunu örnekle açıklamıştır. Bilecik'in Bozüyük ilçesinde yer alan lojistik merkezin yoğun olarak çalıştığını hatırlatan katılımcı, limanlara yakın olmasının ve demiryolu ağlarına yakınlığının bölgede bir lojistik merkez ihtiyacını doğurduğunu söylemiştir. Fakat Yalova ilinin coğrafi konumunun böyle bir merkez için müsait olmadığını sözlerine eklemiştir. Konteyner limanı ve demiryolu bağlantısının olmaması, konumu neticesinde çevresinde birçok lojistik merkez alternatifi olmasının Yalova'da bir lojistik merkez ihtiyacını yok ettiğine dair görüşünü dile getirmiştir. Diğer bir katılımcı da şuan böyle bir gereksinim olmadığını, ancak yatırımlar ile ve bölgeye özgü ürünlerin üretimine yönelerek ihracatının artırılması ile ileride böyle bir merkeze ihtiyaç olabileceğini, liman yatırımlarında çiçekçilikle ilişkili lojistik altyapı oluşturulması gerektiğini söylemiştir. Tarımsal üretimde süs bitkileri ve kivi gibi katma değeri yüksek ürünlere odaklanarak, Yalova'nın bir ticaret ve lojistik merkezi haline getirilebileceğini aktarmıştır. Ekol Lojistik'in liman yatırımlarının ilki olan Yalova Ro-Ro Terminali'nin 2017 yılının ilk yarısında hizmete açıldığını söyleyen katılımcı, Ekol Lojistik'in çoklu taşımacılıkta kullandığı Ro-Ro gemilerinin, Haydarpaşa, Alsancak, Lavrio, Trieste ve Sete limanlarından hareket etmekte olduğunu, Haydarpaşa Limanı'ndan yapılan tüm taşımaların Yalova Ro-Ro Terminali'nin açılmasıyla birlikte Yalova üzerinden yapılacağını, bu gelişmelerin ileride Yalova'da bir lojistik merkez gereksinimine yol açabileceğine dair görüşlerini bildirmiştir. Bir diğer katılımcı, Yalova ilinde trafiğin yoğun olması, coğrafi şekillerin uygun olmaması ve hinterlandın yeterli olmaması gibi nedenlerle lojistik merkeze ihtiyaç duyulmadığını dile getirmiştir. Diğer bir katılımcı, Bursa ve İstanbul'a yakınlığın dezavantaj olduğunu, çünkü o bölgelerde rekabetin fazla ve alternatifin çok olduğunu dile getirmiş, ancak ihracat hacmi Yalova'ya kaydırılırsa burada da bir lojistik merkez ihtiyacının söz konusu olabileceğini söylemiştir. Diğer bir katılımcı, Yalova'dan yapılmak istenen bir ihracat ya da ithalat için çevresindeki büyük şehirlerden birinin tercih edildiğini, zaten yoğun bir şekilde üretim yapan

firmanın da olmaması sebebiyle lojistik merkez gibi bir yapılaşmanın gerek olmadığı yönünde fikirlerini paylaşmıştır. Ancak, burada kurulacak bir lojistik merkezin çevre şehirlerdeki yük hacmini hafifletmek adına yarar sağlayabileceğini söylemiştir. Katılımcılardan bir diğeri ise, Yalova’da bir lojistik merkez gereksinimi olmadığını, ancak bir aktarma merkezi olarak kullanılabileceğini söyleyerek, Yalova’nın İDO ile insan taşımacılığına önem verdiğini, kargo taşımacılığı ile ilgili bir alt yapı ve yatırımın yapılmadığını dile getirmiştir. Ancak, sanayinin gelişimi ve konteyner limanlarının yapılmasıyla ileride ihtiyaç duyulabileceğini söylemiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi dördüncü soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular erişebilirlik değişkeni ile alt değişkenleri olan limana yakınlık, hammadde merkezlerine yakınlık, pazara yakınlık, üretim merkezlerine yakınlık ve coğrafi konumu, sahip olduğu hinterlant gibi fiziki özellikleri değişkenleri olmuştur. Tüm bu değişkenleri irdelendiğinde Yalova ilinin şu aşamada bir lojistik merkez gereksinimi bulunmadığı sonucuna varılmıştır.

- ✓ 5. Soru: *Yalova ilinde kurulacak bir lojistik merkezin kent yaşamına ve çevreye sağlayacağı olumlu ve olumsuz etkiler nelerdir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 15’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova ilinde olası kurulacak olan bir lojistik merkezin kent yaşamına sağlayacağı olumlu ve olumsuz etkiler üzerine katılımcılar çeşitli fikirler sunmuştur. Bir katılımcı, trafikte bir yoğunluğa neden olmayacağını belirterek, zaten İstanbul, Bursa ve İzmit yönlerinden gelen kamyon ve tırların yaklaşık bir sene öncesine kadar Yalova dört yol kavşağında sorunlar yarattığını, köprülülük kavşağın inşası ile bu sorunun çözüldüğünü söylemiştir. Zaten lojistik merkezin şehir dışına kurulma zorunluğunun olmasının trafik sorununu ortaya çıkarmasını engelleyecek bir durum olduğu yönünde görüşünü sunmuştur. Olumlu etkileri olarak ekonomiye katkı sağlayacağını, çevre kirliliğini düşüreceğini, istihdam sağlayarak sosyal sorumluluk

Şekil 15: Beşinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										3
İstihdam										5
Trafik Etkisi										4
Çevreye Etkisi										5
Ekonomik Yaşama Etkisi										5
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										3
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										1
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										1
Demiryolu Ağına Yakınlık										1
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										1
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik,su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										1
Döviz Kuru										3
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										4
Arazinin Büyüklüğü										1
Genişleme İmkânı										1
Zeminin Yapısı										1
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	6	7	2	4	8	5	4	4	40

görevini de yerine getireceğini söylemiştir. Bir başka katılımcı ise, demiryolu ve denizyolu bağlantılı bir lojistik merkezin kente yükten ziyade yaratacağı istihdam ve çekeceği yatırımla önemli katkılarda bulunacağını söylemiştir. Ancak demiryolu ve denizyolu bağlantıları sağlanmadan hayata geçirilecek bir lojistik merkezin, şehir trafiğine olumsuz etkiye bulunabileceği görüşünü belirtmiştir. Diğer bir katılımcı, yeni bir lojistik merkezin neticede istihdam demek olduğunu, yeni iş imkânı doğuracağını belirtmiştir. Yalova'nın gelişimi ve değişimi için büyük avantaj sağlayacağını, ama sanayileşme artacağı için de bu güzel doğanın bozulacağı düşüncesinde olduğunu söyleyerek olumsuz etkilerinden bahsetmiştir. Bir katılımcı ise, olumlu etkileri olarak istihdam sağlaması ve gelişen iş imkânlarıyla uzun vadede eğitimin artacağı bir bölge olmasını sağlayacağını söyleyerek, lojistik merkeze yakınlığından dolayı sanayi bölgelerinin artmasıyla yatırımcının ilgisini çekmesi de o bölgenin kalkınmasına yol açacak gelişmeler olacağı görüşünü belirtmiştir. Olumsuz etkileri olarak ise trafik ve nüfus yoğunluğu, kalifiye olmayan kontrolsüz göçe açık hale gelmesi ve çevre kirliliğini sıralamıştır. Diğer bir katılımcı, en başta istihdam sağlayacağını, ihtiyaçlar dâhilinde yeni yaşam alanları yapılacağını söyleyerek, bölgenin bu sayede kalkınabileceğini dile getirmiştir. Olumsuz olarak trafikte yoğunluğun artması, dışarıdan daha çok göç alınması, nüfus yoğunluğunun artmasının söylenebileceğini belirtmiş ve Yalova ilinin İstanbul, Bursa, Kocaeli gibi şehirlerin yol güzergâhı olduğu için bu bölgelerin yükünü hafifletmek adına lojistik merkezin kent yaşamına daha çok olumlu etkilerinin olacağını savunmuştur. Bir diğer katılımcı da lojistik merkezin olumlu etkileri üzerinde durarak İstanbul'un yükünü hafifletmek adına kesinlikle olumlu etkilerinin olacağına, ticaretin ve sanayinin gelişmesi ile bu bölgede kurulacak bir lojistik merkezin hem kent yaşamı için hem de dış ticaret için avantaj sağlayacağına vurgu yapmıştır. Son olarak konuşan katılımcı ise, farklı bir boyuttan bakarak Yalova'nın yüz ölçüm açısından bir lojistik merkezi kaldırmasının mümkün olmayacağını dile getirmiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi beşinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular sosyo-ekonomik faktörler değişkeni ile alt değişkenleri olan istihdam, trafiğe etkisi, çevreye etkisi, ekonomik yaşama etkisi gibi değişkenler olmuştur. Bununla beraber Yalova'nın fiziki

özellikleri açısından incelendiğinde arazi büyüklüğü açısından lojistik merkez için uygun bir bölgenin bulunmasının zor olduğu sonucuna varılmıştır.

✓ 6. Soru: *Yalova iline en yakın limanlar nelerdir ve olası bir lojistik merkez kurulması durumunda bu limanlara elleçleme kapasitesi bakımından ne derece katkı vermesi beklenebilir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 16'daki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova iline en yakın olan limanlar sorulduğunda söze gemi acenteliğini temsilen katılan katılımcı ile başlanmış, katılımcı Yalova iline en yakın limanlar olarak Evyap, Gemlik ve Ambarlı Limanlarını söylemiştir. Ayrıca, olası bir lojistik merkez kurulması durumunda bu limanların hacminde artışa neden olacağını dile getirmiştir. Gemlik Limanı'nın zaten gelişmekte olan bir liman olduğunu ve ithalat-ihracat anlamında yoğunluk sağlayacağını söylemiştir. Bu durumun da depoculuğu, gümrükçülüğü ve pek çok benzeri sektörü olumlu yönde etkileyeceğini söyleyerek sözlerini sonlandırmıştır. Bir başka katılımcı, Yalova ilinin düşük kapasiteli bir ticaret hacmine sahip olmasından dolayı şuan burada bir lojistik merkez bile olsa diğer limanlara pek etkisinin olacağından bahsedilemeyeceğini söylemiştir. Fakat lojistik merkeze bağlı olarak Yalova ilinde liman geliştirme çalışmalarında gelişmeler olabileceğini, işte o zaman İstanbul, Kocaeli, Derince ve Gemlik'e yakınlığın özellikle bu noktada önem kazanacağına vurgu yapmıştır. Elleçleme kapasitesinin fazlalığının, zaman, maliyet ve iş gücünden tasarruf sağlayabileceği yönünde fikirlerini dile getirmiştir. Bir diğer katılımcı, Yalova'ya yakın, başta Yalova Ro-Ro Terminali olmak üzere, Gemlik Limanı, Derince Limanı gibi limanların olduğunu söylemiş, DP World, Safi Port, Yılport, Evyap gibi birçok liman işletmeleri ve terminallerinin bulunduğu bahsetmiştir. Bu limanların toplam kapasitesinin orta vadedeki hacim artışlarını karşılayacak seviyede olduğunu söylemiştir. Bir diğer katılımcı da Yalova iline yakın limanlar olarak Evyap, Gemlik ve Ambarlı Limanlarını sıralamıştır. Ancak, Yalova dış ticaret hacminin bu limanların yük trafiğine çok büyük katkısı olmayacağı görüşünü savunmuştur. Diğer bir katılımcı, çevre limanlar olarak Evyap, Gempport, Rodaport, Borusan, Dubai Port

Şekil 16: Altıncı Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafığa Etkisi										0
Çevreye Etkisi			4		5	3	5		2	5
Ekonomik Yaşama Etkisi					5					1
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik		5	4	1	5	3	5	1	2	8
Üretim Merkezlerine Yakınlık							5			1
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık		5	4							2
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık							5			1
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık							5			1
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı		5			5	3				3
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu		5	4		5					3
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet		5								1
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	5	4	1	5	3	5	1	2	26

Limaş gibi liman işletmelerini söylemiş, lojistik merkez kurulursa sanayici artacağı için, bu limanları da besleyebileceği görüşünü savunmuştur. Bir katılımcı ise, yakın limanlar olarak Derince ve Evyap Limanları olduğunu dile getirmiş, Yalova ilindeki ihracat azlığından dolayı elleçleme anlamında bu limanlara çok büyük katkı vermeyeceğini söylemiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi altıncı soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular erişebilirlik değişkeni çevresinde toplanmıştır. Yalova iline en yakın limanlar olarak Evyap, Gemlik, Ambarlı ve Derince Limanları sıralanmış, ancak Yalova ilinin dış ticaret hacminin yetersizliğinden dolayı bu limanlara elleçleme kapasitesi artışı bakımından pek fazla etki yapmayacağı noktasında birleşmiştir.

✓ 7. Soru: *Yalova iline demiryolu taşımacılığını getirebilmek için en yakın demiryolu hattına sahip bölge olan Bursa ili ile nasıl bir bağlantı yapılabilir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 17'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova iline demiryolu taşımacılığını getirebilmek için Bursa ili ile nasıl bir bağlantı yapılabilir sorusuna katılımcılar farklı bakış açıları geliştirmişlerdir. Katılımcılardan biri, demiryolu altyapısı açısından Yalova'nın konumu itibarıyla ve zemin kalitesiyle ilgili bazı sorunlar yaşanabileceği öngörüsünde bulunarak, buna ek olarak Yalova'nın Marmara'nın güneyinde yer aldığını, bu nedenle böyle bir bağlantı yapılacak ise İzmit bölgesinin en uygun yer olduğu görüşünü dile getirmiştir. Bir diğer katılımcı da soruya cevap olarak Bursa ili yerine farklı alternatifler ile yaklaşmıştır. Bursa'nın yerine, Köseköy ve Adapazarı demiryolu istasyonlarının çoklu taşımacılıkla ilgili Yalova'ya bağlanmasının daha doğru bir yaklaşım olacağına değinmiştir. Bir diğer katılımcı Yalova'nın ilçesi olan Altınova bölgesi tarafından Köseköy demir yolu bağlantısı ile bir köprü kurulmasının Yalova için en mantıklı çözüm olacağını savunmuş, bu sayede maliyetin de düşeceğini ve karayolunun yoğunluğunun da azalacağını söylemiştir. Diğer bir katılımcı, Evyap Limanı içinde hali hazırda bir tren yolunun mevcut olduğunu, bu tren yolunun da Gemlik Limanı'na gelmesinin söz konusu olduğuna vurgu yaparak, bu hattın Yalova'ya

Şekil 17: Yedinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafığa Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik		■		■	■	■			■	5
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık						■				1
Demiryolu Ağına Yakınlık		■	■	■	■	■	■	■	■	8
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği					■					1
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler		■								1
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı		■								1
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti				■	■	■	■	■	■	6
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	4	1	3	4	4	2	2	3	23

kadar uzanıp uzanmayacağını bilinmediğini ama çoklu taşımacılık olarak kara yolu ve demir yolu taşıması ile limanlara direk bağlantı yapılabileceğini dile getirmiştir. Ayrıca, TCDD tarafından lojistik merkezler için, ana hatlar olarak Marmaray, Kars-Tiflis-Bakü, Kars-Nahcivan-İran, Nusaybin-Musul-Basra demiryolu projeleri, Van Gölü feribot geçişi, Kavkaz-Samsun, Derince-Tekirdağ, Bandırma-Tekirdağ feribot projeleri vb. çalışmaların yapımının sürdürüldüğünden bahsetmiştir. Cevap veren diğer katılımcılar da maliyeti daha aza indirmek adına Bursa ili ile bağlantı yapmaktansa Altınova üzerinden Kocaeli demiryolu hattı ile bağlantı yapılmasının gerektiğini dile getirmiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi yedinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular erişebilirlik değişkeni ile alt değişkeni olan demiryolu ağlarına yakınlık kodlaması olmuştur. Ayrıca cevapların analizinde maliyet değişkeninin alt değişkeni olan ulaştırma maliyetinin de üzerinde sıklıkla durulan bir diğer önemli husus olduğu saptanmıştır. Katılımcıların cevapları sonucunda maliyeti düşürmek adına Bursa ili ile Yalova ili arasında bir demiryolu bağlantısı kurmak yerine Yalova'nın Altınova ilçesi üzerinden Kocaeli ili demiryolu ağı ile bağlantı yapmanın daha doğru bir tercih olacağı sonucuna varılmıştır.

✓ 8. Soru: *Yalova'da olası bir lojistik merkez kurulduğu takdirde en yakın havalimanları olan Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarındaki yük trafiğine nasıl bir etki eder?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 18'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova'da kurulacak bir lojistik merkezin Yalova iline en yakın havalimanları olan Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarının yük trafiğine nasıl etki edeceği sorusuna yönelik bir katılımcı, havayolu ile taşınan yüklerin zaten değerli yükler olduğunu, bu taşıma ile maliyetlerinin daha da arttığını söylemiş ve Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı'nın hem karayolu hem de demiryolu ile desteklenerek varış noktasına daha az maliyetle götürülmesinin mümkün olacağını dile getirmiştir. Yalova'da kurulacak bir lojistik merkezin çevre illerdeki havayolu

Şekil 18: Sekizinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafik Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik				3						1
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık		5	3	3	1	3	1	1	4	8
Limana Yakınlık		5								1
Demiryolu Ağına Yakınlık		5								1
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler				3					4	2
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı									1	1
Zeminin Yapısı									1	1
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet		5	3			3				3
Arazi Maliyeti		5	3			3				0
Ulaştırma Maliyeti		5	3			3				3
Amortisman										0
Eleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	5	3	3	1	3	1	1	4	21

trafiğini etkileyeceğini düşünmediğini söylemiştir. Diğer bir katılımcı ise, Yalova ilindeki olası kurulacak bir lojistik merkezin kullanabileceği havalimanların öncelikle Sabiha Gökçen Havalimanı ile uluslararası trafiğe açılması halinde İzmit Cengiz Topel Havalimanı olacağını dile getirmiştir. Atatürk Havalimanı, bir sene sonra yeni İstanbul Havalimanı'na taşınacağından, Yalova'nın havayolu bağlantısı için Sabiha Gökçen'i kullanmasının daha verimli ve maliyet konusunda avantajlı olacağını söylemiştir. Bir başka katılımcı, iki havalimanının da yük trafiğine olumlu etkileyebilmesi için ayrıca bir hava kargo terminalinin olması gerektiği görüşünü paylaşmıştır. Başka bir katılımcı, Yalova'da kurulacak bir lojistik merkezin, içerisinde barındırdığı depo-antrepo imkânı ve iç nakliye sağlayacak araçları ile havalimanı yüklerini artırabileceğini söylemiştir. Örnek olarak da Atatürk Havalimanı'na yük sokmak için mutlaka oradaki kooperatifin araçlarının kullanılması gerektiğini, kooperatifin başka araç girişine izin vermediğini, bu nedenle tekel olmaktan dolayı fiyatları istedikleri gibi yükseltebildiklerini göstermiştir. Buna alternatif getirilirse bu havalimanlarında yüklerin artırılabilirliğini söylemiştir. Yalnızca kargo uçaklarına hizmet eden bir terminalin bu merkez kapsamında açılması halinde, yük trafiğine olumlu etkisinin olacağını söyleyerek, hava taşımacılığında yolcu biletlerinde bile hava kargo da taşınacak yüke göre artış ya da inişler olduğuna dikkat çekmiştir. Bir diğer katılımcı, Yalova'da Bursa Yenişehir Havalimanı'na ulaşmak daha meşakkatli olduğu için İstanbul havalimanlarına ulaşılacak bu da yoğunluğunu artıracaktır görüşünü paylaşmıştır.

Diğer bir katılımcı, bu havalimanlarındaki yük trafiğini biraz da olsa artıracığını söyleyerek, Yalova'ya yakın bir diğer il olan İzmit' de bulunan Cengiz Topel Havalimanı'nın geliştirilerek yük taşımacılığına uygun hale getirilmesinin Yalova'da kurulacak bir lojistik merkezin daha bütünleşik bir hizmet verebilmesine olanak sağlayacağını sözlerine eklemiştir. Son olarak cevap veren katılımcı ise Yalova'da bir hava kargo yapılabilecek bir alanın olmamasının planlama hatası olduğu görüşü ile farklı bir bakış açısı sunmuştur. Ayrıca, havalimanlarının insan taşımacılığı ve kargo taşımacılığı şeklinde ayrılmamasının hava kargo yük elleçlemesine olumsuz bir tesir ettiğini dile getirmiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi sekizinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular erişebilirlik değişkeni ile

alt değişkeni olan havaalanlarına yakınlık kodlaması olmuştur. Ayrıca cevapların analizinde maliyet değişkeninin alt değişkeni olan ulaştırma maliyetinin de üzerinde sıklıkla durulan bir diğer önemli husus olduğu saptanmıştır.

✓ 9. Soru: *Yalova'nın Türkiye'nin dış ticaret yoğunluğu en fazla olan İstanbul hattı üzerinde olması karayolu trafiğini nasıl etkiler?*

Yukarıdaki soru odak grup gürüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 19'daki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova'nın Türkiye'nin dış ticaret yoğunluğu en fazla şehir olan İstanbul hattı üzerinde olmasının karayolu trafiğine etkisi üzerine katılımcılardan biri, çevreyolu ve otoyol bağlantıları olduğu için trafiği etkilemeyeceğini söylemiştir. Diğer bir katılımcı ise, çoklu taşımacılık bağlantıları göz ardı edilerek hayata geçirilecek bir lojistik merkezin, karayolu bağımlılığını arttıracadıını ve hem trafik yoğunluğuna hem de lojistik maliyetlerde artışa sebep olacağına dikkat çekmiştir. Ancak başta Ro-Ro gemisi ile denizyolu kullanımı, ayrıca demiryolu kullanımı, karayolu trafiğinin yükünü azaltacak, sadece Yalova Ro-Ro Terminali'nin devreye girmesi ile İstanbul trafiğinden aylık 100.000 aracın çekileceğini söyleyerek farklı bir bakış açısı sunmuştur. Diğer bir katılımcı, trafiğin artmasına sebep olacağını, ancak ihracat anlamında pek katkısının olacağını düşünmediğini söylemiştir. Başka bir katılımcı, trafiğin yeni yapılan otoyol üzerinden devam edeceğini ve bu nedenle mevcut yoğunluğu artırmayacağını dile getirmiştir. Diğer bir katılımcı buna aksi olarak bölgenin en büyük sorunlarından birinin trafik sorunu olduğunu, burada kurulacak bir lojistik merkez ile trafiğin daha da artacağını, olumsuz ve çekilmez hale geleceğini söylemiştir. Trafik yoğunluğuna bağlı olarak da hava kirliliği, çevre/yol tahribatı, ölümlü/yaralı kaza riskleri ve bunlara yapılacak sağlık harcamaları ile yeni sorunların ortaya çıkacağına vurgu yapmıştır. Diğer katılımcılar ise, İstanbul yolu üzerinde oluşunun kuşkusuz ihracatı olumlu, ancak trafiği olumsuz yönde etkileyeceği gürüşü üzerinde birleşmişlerdir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi dokuzuncu soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular sosyo-ekonomik faktörler değişkeni ile alt değişkeni olan çevreye etkisi kodlaması olmuştur. Ayrıca cevapların

Şekil 19: Dokuzuncu Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafik Etkisi		■	■	■	■	■	■	■	■	8
Çevreye Etkisi			■		■	■		■		4
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik							■			1
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık		■	■		■					3
Limana Yakınlık			■							1
Demiryolu Ağına Yakınlık			■							1
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet						■				1
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti			■							1
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	2	6	1	3	3	2	2	1	20

analizinde erişebilirlik değişkeninin alt değişkeni olan otoyola yakınlığın da üzerinde sıklıkla durulan bir diğer önemli husus olduğu saptanmıştır. Katılımcılar bu soruda farklı görüşler bildirmiş, bazılarının Yalova'nın İstanbul karayolu üzerinde oluşunun trafiği olumsuz etkileyeceğini belirttiği, bazılarının ise yeni alternatif yollar sayesinde ve Yalova'da çok fazla bir dış ticaret hacmi olmaması sebebiyle trafiğe etki etmeyeceği görüşünü savundukları gözlenmiştir.

✓ 10. Soru: *Yalova ili dış ticaretinde aktif rol oynayan lojistik firmaları hangileridir ve il ekonomisine katkıları nelerdir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 20'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova ili dış ticaretinde aktif rol oynayan lojistik firmaları ve il ekonomisine katkıları ile ilgili soru katılımcılar tarafından geniş ölçekli değerlendirilmiştir.

Yalova'nın ithalat-ihracat anlamında çok fazla faaliyet gösteren bir şehir olmadığını belirten katılımcı bu sebeple Yalova'da aktif rol oynayan lojistik firmasının bulunmadığını söylemiştir. Bir başka katılımcı ise, İDO ve Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş.'nin Yalova'nın en büyük lojistik yatırımına sahip firmaları olduğunu söylemiştir. Bunun dışında muhtelif kargo ve kurye firmalarının şubelerinin bulunmakta olduğunu, ancak diğer büyük lojistik firmalarının yatırımlarını daha çok Gemlik, Bursa, İzmit bölgelerine yaptıklarını dile getirmiştir. Diğer bir katılımcı, Ekol Lojistik'in Topçular mevkiinde bir Ro-Ro terminali açtığını, bunun yanı sıra burada olmayıp, Gemlik-Bursa-İstanbul gibi yerlerden Yalova dış ticaret firmalarına 3pl hizmeti veren pek çok firma olduğunu söylemiştir. Diğer katılımcılar da başta Ekol Lojistik'in Yalova Ro-Ro Terminali ile büyük bir yatırım yaptığını, bunun dışında Schenker Arkas, Borusan Lojistik, Arkas, MSC, Belstar gibi firmalarında bu bölgeye hizmet ettiği görüşünde birleşmişlerdir. Ayrıca yakın zamanda faaliyete giren Ekol Lojistik'in Ro-Ro Terminali'nin il ekonomisine olumlu yönde etki ettiğini, istihdam sağladığını, bununla beraber Yalova Ro-Ro Terminali sayesinde Haydarpaşa'da yaşanan araç yoğunluğunun ortadan kalkacağını ve Anadolu yakası Harem-Üsküdar hattında rahatlatma sağlanacağını belirtmişlerdir. Aynı zamanda şehir içi trafikteki saat kısıtlamasının yarattığı operasyonel verimsizliklerin de sona

Şekil 20: Onuncu Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafığa Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik			1							1
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										0
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu		1		1	1	1	1		1	6
Mal özellikleri			1							1
Servis seviyesi			1	1	1	1	1			5
Temel uzmanlıklar		1	1		1	1	1			5
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar			1							1
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	2	3	2	3	3	3	0	1	17

ereceğinden bahsetmişlerdir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi onuncu soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular yönetim doğası değişkeni ile alt değişkenleri olan yönetim durumu, servis seviyesi ve temel uzmanlıklar kodlamaları olmuştur.

✓ 11. Soru: *Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez ile hangi mal gruplarının ithalat ve ihracatında artışlar gözlenecektir?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 21’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Katılımcılar genel olarak Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez ile tekstil, gıda ve peyzaj alanına yönelik mal gruplarının ithalat ve ihracatında artışlar gözleneceği görüşünde birleşmişlerdir. Katılımcılardan biri, İzmit’e yakın olması sebebi ile başta otomotiv ve her türlü sanayi ürünü, makina, yedek parça, tekstil, maden ürünleri, tarım ürünleri gibi malların Yalova’da kurulacak bir lojistik merkezden ithal ve ihraç edilebileceğini söylemiştir. Başka bir katılımcı ise, süs bitkileri ve tekstil gibi ürünlerin ihracatında artış gözleneceğini söylemiştir. Yalova’da faaliyet gösteren bir ihracatçı firmayı temsilen katılan katılımcı ise, Yalova’da çiçekçiliğin yaygın olduğunu bu nedenle, süs bitkisi ihracatında hatırı sayılır artışlar meydana geleceğini söyleyerek, bu alanın aynı zamanda plastik sektörünü de hareketlendireceğini, plastik saksı ve kasa gibi mal gruplarının da ihracatını artıracığını dile getirmiştir. Diğer katılımcılarda, Yalova’da kivi, çilek gibi meyvelerin fazlaca yetiştiğini lojistik merkez kurulması durumunda bu ürünlerinde ihracatında artışlar gözleneceği görüşünü savunmuşlardır.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on birinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular ekonomik yaşama etkisi ve servis seviyesi değişkenleri olmuştur.

Şekil 21: On Birinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafik Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi		■	■	■	■	■	■	■		7
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik			■							1
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										0
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri		■	■	■	■	■	■	■		7
Servis seviyesi		■	■							2
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	3	4	2	2	2	2	2	0	17

✓ 12. Soru: *Yalova’da olası bir lojistik merkez kurulduğunu varsayarsak uzmanlık gerektiren hangi hizmet gurubu firmaları yer alacaktır?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 22’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova’da bir lojistik merkez kurulduğu varsayıldığında uzmanlık gerektiren hangi hizmet grubu firmalarının yer alacağı ile ilgili soruda katılımcılardan biri, forwarder, broker gibi aracı firmalar ile bakım-onarım alanında faaliyet gösteren işletmeler ve bilgi-işlem teknolojisi alanındaki işletmelerin yer alacağını söylemiştir. Diğer bir katılımcı, lojistik merkezde bulunabilecek hizmet gruplarını şu şekilde sıralamıştır: *“Lojistik işletmeleri için ofisler, gümrük idari üniteleri, dağıtım merkezleri, ambalaj-paketleme-elleçleme hizmetleri, sigorta hizmetleri, bankacılık ve finans kurumları, kapalı ve soğutmalı depolar, silolar, tehlikeli madde depolama merkezleri, tersaneler, tamir-bakım hizmetleri, havayolu kargo taşımacılığında hizmet veren tesisler, lojistik alanı mesleki eğitim kurumları, sosyal mekânlar; konaklama, dinlenme ve eğlence alanları, demiryolu, denizyolu, karayolu, iç su yolu ve boru hatları, kombine taşımacılık terminalleri, konteyner alanları, araç parkları vinç ve forklift hizmetleri veren kuruluşlardır.”*

Bir başka katılımcı ise, nakliye firmaları, gümrük müşavirlikleri, depocular, acenteler, danışmanlık firmaları gibi firmaların yer alabileceğini söylemiştir. Diğer katılımcı, lojistik merkezin lashing, liman içi hizmetler, depoculuk gibi hizmet veren işletmeleri doğuracağını belirtmiştir. Bir diğer katılımcı ise, ilk etapta lojistik merkez için gümrük müşavirlikleri ve nakliyecilerin yeterli olacağını, daha sonra depolama, paketleme, lashing, ilaçlama, sertifikalandırma, gemi tedarikçileri, freight forwarderlar ve özellikle iç nakliyeciler gibi hizmet veren firmalara ihtiyaç olacağını belirtmiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on ikinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular hizmet seviyesi ve temel uzmanlıklar değişkenleri olmuştur. Katılımcıların cevaplarına göre lojistik merkez kurulduğunda yönetim doğası gereği bu alanda temel bazı uzmanlıklara gereksinimin duyulacağını kaçınılmaz bir gerçek olduğu saptanmıştır.

Şekil 22: On İkinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafik Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										0
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										0
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu			■			■				2
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi		■	■	■	■	■	■			6
Temel uzmanlıklar		■	■	■	■	■	■			6
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik,su,internet,doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	2	3	2	2	3	2	0	0	14

✓ 13. Soru: *Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez sektörümüze ve Yalova’ya neler kazandırır?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 23’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez sektörümüze ve Yalova’ya neler kazandırır sorusuna yönelik görüşmeye katılan katılımcılardan biri, istihdamın artacağı, şehrin ekonomisine katkı sağlayacağı ve çevre kirliliğini azaltacağı cevabını vermiştir. Diğer bir katılımcı, hem üretim, hem de tüketim merkezlerine yakın bir geçiş ve ticaret noktası olan Yalova’da kurulacak lojistik merkezin, tedarik zinciri süreçlerinin etkinliğini artıracığını, dolayısı ile Türk ihracatçısının rekabet gücünü arttıracığını, bu nedenle Türkiye’nin bu bölgede bir lojistik merkez olması stratejisini destekleyeceğini dile getirmiştir. Başka bir katılımcı, böyle bir lojistik merkez kurulduğunda girişimcilerin çoğalacağını, istihdam ile beraber nüfusunda artacağını sözlerine eklemiştir. Diğer katılımcılar da kurulacak bir lojistik merkez ile iş istihdamının sağlanacağını, sanayinin gelişeceğini, ekonominin kalkınacağını ve nüfusun artmasının yanı sıra eğitim seviyesinin de yükseleceğini dile getirmişlerdir. Yalova’nın ihracat firmalarından birini temsilen görüşmede bulunan katılımcı ise, soruya kendi pencerelerinden bakarak, Yalova’da kurulacak bir lojistik merkezin üreticinin işini kolaylaştıracağı yönünde cevap vermiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on üçüncü soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular sosyo-ekonomik faktörler değişkeni ile alt değişkenleri olan istihdam ve ekonomik yaşama etkisi kodlamaları olmuştur. Ayrıca, çevresel değişiklikler değişkeni ile onun alt değişkeni olan dil ve kültür kodlaması üzerinde de sıklıkla durulmuştur. Katılımcılar genel olarak böyle bir lojistik merkezin Yalova’da kurulması ile Yalova’da iş istihdamının artacağı, ekonomik hayata olumlu etki edeceği, nüfusun artmasına sebep olacağı, sanayileşme ile girişimcilerin çoğalacağı, kültürel anlamda şehre katkı sağlayacağı görüşleri üzerinde ortak paydada buluşmuşlardır.

Şekil 23: On Üçüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										5
İstihdam										4
Trafik Etkisi										0
Çevreye Etkisi										1
Ekonomik Yaşama Etkisi										6
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										2
Üretim Merkezlerine Yakınlık										2
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										0
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										1
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										1
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										3
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										3
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										1
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	4	6	5	3	4	5	2	0	29

✓ 14. Soru: Özellikle son yıllarda Yalova'ya yatırım yapan çok sayıda Ortadoğu vatandaşı bulunmaktadır. Ancak Konya, Denizli, Mersin, Gaziantep vb. illerimizin Ortadoğu ile ticari ilişkileri oldukça kuvvetli iken Yalova ilinin bu potansiyelden faydalanamamasının sebepleri sizce nelerdir?

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 24'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Ortadoğu ülke vatandaşlarının yaşam tercihlerinin başında gelen Yalova ilinin ticari ilişkiler anlamında bu potansiyelden faydalanamamasının sebebine ilişkin soruya katılımcılar çeşitli yorumlarda bulunmuşlardır. Kültürel açıdan benzer ürün gruplarının yer almasından dolayı bahsedilen illerin Ortadoğu ticari ilişkilerinin kuvvetli olduğunun söylenebileceğini belirten katılımcı, Yalova'nın karma kültürel yapıda olması ve üretimin az olması buna benzer bir ilişki kurulamamasının sebeplerindendir şeklinde görüş bildirmiştir. Diğer bir katılımcı, Güney Doğu Anadolu şehirlerinin Akdeniz limanlarına daha yakın olması ve bölgesel yakınlığın etkisi sebebiyle diğer illere kültürel bir yakınlığın olduğunu, İran'ın da global pazarlara, ambargolardan sonra entegre olması ile Avrupa-İran trafiğinde Yalova'nın önemli bir geçit noktası olacağını belirtmiştir. Aynı şekilde Suriye ve Irak'ta yaşanacak normalleşme ile gelişecek ticaretin, batı-doğu ekseninde Yalova'nın önemini artıracaklarını dile getirmiştir. Başka bir katılımcı, öncelikle Mersin ve Gaziantep gibi şehirlerin ürün çeşitliliği ve Ortadoğu pazar anlayışı açısından kültürel anlamda Ortadoğu alıcılarına daha çok hitap ettiğini, bunun yanı sıra fiyat avantajının ve alternatif pek çok firmanın olmasının da o şehirleri öne çıkaran artılardan olduğunu dile getirmiştir. Mersin ve Gaziantep'in alt yapısı ile Ortadoğu'nun kültürel yapısının örtüştüğüne dikkat çekerek, Yalova'nın onlara göre daha çok Avrupai kalmasının dezavantaj yarattığını söylemiştir. Diğer katılımcı, yaşanan bu durumu Yalova'yı tercih eden turistlerin tatil yapmaya gelmiş, zengin turist olmasına bağlayarak, Yalova'nın doğal güzelliklerden yararlanmak istedikleri için gelmiş olduklarını, ticaret yapma motivasyonu ile gelmemiş olmalarının bu durumu ortaya çıkardığını belirtmiştir. Diğer katılımcı, soruya yönelik "Yalova'nın turizm açısından daha gelişmiş olması ticaret yeri haline dönüşmesine engel olmuştur. Yalova'da yatırım yapılabilecek yerlerin az olması, kısıtlı alanların olmasından

Şekil 24: On Dördüncü Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafğe Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										0
Üretim Merkezlerine Yakınlık					5					1
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık			5		5					2
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık					5					1
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık					5					1
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu		2								1
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar			5							1
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										1
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği			5				2			2
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür		2	5		5	1	2			5
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	2	5	0	5	1	2	0	0	15

dolayı yatırım için tercih edilmemektedir. Devlet desteklerinin bu bölgede olmaması da buna örnek gösterilebilir” şeklinde görüşlerini bildirmiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on dördüncü soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular çevresel değişiklikler alt değişkeni olan kültür kodlaması olmuştur. Katılımcıların cevaplarına göre, Yalova’nın bahsi geçen şehirlere göre turistik bir yer olduğunu, kaplıcalarının ve doğal güzelliklerinin varlığının Ortadoğu alıcılarının bu bölgeyi daha çok gezi amaçlı değerlendirmelerine yol açtığını göstermiştir. Ayrıca, bahsi geçen şehirler ile Ortadoğu ülkelerinin kültürel benzerliği ve beklentilerinin örtüştüğünü, bu sebeple de o bölgeler ile arz-talep dengesi oluşturduklarını söylemenin mümkün olduğu sonucuna varılmıştır.

✓ 15. Soru: *Hinterlandını göz önünde bulundurarak Yalova çevresini lojistik merkez açısından nasıl değerlendirirsiniz?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 25’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Hinterlandını göz önünde bulundurarak Yalova çevresinin lojistik merkez açısından değerlendirilmesinin istendiği soruda katılımcılar ortak görüş beyan etmişlerdir. Yalova’nın lojistik merkez için yeterli hinterlanda sahip olmadığı ifade edilmiştir. Yalova’da bir lojistik merkez kurulursa dar olan hinterlandının az da olsa genişleyebileceğini, ancak yine de ana terminalleri yakalayamayacağını ve sadece bir alternatif olarak kalacağını dile getirmişlerdir.

✓ 16. Soru: *Yalova çevresinde bulunan İstanbul, Bursa, Kocaeli vb. büyük şehirlerin varlığı Yalova’da açılması planlanan lojistik merkez için bir güçlü yön mü yoksa zayıf yön müdür?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 26’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova’nın büyükşehirlerle olan yakınlığının Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez için üstün yön mü yoksa zayıf yön mü olduğuna dair sorulan soruya

Şekil 25: On Beşinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafığa Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi					6					1
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik			5							1
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık					6					1
Limana Yakınlık					6					1
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										3
Arazinin Büyüklüğü		2	5		6	3	2		2	6
Genişleme İmkânı		2	5		6	3	2		2	6
Zeminin Yapısı			5							1
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	2	5	0	6	3	2	0	2	20

Şekil 26: On Altıncı Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafik Etkisi			5							1
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik		4	5	1	1	5		1		6
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık		4	5							2
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										0
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası							2			1
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi		4								1
Temel uzmanlıklar		4								1
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu						5				1
Teknik Alt yapı						5				1
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										1
▼ Fiziki Özellikler						5	2			0
Arazinin Büyüklüğü						5				1
Genişleme İmkânı						5				1
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet			5							1
Arazi Maliyeti			5							1
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	4	5	1	1	5	2	1	0	19

katılımcılardan ilki, bahsi geçen iller ile Yalova'nın rekabet etmesinin mümkün olmadığını söylemiş, bu anlamda bu durumun bir dezavantaj yaratacağını vurgulamıştır. Ancak, Yalova'da kurulacak bir lojistik merkez ile verilecek hizmet kalitesi, kapasitesi ve güvenilirliği vb. unsurlar ile bu durumun zor da olsa tersine döndürülebileceğini sözlerine eklemiştir. Diğer bir katılımcı, büyük şehirlere ve sanayi merkezlerine yakınlığın üstün bir yön oluşturacağını, zira büyük şehirlerde bu tip merkezlerin kurulacağı alanlar için arazi maliyetinin çok yüksek olduğunu, ayrıca trafik yoğunluğundan dolayı verimsiz sonuçlar alındığını dile getirerek farklı bir bakış açısı sunmuştur. Bu gibi sebeplerden dolayı büyük şehirlerin dışında ama büyük şehirlere yakın bir bölgede lojistik merkez kurmanın bir üstün yön oluşturacağını dile getirmiştir. Başka bir katılımcı, rekabetin her zaman olumlu sonuçlar doğuracağını söylemiş ve özellikle ara nakliye konusunda Yalova'ya yakın olan firmaların tercih edeceği bir lojistik üs olacağı için üstün bir yön olarak düşünülebileceğini sözlerine eklemiştir. Bir başka katılımcı, Yalova ilinin Kocaeli, İstanbul ve Bursa gibi sanayi şehirlerine yakın olmasının avantajından çok dezavantajını yaşadığını, bu şehirlerin varlığının Yalova'da kurulması planlanan lojistik merkez için yapılacak bir SWOT analizde kesinlikle zayıf yön olacağını, çünkü bahsi geçen şehirlerin sahip olduğu lojistik altyapı ve hinterlandlarının kendilerine ancak yettiğini söylemiştir. Diğer katılımcılar da bu durumun Yalova'da olası kurulacak bir lojistik merkez için zayıf yön olduğunu, Yalova'da bir lojistik merkez kurulması durumunda, sadece etrafındaki illerin yük trafiğini hafifleteceğini söylemişlerdir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on altıncı soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konu erişebilirlik değişkeni olmuştur. Zira katılımcıların cevapları incelendiğinde genel olarak ticaret hacmi yüksek, gelişmiş illere olan bu yakınlığın Yalova'da olası kurulacak bir lojistik merkez için zayıf yön olacağına dair bir kanıya varıldığı gözlenmiştir.

✓ 17. Soru: *Yalova’da kurulacak olan bir lojistik merkez için projelendirme evresinde gerekli olacak alt yapı ve üst yapı çalışmalarıyla ilgili talepler neler olmalıdır?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 27’deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova’da kurulacak olan bir lojistik merkez için projelendirme evresinde gerekli olacak alt yapı ve üst yapı çalışmalarıyla ilgili soruda katılımcılardan biri, ulaşım modlarına, enerji noktalarına ve şehir merkezine yakınlığın göz önünde bulundurulması gerektiğinin önemine vurgu yapmıştır. Diğer bir katılımcı, demiryolu ile limanlara erişimin sağlanabilmesi gerektiğini, karayollarına kolay ulaşım imkânı olması gerektiğini ve yeterli büyüklükte elleçleme/operasyon alanlarının yer alması gerektiğini söylemiş, ayrıca gümrük idaresine yakınlığın da dikkat edilmesi gereken hususlardan biri olduğunu dile getirmiştir. Başka bir katılımcı, alt yapı çalışmalarıyla ilgili olarak iletişim ağlarının yeterli düzeyde olması gerektiğini, üst yapı ile ilgili olarak da, depolama alanları ve depo binalarının olması gerektiğini, ofisler ve diğer yapıların (tır parkı, konteyner sahası vb.) planlanması gerektiğini söylemiştir. Diğer bir katılımcı, lojistik merkezler belirlenirken optimizasyon çalışmalarının çok iyi yapılması gerektiğini, yenilenebilir enerjiden, yeşil lojistiğe, kullanılacak yazılımlardan karayolu çalışmalarına kadar bir bütün olarak değerlendirilmesinin doğru olacağını söylemiştir. Bir diğer katılımcı, internet, su yolu, kanalizasyon, atık su gibi alt yapı çalışmaları ile köprü, depo alanları gibi üst yapı çalışmalarının önemini vurgulamıştır. Diğer bir katılımcı ise, teknoloji çağında olduğumuz için internet alt yapısını vurgulamış, kesintisiz iletişim sağlayacak alt yapı çalışmalarının yapılması gerektiğini söylemiştir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on yedinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular alt yapı durumu değişkeni ile onun alt değişkenleri olan teknik alt yapı, elektrik, su, internet, doğalgaz, kanalizasyon ve atık su kodlamaları olmuştur. Ayrıca, yine erişebilirlik değişkeni de üzerinde sıklıkla durulan bir diğer konu olmuştur.

Şekil 27: On Yedinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafğe Etkisi										0
Çevreye Etkisi										1
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										3
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										1
Havaalanına Yakınlık										2
Otoyola Yakınlık										3
Limana Yakınlık										2
Demiryolu Ağına Yakınlık										2
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										1
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										6
Teknik Alt yapı										4
Elektrik, su, internet, doğalgaz										3
Kanalizasyon ve Atık Su										3
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
Altyapı Modernleştirme										0
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										0
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
Arazi Maliyeti										0
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										0
Elleçleme Maliyeti										0
Leasing Maliyeti										0
Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	7	7	3	4	4	2	4	0	31

✓ 18. Soru: *Yalova ilinde lojistik merkez kurulmasına karar verildiğini varsayarsak; sizce en uygun kurulum alanı hangi bölge olmalıdır ve il genelinde hangi bölgesel değişikliklere sebep olacaktır?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 28'deki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova ilinde lojistik merkez kurulmasına karar verildiğini varsayarsak; en uygun kurulum alanının hangi bölge olacağına ve il genelinde hangi bölgesel değişikliklere sebep olacağına yönelik soruda katılımcılar genel olarak bir bölge üzerinde yoğunlaşmış ve lojistik merkez kurulduğunda il genelinde olumlu etkiler oluşturacağına yönelik fikirlerini beyan etmişlerdir. Katılımcılardan biri, İzmit yolu tarafında yer alan Altınova bölgesinin uygun olabileceğini dile getirmiş, ancak yeterli arazi kapasitesinin bulunmasının zor olacağına dikkat çekmiştir. Başka bir katılımcı, en uygun bölge olarak Altınova ilçesinin görüldüğünü, ancak üretim merkezlerinin yatırımı olmadan bir lojistik merkez kurulumuna gerek olmadığını düşündüğünü belirtmiştir. Ancak kurulduğunu varsaydığımızda, şüphesiz il açısından ekonomiyi canlandırma ve iş istihdamı yaratmada etkili olacağını söylemiştir. Diğer katılımcılarda, Yalova'da bir lojistik merkez kurulumu için en uygun alanın konumu ve fiziki özellikleri ile Altınova ilçesi olduğu görüşünde birleşmişler, kuşkusuz böyle bir lojistik merkez açılması halinde il ekonomisine olumlu katkılar sunacağını belirtmişlerdir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on sekizinci soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular fiziki özellikler değişkeni ile onun alt değişkenleri arazi büyüklüğü ve genişleme imkânı kodlamaları olmuştur. Ayrıca erişebilirlik değişkeni de Altınova'nın konumu itibari ile üzerinde durulan bir başka değişken olmasına neden olmuştur. Katılımcıların üzerinde durduğu konular ve cevapları incelendiğinde; Altınova ilçesinin lojistik merkez kurulumu için en uygun alan olduğu saptanmıştır. Bunun sebebinin de Altınova'nın otoyol bağlantılarına yakınlığı, Gemlik ve Derince Limanları ile Yalova Ro-Ro Terminali ve Topçular Feribot İskelesine olan yakınlığı, İzmit-İstanbul karayolu üzerinde olması, fiziki özellikleri ile genişleme imkânına sahip arazilere sahip olması gibi özellikler olduğu tespit edilmiştir.

Şekil 28: On Sekizinci Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLEBİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
● İstihdam			■							1
● Trafiğe Etkisi										0
● Çevreye Etkisi										0
● Ekonomik Yaşama Etkisi			■							1
● Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										0
● Üretim Merkezlerine Yakınlık							■			1
● Şehir Merkezine Yakınlık										0
● Havaalanına Yakınlık										0
● Otoyola Yakınlık										0
● Limana Yakınlık						■				1
● Demiryolu Ağına Yakınlık										0
● Hammadde Merkezlerine Yakınlık						■	■			2
● Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık							■			1
▼ Yönetim Doğası										0
● Yönetim durumu										0
● Mal özellikleri										0
● Servis seviyesi										0
● Temel uzmanlıklar										0
● Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
● Teknik Alt yapı										0
● Elektrik,su, internet, doğalgaz										0
● Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
● Döviz Kuru										0
● Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										0
● Altyapı Modernleştirme										0
● Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler		■	■	■	■	■	■	■	■	8
● Arazinin Büyüklüğü		■	■				■			3
● Genişleme İmkânı		■	■				■			3
● Zeminin Yapısı										0
● Konteyner Stoğu										0
● Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
● Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										0
● Arazi Maliyeti										0
● Ulaştırma Maliyeti										0
● Amortisman										0
● Elleçleme Maliyeti										0
● Leasing Maliyeti										0
● Vergiler										0
Σ TOPLAM	0	3	5	1	1	3	6	1	1	21

✓ 19. Soru: *Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez için sermaye gereksinimi yaklaşık ne olmalıdır?*

Yukarıdaki soru odak grup görüşmesi esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Katılımcılardan alınan cevapların analizi MAXQDA programı ile yapılarak, analizden elde edilen bulgular şekil 29’daki grafiğe göre yorumlanmıştır.

Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez için sermaye gereksinimi ile ilgili soruya katılımcılar son yıllarda yapılan ve maliyetleri açıklanan dünya üzerindeki lojistik merkezlerden yola çıkarak Yalova’da kurulacak olası bir lojistik merkez için yaklaşık olarak 5 ila 10 milyar dolar civarında bir sermaye gereksinimine ihtiyaç duyulacağına dair ortak bir görüşte birleşmişlerdir.

MAXQDA programı kod matris analizinde de görüldüğü gibi on dokuzuncu soruda katılımcıların yoğunlukla üzerinde durduğu konular maliyet değişkeni ile onun alt değişkenleri ulaştırma maliyeti, elleçleme maliyeti, vergiler gibi kodlamalar olmuştur.

Şekil 29: On Dokuzuncu Soruya Ait Kod Matris Analizi (Ekran Görüntüsü)

Kod Sistemi	Moderatör	Mehmet ÖZKAN	Timuçin YILMAZ	Onur BALABAN	Selin BARAN	Aslı KARAKAYA	Merve YAŞAR	Zeynep ÇAKIR	Levent LEBLİCİOĞLU	TOPLAM
▼ Sosyo-Ekonomik Faktörler										0
İstihdam										0
Trafığa Etkisi										0
Çevreye Etkisi										0
Ekonomik Yaşama Etkisi										0
Afet Lojistiğine Etkisi										0
▼ Erişebilirlik										0
Üretim Merkezlerine Yakınlık										0
Şehir Merkezine Yakınlık										0
Havaalanına Yakınlık										0
Otoyola Yakınlık										0
Limana Yakınlık										0
Demiryolu Ağına Yakınlık										0
Hammadde Merkezlerine Yakınlık										0
Yerel/Bölgesel/Global Pazara Yakınlık										0
▼ Yönetim Doğası										0
Yönetim durumu										0
Mal özellikleri										0
Servis seviyesi										0
Temel uzmanlıklar										0
Uluslararası Stratejik Ortaklıklar										0
▼ Alt Yapı Durumu										0
Teknik Alt yapı										0
Elektrik, su, internet, doğalgaz										0
Kanalizasyon ve Atık Su										0
▼ Çevresel Değişiklikler										0
Döviz Kuru										0
Devlet Politikaları/Devlet Teşviği										2
Altyapı Modernleştirme										1
Dil ve Kültür										0
▼ Fiziki Özellikler										0
Arazinin Büyüklüğü										1
Genişleme İmkânı										0
Zeminin Yapısı										0
Konteyner Stoğu										0
Tehlikeli Madde Stok Alanı										0
Dökme Yük Stok Alanı										0
▼ Maliyet										4
Arazi Maliyeti										2
Ulaştırma Maliyeti										0
Amortisman										2
Elleçleme Maliyeti										2
Leasing Maliyeti										2
Vergiler										2
Σ TOPLAM	0	6	9	0	1	1	0	0	1	18

4.5.2. Odak Grup Çalışmasında Öne Çıkarılan Temalar

Odak grup görüşmesine katılan katılımcıların görüşme esnasında verdikleri cevaplar doğrultusunda öne çıkan konu başlıkları tablo 10’da gösterilmektedir.

Tablo, sayılamayan, nitel analize ait bilgilerin derinliğini ve zenginliğini bozmamak için; görüşme yapılan kişilere sorulan sorular karşılığında verdikleri cevapları tablolastırmak yerine, odak grup çalışmasına uygun şekilde, öne çıkan düşünceler üzerinden genelleme yapılarak oluşturulmuştur.

Tablo 10: Odak Grup Çalışmasında Öne Çıkarılan Temalar

Soru	Öne Çıkarılan Temalar
Lojistik Merkez Kavramı ve Yer Seçimi Kriterleri	➤ Tüm lojistik ihtiyaçların tek merkezden sağlandığı bölgeler, ➤ Entegre taşımacılık hizmetlerinin olması, ➤ Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu bağlantılarına sahip bölgeler, ➤ Ulaşım bağlantıları açısından güçlü bir konumda olması, ➤ Arazi konum fiyatları, ➤ Müşteriye yakınlık, ➤ Deprem bölgelerinde olmaması, ➤ Doğal alanlar ve su havzaları dışında olması, ➤ Şehrin dışında bir bölge olması, ➤ Trafik yükünü az etkileyecek bir bölge olması.
Lojistik Merkezde Olması Gereken Ulaştırma Modları ve Altyapı Metotları	➤ Lojistik merkez kurulacak bölge için devlet teşvikinin sağlanması, ➤ Otoyola yakınlık, ➤ Demiryoluna yakınlık, ➤ Limana yakınlık, ➤ Havayollarına yakınlık, ➤ Limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi.
Lojistik Merkezlerde Aktif Rol Alması Gereken Kurum ve Kuruluşlar	➤ UDHB (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı), ➤ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, ➤ Ekonomi Bakanlığı, ➤ Kalkınma Bakanlığı, ➤ Belediyeler, ➤ Meslek Birlikleri, ➤ İhracatçılar ve lojistik hizmet üretenlerin birlikte çalışması, ➤ Bankalar, ➤ Liman Başkanlıkları, ➤ Sanayi Odaları.

Tablo 10: Odak Grup Çalışmasında Öne Çıkarılan Temalar (Devamı)

Yalova' nın Lojistik Merkez İhtiyacı	➤ Erişebilirlik, ➤ Pazara yakınlık, ➤ Üretim merkezlerine yakınlık, ➤ Coğrafi konumu, ➤ Sahip olduğu hinterland, ➤ Fiziki özellikleri, ➤ Arazi yapısı, ➤ Üretici firma sayısı, ➤ Dış ticaret potansiyeli.
Lojistik Merkezin Kent Yaşamına ve Çevreye Sağlayacağı Olumlu ve Olumsuz Etkiler	➤ İş istihdamı sağlaması, ➤ Nüfus yoğunluğuna neden olması, ➤ Trafığe etkisi, ➤ Çevreye etkisi, ➤ Ekonomik yaşamı canlandırması.
Yalova İline En Yakın Limanlar	➤ Evyap Limanı, ➤ Gemlik Limanı, ➤ Ambarlı Limanı, ➤ Derince Limanı.
Yalova İli ile Demiryolu Ağı Bağlantısı	➤ Yalova'nın Altınova ilçesi üzerinden Kocaeli ili demiryolu ağı ile bağlantı, ➤ Erişebilirlik, ➤ Demiryolu ağına yakınlık, ➤ Ulaştırma maliyeti, ➤ Fiziki özellikler.
Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları'ndaki Yük Trafığıne Etkisi	➤ Ulaştırma maliyeti, ➤ Havaalanlarına yakınlık, ➤ Yeterli yük hacmi olmadığı için çevre havaalanları yük trafiğine pek etkisinin olamayacağı
İstanbul Hattı Üzerinde Olmasının Karayolu Trafığıne Etkisi	➤ Otoyola yakınlık, ➤ Trafığe olumsuz etkisi.
Yalova İli Dış Ticaretinde Aktif Rol Oynayan Lojistik Firmaları	➤ Ekol Lojistik Yalova Ro-Ro Terminali, ➤ Yolcu taşımacılığında İDO, ➤ 3PL hizmeti veren Schenker Arkas, Borusan Lojistik, Arkas Lojistik, MSC, Belstar gibi firmalar.

Tablo 10: Odak Grup Çalışmasında Öne Çıkarılan Temalar (Devamı)

Yalova’da Kurulacak Bir Lojistik Merkez ile İthalat ve İhracatında Artış Gözlenecek Mal Grupları	➤ Tekstil, ➤ Gıda, ➤ Peyzaj alanına yönelik mal grupları, ➤ Süs bitkileri, ➤ Otomotiv ve her türlü sanayi ürünü, makina, yedek parça, ➤ Plastik saksı ve kasa gibi.
Yalova’da Olası Kurulacak Lojistik Merkezde yer alacak Hizmet Grubu Firmaları	➤ Gemi tedarikçileri, ➤ Freight forwarderlar, ➤ Vinç ve forklift hizmetleri veren kuruluşlar, ➤ Depolama, paketleme, lashing, ilaçlama firmaları, ➤ Gümrük müşavirlikleri, ➤ Acenteler, ➤ Danışmanlık firmaları.
Yalova’da Kurulacak Bir Lojistik Merkezin Sektörümüze ve Yalova’ya Kazandıracakları	➤ İş istihdamı, ➤ Ekonomik hayata olumlu etkisi, ➤ Nüfusun artması, ➤ Sanayileşme ile girişimcilerin çoğalması, ➤ Kültürel anlamda şehre katkı sağlaması.
Yalova İlinin Ortadoğu Potansiyelinden Dış Ticaret Anlamında Faydalanamaması	➤ Turistik bölge olması, ➤ Kültürel farklılık.
Hinterlandı Göz Önünde Bulundurulduğunda Yalova’nın Lojistik Merkez Uygunluğu	➤ Yalova’nın dar hinterlanda sahip olması.
Yalova İlinin İstanbul, Bursa, Kocaeli vb. Büyük Şehirlere Yakınlığı’nın Olası Kurulacak Bir Lojistik Merkeze Etkisi	➤ Erişebilirlik, ➤ Yalova’da olası kurulacak bir lojistik merkez için zayıf yön olması.
Yalova’da Olası Kurulacak Lojistik Merkez İçin Gerekli Olacak Alt Yapı ve Üst Yapı Çalışmaları	➤ Elektrik, su, internet, doğalgaz, kanalizasyon ve atık su, ➤ Limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi.
Yalova İli İçin En Uygun Lojistik Merkez Alanı	➤ Altınova ilçesi, ➤ Altınova’nın Gemlik ve Derince limanları ile Yalova Ro-Ro Terminali ve Topçular Feribot İskelesi’ne olan yakınlığı, ➤ Altınova’nın otoyol bağlantılarına yakınlığı, ➤ Altınova’nın İzmit-İstanbul karayolu üzerinde olması, ➤ Altınova’nın fiziki özellikleri ile genişleme imkânına sahip arazilere sahip olması.
Yalova’da Kurulacak Bir Lojistik Merkez İçin Sermaye Gereksinimi	➤ Maliyet, ➤ 5-10 Milyar Dolar.

Kaynak: Yazar

4.6 ÇALIŞMANIN KISITLARI VE SONRAKİ ÇALIŞMALAR İÇİN ÖNERİLER

Araştırma, maliyet ve zaman kısıtlamaları nedeniyle yalnızca Gemlik, Bursa Merkez ve Yalova'da faaliyet gösteren lojistik ve ihracatçı firmalara yönelik yapılmıştır. Bu bölgelerden 2 gemi acentesi, 2 lojistik firması, 3 ihracat firması, 1 akademisyen odak grup görüşmesine katılmayı kabul etmiştir. Çalışmanın zaman, yer ve maliyet kısıtları sebebiyle tüm Marmara Bölgesi'nde lojistik sektöründe faaliyet gösteren firma temsilcilerine uygulanması mümkün olmamıştır. Her ne kadar bu durum, çalışmanın en önemli kısıtlarından biri olarak belirtilse de, çalışmanın örnekleminde yer alan işletmelerin büyük bir çoğunluğunun Yalova ve Bursa illerinde faaliyet gösteren en büyük firmalar olduğu düşünüldüğünde ana kütlenin büyük bir çoğunluğunu da içerdiği belirtilebilir.

Gelecekteki çalışmalar açısından değerlendirildiğinde, özellikle denizcilik ve lojistik sektöründe lojistik merkez ile ilgili önemli çalışmaların gerçekleştirildiği görülmektedir. Her ne kadar denizcilik sektörünün farklı alanlarında lojistik merkez yer seçim kriterleri çerçevesinde çalışmalar gerçekleştirilmiş olsa da, belirli bir yer verilerek lojistik merkez yer seçim kriterleri ve uygunluğuna yönelik akademik çalışmalar oldukça kısıtlı olmaktadır. Bu sebepten dolayı da, odak nokta belirtilerek çalışmaların yapılması büyük önem arz etmektedir. Araştırma sırasında daha yüksek oranda veri elde edilebileceği için İstanbul ili lojistik firmalarının da örneklem grubuna katılarak araştırmanın boyutunu genişletecek, araştırma konusu hakkında yeni çalışmaların yapılması araştırma sonucunun güçlendirilmesi açısından da yararlı olacaktır.

Lojistik sektörünün hızla büyümesi ve piyasadaki dalgalanmalar nedeniyle lojistik merkezler ile ilgili yapılacak akademik çalışmaların yerinde gözlemler ve sektör temsilcilerine ziyaretler ile desteklenmesi önerilmektedir. Lojistik merkez yönetimi ve planlanması ile ilgili yapılacak diğer araştırmalarda birden fazla odak grup görüşmesi yapılarak ya da odak grup görüşmesine katılamayan, katılamayacak durumda olan kişilerden soruların cevapları yazılı alınarak daha fazla sayıda katılımcının araştırmaya katılımı sağlanabilir. Ayrıca, lojistik merkez ihtiyacı sorgulanan bölgeler daha da küçültülerek kapsamı daraltılabilir. Ayrıca, Türkiye'de

lojistik merkezlerin daha entegre ve bütünsel bir hizmet verebilmesi, aynı zamanda ulaştırma maliyetlerinde de tasarruf sağlanması için demiryolu bağlantılarının artırılmasına ihtiyaç vardır. Türkiye lojistik sektörünün gelişimi için “Lokomotif Kanunu’nun” bir an önce çıkarılması gerekmektedir.



SONUÇ

Son yıllarda sanayide görülen hızlı gelişmeler, beraberinde tedarik zincirindeki ham madde, yarı ve tam mamul ürün ve stokların akışını da hızlandırarak, lojistik sektörünün gün ve gün önem kazanmasına yol açmıştır. Lojistik sektörü, gayri safi milli hasılanın önemli dilimine eşdeğer bir ekonomik potansiyele sahip olup, önemli yatırım ve istihdam alanı konumundadır. Büyüyen lojistik akışının yönetimi ve kontrolünde en etkin çözüm alternatifi lojistik merkezler olacaktır.

Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirildiği, tüm ulaştırma sistemlerinin entegre bir şekilde planlandığı lojistik merkezlerin incelenip, işlevsel özelliklerinin belirlenmesi ile Yalova iline ilişkin kurulacak olası bir lojistik merkezin yerinin değerlendirilmesi amacı taşıyan bu çalışmada elde edilen bulgulardan biri, lojistik merkez kurulması, yapılanması ve işletilmesi ile ilgili belirsizliklerin var olduğudur. Yalova'nın gerek dış ticaret hacmi, gerek sahip olduğu fiziki özellikler ile lojistik merkez gibi entegre bir faaliyet alanını kaldırabileceği büyük bir soru işaretidir.

Lojistik merkez kavramı ve lojistik merkez yer seçim kriterleri ile ilgili elde edilen bulgular, lojistik merkezlerin; tüm lojistik ihtiyaçların tek merkezden sağlandığı ve entegre taşımacılık hizmetlerinin verildiği bölgeler olduğudur. Ayrıca, yer seçim kriterleri konusunda, karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu bağlantılarına sahip bölgeler olması gerektiği, ulaşım bağlantıları açısından güçlü bir konumda olması gerektiği, genişleyebilir bir arazi yapısına sahip olması gerektiği, yerel ve global pazarların yanı sıra, hammadde pazarına yakın olması gerektiği, trafiği etkilememesi için şehrin dışında bir bölgenin tercih edilmesi gerektiği de elde edilen bulgular arasındadır. Çalışmanın sonuçlarının lojistik merkez yer seçim kriterlerini özetleyen diğer çalışmalar olan Tongzon (2007), Kutsal (2008), Oum ve Park (2004), Bookbinder ve Tan (2003) gibi çalışmaların bulguları ile uyumlu olduğu gözlenmektedir. Ayrıca, Elgün (2011), lojistik merkezlerin kuruluş yeri seçim kriterlerini araştırdığı çalışmada tüm ulaşım modlarına yakın yerlere kurulum

yapılması gerektiğini belirtmiştir. Lojistik merkezlerin çok yönlü kriterleri bulunduğunu belirten araştırmacı, aynı zamanda lojistik merkezlerin aynı zamanda çevreyi koruyan bir yapıda olması gerektiğini ortaya koymuştur. Çevre bilincinin geliştiği günümüzde araştırmacının elde ettiği sonuçlar ile bu çalışmadaki sonuçlar arasındaki uyumun varlığı, önemli bir yere sahiptir. Elgün (2011) tarafından elde edilen sonuçların bu çalışma ile benzer ve farklı yönleri bulunduğu yönünde bir çıkarımda bulunmak yanlış olmayacaktır.

Lojistik merkez kavramı ve lojistik merkez yer seçim kriterlerine yönelik katılımcıların cevaplarına göre değişkenlerin frekansı tablo 11’de gösterilmiştir.

Tablo 11: Katılımcıların Cevaplarına Göre Değişkenlerin Frekansı

Sosyo Ekonomik Faktörler	Erişebilirlik	Yönetim Doğası	Alt Yapı Durumu	Çevresel Değişiklikler	Fiziki Özellikler	Maliyet
%9.8	%71.15	%0	%3.84	%1.92	%5.69	%7.6

Tablo 11 incelendiğinde katılımcıların lojistik merkez yer seçim kriterlerine yönelik soruya verdiği cevaplarda değişkenlere ne oranda değindiklerine dair yüzdelerin verildiği görülmektedir. Tablo 11’e göre katılımcılar erişebilirlik değişkenine %71.15 oranında değinmiştir. Katılımcıların cevaplarında sosyo-ekonomik faktörler değişkenine %9.8 oranında, maliyet değişkenine %7.6, fiziki özellikler değişkenine %5.69, alt yapı durumu değişkenine %3.84 oranında, çevresel değişiklikler değişkenine %1.92 değinirken, yönetim doğası değişkenine hiç değinilmediği tespit edilmiştir. Sonuç olarak, katılımcıların lojistik merkez yer seçim kriterinin en önemli ögesi olarak erişebilirlik değişkeni üzerinde ortak bir noktada buluştukları saptanmıştır.

Lojistik merkezde olması gereken ulaştırma modları ve altyapı metotları ile ilgili bulgular, çoklu taşımacılığın aktif olarak sağlanabilmesi için otoyola, demiryoluna, limana, havayollarına yakınlığın son derece önemli olduğudur. Ayrıca, deniz ve hava limanlarının demiryolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi gerektiği de yine elde edilen tespitlerdendir. Bamyacı (2008)’nın da belirttiği gibi erişebilirlik lojistik merkezler için en önemli kriterdir.

Lojistik merkezlerde aktif rol alması gereken kurum ve kuruluşların Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, belediyeler, meslek birlikleri, ihracatçılar ve lojistik hizmet üreten firmalar, bankalar, liman başkanlıkları, sanayi odaları olduğu çalışmanın sonunda elde edilen bulgular arasındadır. Lojistik merkezlerde aktif rol alması gereken kurum ve kuruluşlara yönelik bulgular, Ünal'ın (2013) odak grup görüşmesi yöntemiyle İstanbul ili lojistik merkez potansiyeline yönelik yaptığı çalışmanın bulguları ile benzerlik göstermektedir.

Yalova ilinin gelişim içinde olduğu, ancak lojistik merkez kurulmasına yönelik şuan için yeterli bir dış ticaret hacmine sahip olmadığı saptanmıştır. Üretim kapasitesinin düşüklüğünün yanı sıra, bir konteyner limanına sahip olmaması, deniz ve hava limanlarına olan uzaklığı, sahip olduğu dar hinterland, fiziki özellikleri ve coğrafi konum itibarıyla birçok lojistik merkezi bünyesinde barından büyük şehirlere olan yakınlığı da eklenebilir.

Lojistik merkezin kent yaşamına ve çevreye sağlayacağı olumlu ve olumsuz etkiler ile ilgili bulgular ise, lojistik merkezlerin kuşkusuz yeni girişimciler ortaya çıkaracağı ve bununla beraber iş istihdamına katkıda bulunacağıdır. Elde edilen bir başka bulgu da nüfus yoğunluğuna neden olacağı, bu durumun ekonomik yaşamı canlandırma gibi olumlu etkisinin yanı sıra trafik üzerinde olumsuz etkisinin olacağıdır. Çalışmanın sonuçları, Can (2012)'ye ait "Çok Kriterli Karar Verme Teknikleri ile Samsun Lojistik Merkezi'nin Yerinin Belirlenmesi" ile ilgili çalışmanın bulguları ile benzerlik göstermektedir.

Çalışmada elde edilen bir diğer bulgu ise, Yalova iline en yakın limanların Gemlik, Evyap, Derince ve Ambarlı limanları olduğudur.

Diğer bir bulgu ise, Yalova iline demiryolu bağlantısı kazandırmak için Bursa ili yerine ulaştırma maliyetini düşürmek adına Yalova'nın Altınova ilçesi üzerinden Kocaeli ili demiryolu ağı ile bağlantı yapılmasının daha uygun olacağı yönündedir.

Ayrıca çalışmada, Yalova'da kurulacak olası bir lojistik merkezin yeterli yük hacmi olmadığı için Atatürk ve Sabiha Gökçen havalimanlarındaki yük trafiğine pek etkisinin olamayacağı sonucuna varılmıştır.

Bununla beraber, İstanbul hattı üzerinde olmasının karayolu trafiğine olumsuz etkisinin olacağı tespit edilmiştir.

Yalova ili dış ticaretinde aktif rol oynayan lojistik firmaları ile ilgili bulgular, Ekol Lojistik Yalova Ro-Ro Terminali, Yolcu taşımacılığında İDO, 3PL hizmeti veren Schenker Arkas, Borusan Lojistik, Arkas Lojistik, MSC, Belstar gibi firmaların olduğudur.

Yalova'da kurulacak bir lojistik merkez ile ithalat ve ihracatında artış gözlenecek mal gruplarına dair bulgular ise, tekstil, gıda, peyzaj alanına yönelik mal grupları, süs bitkileri, otomotiv ve her türlü sanayi ürünü, makina, yedek parça, süs bitkilerinin ihracatındaki artışına paralel olarak ise plastik saksı ve kasa gibi ürünlerin olacağıdır.

Çalışmada elde edilen bir diğer bulgu, Yalova'da olası kurulacak lojistik merkezde yer alacak hizmet grubu firmalarının gemi tedarikçileri, freight forwarderlar, vinç ve forklift hizmetleri veren kuruluşlar, depolama, paketleme, lashing ve ilaçlama firmaları, gümrük müşavirlikleri, acenteler, danışmanlık firmaları olduğudur.

Yalova'da kurulacak bir lojistik merkezin sektörümüze ve Yalova'ya kazandıracakları ile ilgili bulgular, iş istihdamı sağlaması, ekonomik hayata olumlu etkisi, nüfusun artması, sanayileşme ile girişimcilerin çoğalması, kültürel anlamda şehre katkı sağlaması gibi verilerdir.

Yalova ilinin Ortadoğu potansiyelinden dış ticaret anlamında faydalanamamasının turistik bir bölge olmasından ve kültürel farklılıklardan kaynaklandığı sonucuna varılmıştır.

Hinterlandı göz önünde bulundurulduğunda Yalova'nın dar bir hinterlanda sahip olmasının lojistik merkez uygunluğu açısından olumsuz bir durum olduğu sonucuna varılmıştır.

Çalışmada elde edilen diğer bir bulgu ise, Yalova ilinin İstanbul, Bursa, Kocaeli vb. büyük şehirlere yakınlığının olası kurulacak bir lojistik merkez üzerinde zayıf bir yön olarak tesir etmesidir. Ülkemizde dış ticaret hacminin büyük bir dilimini oluşturan bu şehirlerin Yalova çevresinde oluşu gerek yatırımcıları, gerekse üreticileri Yalova'dan uzaklaştırmaktadır. Ayrıca, bu bölgelerde bulunan entegre lojistik merkezlerin varlığı da Yalova'da bir lojistik merkez gereksinimini en aza indirmektedir.

Yalova’da olası kurulacak lojistik merkez için gerekli olacak alt yapı ve üst yapı çalışmaları ile ilgili bulgular, elektrik, su, internet, doğalgaz, kanalizasyon ve atık su gibi alt yapı çalışmalarının yanı sıra, limanların, demiryolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi, köprüler gibi ilgili üst yapı çalışmalarıdır. Çalışmada elde edilen sonuçlar, Peker (2012)’ye ait “Analitik Ağ Süreci Yöntemiyle Trabzon İli Lojistik Merkez Yer Seçimi” çalışmasında ortaya koyduğu altyapı bulguları ile benzerdir.

Yalova ili için en uygun lojistik merkez alanının Altınova ilçesi olduğu tespit edilmiştir. Gerekçeleri olarak, Altınova ilçesinin Gemlik ve Derince limanları ile Yalova Ro-Ro Terminali ve Topçular Feribot İskelesi’ne olan yakınlığı, otoyol bağlantılarına yakınlığı, İzmit-İstanbul karayolu üzerinde olması, fiziki özellikleri ile genişleme imkânına sahip arazilere sahip olması gibi olumlu yönlerinin olduğu saptanmıştır.

Çalışmada elde edilen önemli bir diğer bulgu ise, Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez için sermaye gereksiniminin 5 ila 10 milyar dolar arasında değişeceğidir.

Yalova ilinde lojistik merkeze olan ihtiyacın yüksek olmadığı sonucuna ulaşılabilmektedir. Şu haliyle Yalova’nın sahip olduğu potansiyele bakılarak böyle bir merkeze olan ihtiyacının acil olmadığı vurgulanabilir. Ancak, Yalova ilinin gelişme eğilimi dikkate alınarak, uzun dönemli planlamalar neticesinde böyle bir ihtiyacın söz konusu olması durumunda Yalova ilinin fiziki yapısı, coğrafi konumu gibi özellikleri ile lojistik merkez yer seçim kriterleri göz önünde bulundurularak Yalova ili için en uygun lojistik merkez bölgesi alternatifi Altınova ilçesidir.

Çalışmanın Yalova için lojistik merkez ihtiyacının olup olmadığı ve lojistik potansiyelini ortaya koyması açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Ayrıca kalitatif bir araştırma gerçekleştirilmesi sebebi ile öne çıkarılan temaların ve bulguların kullanılan nitel analiz programı ile kantitatif bir araştırma için veri olarak kullanılabildiği görülmüştür.

Ayrıca, çalışmanın akademisyenlere ve uygulayıcılara katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Türkiye’de son yıllarda gündeme alınan ve lojistik merkez ile ilgili oldukça kısıtlı sayıda çalışma bulunması lojistik merkezlere odaklanmayı artırması ve yer seçiminde etkin yaklaşımların nasıl kullanılacağını göstermesi açısından

literatür ve benzer uygulamalara örnek teşkil edeceği düşünülmektedir. Özellikle Yalova üzerine yapılmış benzer bir çalışmanın olmaması bu ihtimali güçlendirmektedir. Yalova iline yapılacak yatırım konusunda öngörüm sunan çalışmanın ayrıca, çevre illerde faaliyet gösteren forwarder, broker, gemi acentesi gibi firmalara, liman yetkililerine, ihracatçılara ve kamu kurumlarına katkısının olacağı düşünülmektedir.



KAYNAKÇA

Akandere, G. (2013). *Lojistik Köylerin Etkin Yönetimi: Konya İline Yönelik Bir Model Önerisi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Altuntaş, C., Tuna, O. (2014). Lojistik Kümelenme ve Lojistik Merkezler. *Ankara Lojistik Üssü Dergisi*: 13(1): 46-51.

Anonim, TCDD Hareket Dairesi TCDD Lojistik Köyler Projesi Bildirisi, II.Uluslararası Demiryolu Sempozyumu ve Teknik Fuarı, 2008.

Ar, İ. M. ve Tanyaş, M. (2012). Lojistik Merkez Kurulma Öncelikleri Açısından İllerin Sıralanması. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*. Konya: 10-12 Mayıs.

Arslandaş, C. C. (1999). *Yeni Bir Yönetim Stratejisi Olarak Dış Kaynaklardan Yararlanma (Outsourcing) ve İlaç Sanayinde Faaliyet Gösteren Firmaların Dış Kaynaklardan Yararlanma Uygulamaları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ayan, B. G. (2010). *Dış Kaynaklardan Yararlanma Yaklaşımı Olarak Türkiye'deki Kamu Kurumlarında Alt İşverenlik Uygulamaları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aydın, G., ve Öğüt, K. S. (2008). Lojistik Köy Nedir?. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*. İstanbul: 15-17 Ekim 2008. ss. 1439-1448.

Aydın, G., ve Öğüt, K. S. (2008). Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyler. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*. İstanbul: 15-17 Ekim.

Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. *Ege Akademik Bakış Dergisi*. (3(2): 8-10.

Bamyacı, M. (2008). *Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Entitüsü.

Bentzen K., Hoffman, T., Bentzen, L., Nestler, S. ve Nobel, T. (2003) . *Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region*. Association Hoja Fondas, Lithuania. The Baltic Sea Region. Association Hoja Fondas, Lithuania.

Bhatnagar, R., Amrik, S. S. ve Robert, M. (1999). Third Party Logistics Services: a Singapore Perspective. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 29(9): 569–587.

Bookbinder, J. H., Tan, C. S. (2003). Comparison of Asian and European Logistics systems. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 33(1): 36-58.

Bowersox, D. J. and Closs, D. J. 1996. *Logistical Management: The integrated Supply Chain Process*. New York: McGraw-Hill.

Bowling, A. (2002). *Research Methods in Health: Investigating Health and Health Services*. Philadelphia: McGraw-Hill House.

Bozarth, C. B. ve Handfield, R. B. (2008). *Introduction to Operations and Supply Chain Management*. USA: Pearson Education.

Burns, A. ve Bush, R. (1998). *Marketing Research*. U.S.A: Prentice Hall.

Ceran, Y., Alagöz, A. (2007). Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi. *Yönetim Bilimleri Dergisi*. 5(2): 95.

Cerit, A. G. (2002). Regional Development and Marketing Public Relations: Focus Group Discussion on Port of İzmir. *University of Gdansk Publication*: s.35-50.

Chen, C. T. (2001). A Fuzzy Approach to Select the Location of the Distribution Center. *Fuzzy Sets and Systems*. 118(1): 65-73.

Chopra, S. ve Meindl, P. 2009. *Supply Chain Management*. New Jersey: Prentice Hall.

Christopher, M. (1998). *Logistics and Supply Chain Management: Strategies for reducing cost and improving service*. London: Financial Times Pitman Publishing.

Çağlıyan, V. (2002). *Küresel Rekabet Ortamında Tedarik Zincir*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çakırlar, H. (2009). *İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Edirne: Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çancı, Erdal. (2003). *Lojistik Yönetimi, Uluslararası Taşımacılık ve Hizmet Üretenler*. İstanbul: Erler Matbaası.

Çancı, M. ve Atalay, Ş. (2007). Freight Villages as a Solution to the Urban Logistics Challenge. *5th International Logistics and Supply Chain Congress*. İstanbul: 8-9 Kasım.

Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik Yönetimi*. İstanbul: UTİKAD yayınları.

Cardebring, P. W., ve Warnecke, C. (1995). *Combi-Terminal and Intermodal Freight Centre Development*. Stockholm: KFB-Swedish Transport and Communication Research Board.

Çetinkaya, M. (2005). *Hizmet İşletmelerinde Dış Kaynaklardan Yararlanma (Outsourcing) Uygulamaları: Afyon İlindeki Hizmet İşletmelerinde Yaşanan Sorunlar Üzerine Bir Alan Araştırması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Denktaş, G. (2005). *Kuru Dökme Yük Taşımacılığında Türk Deniz Ticaret Filosunun Rekabet Gücü Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı.

Derinalp, S. (2007). *Dünya’da Ve Türkiye’de Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımı: Türkiye’de Faaliyet Endüstriyel İşletmelerde Bir Uygulama*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Adana: Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Dinler, Z. (2002). *Mikro Ekonomi*. Bursa: Ekin Kitabevi.

Du, J. Ve Bergqvist, R. (2010). Developing a Conceptual Framework of International Logistics Centres. *12th World Conference on Transport Research Society*. Lizbon: 11-15 Temmuz.

Dumanoğlu, S. (2005). Lojistik Maliyetler ve Etkili Bir Raporlama Tekniğine Uygun Olarak Lojistik Maliyetlerinin İzlenmesi. *Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi*, 7(2): 145-166.

Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, “Kümeler için Tedarik Zinciri Yönetimi Klavuzu”, KOBİ İşbirliği ve Kümelenme Projesi, 2010. http://www.smenetworking.gov.tr/userfiles/pdf/belgeler/ekonomiBakanligi/7_tedarik.pdf (11.08.2016).

Eldrandaly, K., Eldin, N. ve Sui, D. (2003). A Com-Based Spatial Decision Support System for Industrial Site Selectio. *Journal of Geographic Information and Decision Analysis*. 7(2): 72-92.

Elgün, M. N. (2011). Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*. 13(2): 207.

Elgün, M. N. ve Aşıkoğlu, N. O. (2016). Lojistik Köy Kuruluş Yeri Seçiminde Topsis Yöntemiyle Merkezlerin Değerlendirilmesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi*. 18(1): 161-170.

Elmuti, D. ve Kathawala, Y. (2000). The effects of global outsourcing strategies on participants attitudes and organizational effectiveness, *International Journal Of Manpoer*. 21(2): 112-128.

Erca, N., Çelik, İ., Atılcan, M. (2006). Yük Köyleri Kavramı ve TCDD'deki Yük Köyü Uygulamaları. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*. Ankara: 13-14 Aralık.

Erdal, M. (2005). *Küresel Lojistik*. İstanbul: UTİKAD yayınları.

Erdal, M. (2012). TR 21 Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı, Trakya Kalkınma Ajansı. s.391.

Eryürük, S. H. (2010). *Tekstil ve Konfeksiyon Sektörleri Arasında Etkin Lojistik Faaliyetlerinin Gerçekleştirilmesi Amacıyla Bir Lojistik Merkez Yer Seçimi ve Tasarımı*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Esmer, S. (2009). *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli*. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

Europlatforms. Logistics Centres Directions For Use. *A Report by Europlatforms EEIG*, January 2004. s.3.

Friedman, T. (2006). *Dünya Düzdür (The World is Flat)*. İstanbul: Boyner Yayınları.

Hindle, J. (2005). HR Outsourcing in Operation: Critical Success Factors. *Human Resource Management International Digest*. 13(3): 39-42.

İslamoğlu, A. H. (2011). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. İstanbul: Beta yayıncılık.

Jiang, B., Frazier, G., Prater, E. (2006). Outsourcing Effects on Firms Operational Performance: An Empirical Study. *International Journal of Operations & Production Management*. 26(12): 1280-1300.

Jharkharis, S. ve Ravi, S. (2007). Selection of Logistics Service Provider: An Analytic Network Process (ANP) Approach. *Omega*. 35(3): 274–289.

Kara, M., Tayfur, L. ve Basık, H. (2009). Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 6(11): 69-84.

Karacaoğlu, K. (2001). *Dış Kaynaklardan Yararlanma ve Teknoloji ile İlgili dış Kaynaklardan Yararlanmanın Türkiye’de Bankacılık Sektöründe Uygulamaları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Niğde: Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Karadeniz, V. ve Akpınar, E. (2011). Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 23(1): 49-71.

Keskin, H. (2008). *Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Kılıç, Y. (2009). Gelişmekte olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği. *I. Uluslararası Davraz Kongresi*. Isparta. 24-27 Kasım.

Kinney, T. C., Taylor, J. R. (1996). *Marketing Research, An Applied Approach*. USA: McGraw-Hill.

Kitzinger, J. (1994). The methodology of focus groups: the importance of interaction between research participants. *Sociology of Health and Illness*. 16(1): 103–121.

Krueger, R.A. (1994). *Focus Groups: A Practical Guide For Applied Research*. London: SAGE.

Koban, E. ve Keser, H.Y. (2007): *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin Yayınları.

KOBİ İşbirliği ve Kümelenme Projesi, 2007: 55.

Kobu, B. (2006). *Üretim Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayınevi.

Kocaoğlu, B. (2003). *Üçüncü Parti Lojistik Yönetim Sistemlerinde Dağıtım Planlaması Faaliyetleri ve Türkiye'deki Firmaların Uygulamada Karşılaştığı Sorunların Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Kondratowicz, L. (2003). Planning Of Logistics Centres. *Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region*. 2(1): 38.

Kutsal, S. (2008). *Türkiye'nin Lojistik Bir Üs Olabilme Potansiyelinin Kümeleme Analizi İle İncelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Kara Harp Okulu, Malzeme Tedarik ve Lojistiği Yönetimi Ana Bilim Dalı.

Laitio, K. ve Perala, H. (2004). NeLoc, Summary of Activities and Results of The Neloc Project, Center For Maritime Studies, University of Turku.

Lambert, M. D., Stock, J. R., Ellram, L. M. (1998). *Fundamentals of Logistics Management*. Boston: Mc-Graw Hill.

MEGEP. (2011). *Ulaştırma Hizmetleri*. Ankara.

Meidute, L. (2005). Comparative Analysis of the Definitions of Logistics Centres. *Transport*. 20(3): 106-110.

Mevka. (2010). İktisadi Kalkınma için Stratejik Amaçlar ve Öncelikler. Mevlana Kalkınma Ajansı, Konya.

Milli Eğitim Bakanlığı, “Ulaştırma Hizmetleri – Lojistik Yönetimi”, MEGEP Modülü, 2011,
http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Lojistik%20Yönetimi.pdf, (06.05.2016).

Monks, J. G. (1996). *Operation Managements*. New York: Mc-Graw Hill.

MUSİAD, “İstanbul lojistik Sektör Analizi Raporu” , Araştırma Raporu, 2015,
http://www.musiad.org.tr/F/Root/Pdf/LOJISTIK_SEKTOR_ANALIZI_1_1.pdf,
(05.03.2017).

Nahmias, S. (2009). *Production and Operation Analysis*. Boston: Mc-Graw Hill.

Nakip, M. (2003). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve SPSS Destekli Uygulamalar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Onur, G. ve Bektaş, B. (2004). Dünya Hizmet Ticaretinde Gelişmeler ve Türkiye Açısından Yarattığı Fırsatlar. *İGEME'den Bakış Dergisi*. 8(1): 27.

Ou, C. W., Chou, S. Y. (2009). International Distribution Center Selection from a Foreign Market Perspective Using a Weighted Fuzzy Factor Rating System. *Expert Systems with Applications*. 36(1): 1773-1782.

Oum, T. H. ve Park, J. H. (2004). Multinational Firms, Location Preference for Regional Distribution Centers: Focus on The Northeast Region. *Transportation Research*. 40(1): 101-121.

Ömürbek, N. (2003). *Küresel Rekabet Ortamında Yeni Üretim Teknolojileri ve Teknolojik İşbirliği: Otomotiv Sektöründe Uygulama*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Önden, İ., Eldemir, F., Çancı, M. (2015). Lojistik Merkez ve Lojistik Merkez Yer Seçim Kriterleri. *TUBİTAK*. 35(1): 85.

Özdemir, A. H. (2004). Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi Süreçleri ve Yararları. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 23(1): 87.

Özdoğan, O. N. (2006). *Otel İşletmelerinde Faaliyet Alanları Açısından Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing) ve Finansal Performans Üzerine Etkileri*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Peker, İ. (2012). *Analitik Ağ Süreci Yöntemiyle Lojistik Merkez Yeri Seçimi: Trabzon Örneği*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Rabinovich, E., Windle, R., Dresner, M. ve Corsi, T. (1999). Outsourcing of Integrated Logistics Functions - An Examination of Industry Practices. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 29(6): 353.

Razzaque, M. A. and Sheng, C.C. (1998). Outsourcing of Logistics Functions: A Literature Survey. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 28(2): 91.

Rodrigu, J. P., Notteboom, T. (2009). The Terminalization Of Supply Chains: Reassessing The Role Of Terminals in Port/Hinterland Logistical Relationships. *Maritime Policy and Management*. 36(2): 165-183.

Roso V., Woxenius J. ve Lumsden, K. (2009). The Dry Port Concept: Connecting Container Seaports with the Hinterland. *Journal of Transport Geography*. 17(5): 340.

Ross, D. F. (2000). *Introduction To E-Supply Chain Management: Engaging Technology To Build Market-Winning Business Partnerships*. Florida: Lucie Press.

Siepermann, C. (2003). Die Balanced Scorecard in der Logistic. *Controller Magazin*. 4(1): 318-324.

Stewart, D.W. ve Shamdasani, P.N. (1990). *Focus Groups: Theory and Practice*. Newbury Park, CA: SAGE.

Taniguchi, E., Noritake, M., Yamada, T. ve Izumitani, T. (1999). Optimal Size and Location Planning of Public Logistics Terminals. *Transportation Research*. 35(1): 207-222.

Tanyaş, M. (2009). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Sunumu*: İstanbul, Yeditepe Üniversitesi Lojistik Kulübü.

Tanyaş, M. (2009). *Tedarik Zinciri Yönetimi Ders Notları, Tedarik Zinciri Modellemesinde Scor Yaklaşımı (Supply Chain Operations Reference)*. İstanbul: Okan Üniversitesi.

Tanyaş, M. (2003). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi/2. *Otomasyon Dergisi*. 5(3): 137.

Tanyaş, M. (2011a). *Lojistik Temel Kavramlar*. Mersin: Arzu Ofset Matbaacılık.

Taşkıran, E., Tayşir, E. Aygün., Pazarcık, Y. (2007). *Dış Kaynak Kullanımı*. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Taşkıran, E., Tayşir, E. A. ve Pazarcık, Y. (2006). *Çağdaş Yönetim Araçlarından Seçmeler*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Tokay, S. H., Deran, A. ve Arslan, S. (2010). Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Muhasebe Eğitiminden Beklentiler. *XXIX. Muhasebe Eğitimi Sempozyumu Bildirisi*. Alanya: 21-25 Nisan.

Tongzon, J. (2007). Determinants of Competitiveness in Logistics Implications for the Asean Region. *Maritime Economics & Logistics*. 67-83.

UBAK (2009). *Ulaşan ve Erişen Türkiye*. Ankara: UBAK Yayını.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği Lojistik Köyleri: Kent içi Yük Trafiği için Bir Çözüm Raporu, 2001: 78.

Ünal, A. (2013). *Lojistik Merkez Yönetimi: İstanbul İli Potansiyel Lojistik Merkez Alanları Üzerine Bir Araştırma*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Ünalır, T. (2007). *Dış Kaynak Kullanımının İşletme Düzeyinde Etkileri, Bir Uygulama*. (Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Vrochidis, B. (2013). *Logistics Centres as Economic Drivers of Their Regions*. Erasmus Universite it of Rotterdam.

Wang, S. ve Liu, P. (2007). The Evaluation Study on Location Selection of Logistics Center Based on Fuzzy AHP and TOPSIS. *IEEE*. 5 (7): 3779-3782.

Weiyi, F. ve Luming, Y. (2010). The Discussion of target cost method in logistics cost management. *2009 ISECS International Colloquium*. 5(2): 538.

Wilding, R. ve Juriado, R. (2004). Customer Perceptions On Logistics Outsourcing In The European Consumer Goods Industry. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 34(8): 628-644.

Yeni, K. (2001). *Konteyner Terminallerinde Yönetim ve Organizasyon: İzmir Limanı Uygulaması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yıldırım, K. (2013). Ankara'nın Batı Koridorundaki Kentsel Gelişimin ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Değerlendirilmesi: Ankara Lojistik Üssü ve Sanayi Bölgeleri Örnekleri. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimler Dergisi*. 13(10): 6-10.

Yıldırım, K. ve Erol, D. (2016). Rekabet ve Değer Zinciri Çerçevesinde Lojistik Kümelenme Örnekleri Olarak Singapur Lojistik Kümelenmesi ve Ankara Lojistik Üssü. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 18(2): 395-420.

Yıldıztekin, A. (2007). Lojistiğin yedi doğrusu yaşamımızın doğruları olsun. *İstanbul Üniversitesi Logistical Dergisi*. 7(1): 3.

Yıldıztekin, A., 2002a. *Lojistiğin Yeni Tanımı*, Aynı Dili Konuşalım, 2 Tanım, 28.03.2002, Dünya Gazetesi, İstanbul.

Yüksel, H. (2010). *Üretim/İşlemler Yönetimi Temel Kavramlar*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

http://www.elitp.com/?/detay/projeler/tamamlanan_projeler/demiryollari/eskisehir_hasanbey_lojistik_merkezi/# , (19.08.2016).

<http://www.izto.org.tr/tr/>, (15.09.2016).

<http://www.harita.gen.tr/77-yalova-haritasi/>, (14.08.2016).

<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-armutlu-ilcesi.html>, (15.09.2016).

<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-çınarcık-ilcesi.html>, (15.09.2016).

<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-termal-ilcesi.html>, (15.09.2016).

<http://www.ilimiz.net/ilce/77/304-yalova-ilimizin-ciftlikkoy-ilcesi.html>, (15.09.2016).

<http://www.ilimiz.net/ilce/77/302-yalova-ilimizin-altınova-ilcesi.html>, (15.09.2016).

<http://www.iulojistikkulubu.com/sites/default/files/022.jpg>, (11.08.2016).

<http://www.ilimiz.net/ildetay/77-yalova-ilimiz.html>, (11.08.2016).

<http://www.kargohaber.com/ab-lojistik-koyleri-siralandi-basi-italya-cekiyor-532h.htm> (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH), (17.10.2017).

<http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/YALOVA.pdf>, (19.10.2017).

<https://www.maxqda.com/lang/tr>, (15.12.2017).

<http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/LPI>, (10.12.2017).



EKLER

Ek 1: Demografik Faktörler Soru Formu

DEMOGRAFİK FAKTÖRLER

Cinsiyetiniz? ☐ Kadın ☐ Erkek

Yaşınız? ☐ 18-24 ☐ 25-34 ☐ 35-44 ☐ 45-54 ☐ 55-64
☐ 65 ve üzeri

Eğitim Durumunuz? ☐ İlköğretim ☐ Lise ☐ Meslek
Yüksekokulu (2 Yıllık) ☐ Fakülte/Yüksekokul ☐ Yüksek Lisans ve Doktora

Mesleğiniz?
.....

Çalıştığınız sektör?

Daha önce ODAK GRUP GÖRÜŞMESİ' ne katıldınız mı? ☐ Evet ☐ Hayır

Lojistik sektöründe kaç yıldır çalışıyorsunuz? ☐ 1 yıldan az ☐ 1-5 yıl arası
☐ 6-10 yıl arası ☐ 11-15 yıl arası ☐ 16 yıl ve üzeri

Ek 2: Odak Grup Görüşmesinde Katılımcılara Yöneltilen Sorular

1. Lojistik merkez kavramı ve yer seçimi kriterleri sizin için ne ifade ediyor?
2. Yeni kurulacak bir lojistik merkezde olması gereken ulaştırma modları ve altyapı metotları hakkında düşünceleriniz nelerdir?
3. Lojistik merkezlerde aktif rol alması gereken kurum ve kuruluşlar neler olmalıdır?
4. Yalova ilinin lojistik merkeze olan gereksinimi ile ilgili görüşleriniz nelerdir?
5. Yalova ilinde kurulacak bir lojistik merkezin kent yaşamına ve çevreye sağlayacağı olumlu ve olumsuz etkiler nelerdir?
6. Yalova iline en yakın limanlar nelerdir ve olası bir lojistik merkez kurulması durumunda bu limanlara elleçleme kapasitesi bakımından ne derece katkı vermesi beklenebilir?
7. Yalova iline demiryolu taşımacılığını getirebilmek için en yakın demiryolu hattına sahip bölge olan Bursa ili ile nasıl bir bağlantı yapılabilir?
8. Yalova’da olası bir lojistik merkez kurulduğu takdirde en yakın havalimanları olan Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarındaki yük trafiğine nasıl bir etki eder?
9. Yalova’nın Türkiye’nin dış ticaret yoğunluğu en fazla olan İstanbul hattı üzerinde olması karayolu trafiğini nasıl etkiler?
10. Yalova ili dış ticaretinde aktif rol oynayan lojistik firmaları hangileridir ve il ekonomisine katkıları nelerdir?
11. Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez ile hangi mal gruplarının ithalat ve ihracatında artışlar gözlenecektir?
12. Yalova’da olası bir lojistik merkez kurulduğunu varsayarsak uzmanlık gerektiren hangi hizmet gurubu firmaları yer alacaktır?
13. Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez sektörümüze ve Yalova’ya neler kazandırır?
14. Özellikle son yıllarda Yalova’ya yatırım yapan çok sayıda Ortadoğu vatandaşı bulunmaktadır. Ancak Konya, Denizli, Mersin, Gaziantep vb. illerimizin Ortadoğu ile ticari ilişkileri oldukça kuvvetli iken Yalova ilinin bu potansiyelden faydalanamamasının sebepleri sizce nelerdir?

15. Hinterlandını göz önünde bulundurarak Yalova çevresini lojistik merkez açısından nasıl değerlendirirsiniz?
16. Yalova çevresinde bulunan İstanbul, Bursa, Kocaeli vb. büyük şehirlerin varlığı Yalova’da açılması planlanan lojistik merkez için bir güçlü yön mü yoksa zayıf yön müdür?
17. Yalova’da kurulacak olan bir lojistik merkez için projelendirme evresinde gerekli olacak alt yapı ve üst yapı çalışmalarıyla ilgili talepler neler olmalıdır?
18. Yalova ilinde lojistik merkez kurulmasına karar verildiğini varsayarsak; sizce en uygun kurulum alanı hangi bölge olmalıdır ve il genelinde hangi bölgesel değişikliklere sebep olacaktır?
19. Yalova’da kurulacak bir lojistik merkez için sermaye gereksinimi yaklaşık ne olmalıdır?