

## TR22 GÜNEY MARMARA BÖLGESİ'NİN LOJİSTİK AÇIDAN İNCELENMESİ\*

Figen ALBAYRAK<sup>1</sup>, Hüsnü Levent DALYANCI<sup>2</sup>

### Öz

Küreselleşen dünyada sınırların tamamen ortadan kalkmasıyla uluslararası pazarlarda bir hareketlilik meydana gelmiştir. Bu hareketlilik beraberinde rekabet olgusunu doğurmuş; bu süreçte bir malın, hammaddenin veya hizmetlerin daha ucuz, asgari fiyatla bulunduğu noktadan son tüketicisine kadar hızlı ve hasarsız taşınması büyük önem kazanmıştır. Bu noktada taşımacılık kavramının gelişmiş ifadesi olarak karşımıza lojistik kavramı çıkmaktadır. Türkiye’de de inceleme alanı artış gösteren lojistik kavramı pek çok akademik çalışmada ele alınmıştır. Bu çalışmada lojistik sektörünün, Balıkesir ve Çanakkale illerini kapsayan İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) Düzey 2’ye göre TR22 Güney Marmara Bölgesi üzerinde etkisinin olup olmadığı incelenerek sektörün gelişimi ve gelişme potansiyelinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda söz konusu çalışma, nitel araştırma yöntemlerinden içerik analizine tabi tutulmuştur. Araştırmada değerlendirme yapılabilmesi amacıyla doküman incelemesi yapılmıştır. Araştırma sonucunda elde edilen bulgulara göre; bölgenin lojistik açıdan uygun potansiyeller sunmasıyla birlikte daha fazla gelişiminin sağlanması konusunda önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Ulaşım, TR22 Bölgesi.

## TR22 LOGISTICAL EXAMINATION OF THE SOUTHERN MARMARA REGION

### Abstract

In the globalizing world, with the complete elimination of borders, a dynamism has occurred in international markets. This mobility has brought about the phenomenon of competition; In this process, fast and damage-free transportation of goods, raw materials or services from the point where they are found to the end consumer at a cheaper, minimum price has gained great importance. At this point, the concept of logistics appears as the advanced expression of the concept of transportation. The concept of logistics, whose area of study has increased in Turkey, has been discussed in many academic studies. In this study, it is aimed to evaluate the development and development potential of the sector by examining whether the logistics sector

\*Bu makale, 25-27 Kasım 2023 tarihleri arasında ASEAD 12. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu’nda özet olarak sunulan tebliğin gözden geçirilmiş tam metnidir.

<sup>1</sup>İktisat Politikası Yüksek Lisans Mezunlu, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, [figenalbayrak0@gmail.com](mailto:figenalbayrak0@gmail.com). ORCID ID: 0009-0009-8866-9449

<sup>2</sup>Prof. Dr., Siyasal Bilgiler Fakültesi, İktisat Bölümü, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, [levent.dalyanci@comu.edu.tr](mailto:levent.dalyanci@comu.edu.tr). ORCID ID: 0000-0001-9784-1575

has an impact on the TR22 Southern Marmara Region according to the Statistical Regional Units Classification (NUTS) Level 2, which includes Balıkesir and Çanakkale provinces. In this regard, the study in question was subjected to content analysis, one of the qualitative research methods. Document review was conducted in order to make an evaluation in the research. According to the findings obtained as a result of the research; Suggestions have been made for further development of the region, as it offers suitable potential in terms of logistics.

**Keywords:** Logistics, Transportation, TR22 Region.

## **Giriş**

Dünya, küreselleşmeyle birlikte hızlı bir gelişim sürecine girmiştir. Ekonomik küreselleşme; sınırlar arası mal ve hizmet akışını, uluslararası sermaye akışını, vergilerdeki ve ticari engellerdeki azalmayı, göçün, teknolojinin ve bilginin sınırlar dışına yayılmasını içermektedir (Kherbash ve Mocan, 2015). Küreselleşme olgusu ülkeler arası rekabeti arttırmış ve firmaların dünya çapındaki faaliyetlerini etkilemiştir. Hem uluslararası ticarete hem de ekonomilerde önemli ölçüde taşımacılık faaliyetleri, lojistik sektörünün geliştirilmesine bağlıdır. Uluslararası düzeyde bir ülkenin lojistik sektöründe rekabet avantajını arttırması ülke için hayati bir öneme sahiptir. Bu noktada lojistik maliyetleri, uluslararası ticarete önemli bir alandır; ekonomik faaliyetlerin hareketini ve akışını sağlamaktadır (Chang vd., 2021).

Ulaştırma, küreselleşmenin dört temel taşından biridir. Telekomünikasyon, ticaretin liberalleşmesi ve uluslararası standartlaştırmayla birlikte liman ve nakliye hizmetlerinin artan verimliliği, dünyanın hemen her yerinde ticari malların, hammaddelerin ve bileşenlerin satın alınmasını her zamankinden daha kolay hale getirmiştir. Ticaretin serbestleştirilmesi, kaynakların etkin bir şekilde uluslararası tahsisine olanak tanımıştır (Kumar ve Hoffman, 2002). Taşımacılık, farklı ithalat ve ihracat pazarlarını birbirine bağlamada ve dünya çapında yaygın olan dikey olarak ayrıştırılmış imalat organizasyon işlemlerini birbirine bağlamada kilit bir rol oynamaktadır. Küreselleşme yalnızca yeni pazarlarla iletişim fırsatı sunmakla kalmamış aynı zamanda müşterilerin güvenini kazanmak için mücadele eden rakip firmalara da fayda sağlamıştır (Kherbash ve Mocan, 2015).

Küresel ticaretin süratli artışı, küresel arz zincirinin daha fazla paylaşılması, malların gün geçtikçe azalan raf ömürleri ve artan küresel çekişme sonucunda lojistik faaliyetler, stratejik rekabet sağlamanın önemli bir unsuru haline gelmiştir. Küresel ticaret hareketlerindeki varyasyonlar hem ticaret akışının doğrultusunu hem de hacmini belirlemektedir. Bu hareketlilikler devamında küresel boyutlu lojistik üsler meydana getirmekte; dünya ticareti de bunlara paralel olarak artış göstermektedir. Dünya ticaretindeki artışlar ve yeni gelişmeler

lojistik sektörü üzerinde de hissedilmektedir. Neredeyse tüm sektörlerle doğrudan ilişkili olan lojistik sektörü, uluslararası piyasalarda rekabet elde edilmesinde önemli rol üstlenmektedir (Kara vd., 2009).

Tüketici gereksinimlerinin giderilmesi noktasında malların, hizmetlerin ve bilginin üretim noktasından, tüketim noktasına varıncaya dek geçirdiği planlama, uygulama ve kontrol gibi tüm faaliyetleri kapsayan lojistik sektörü; son zamanlarda dünyada ve Türkiye’de hızlı ilerleyen sektörlerden biri olmuştur. Dünya lojistik pazarı incelendiğinde, Amerika ve Avrupa ülkelerinin bu sektörden önemli bir payı elinde bulundurduğu gözlenmektedir. Türkiye’de ise durum ülkemizin bulunduğu coğrafi konum bakımından önemli bir potansiyele sahip olduğu fakat sektör ile ilgili gerekli bilgi birikimi, hizmet kalitesi, sektörün verimli yapılması, sorunlara erken müdahalesi gibi sektörel düzenlemelerin yapılması gerekmektedir (Orhan, 2003). Bu kapsamda son yıllarda lojistik ve lojistik sektörüne ilişkin çalışmalarda ilerlemeler kaydedilmesi ve bu alanda gerekli altyapı çalışmalarına yönelik gelişmelerin artması ile lojistik sektörü gelişiminin bölge bazlı yansımalarının incelenmesi önem arz etmektedir.

Bu çalışma, TR22 Güney Marmara Bölgesi’nde lojistik sektörüne ilişkin mevcut potansiyelleri ve eksiklikleri ele almakta ve bu yönde gelişimine ilişkin önerilere yer vermektedir. “Bölge gelişiminin şekillenmesinde lojistik sektörünün etkisi var mı” sorusu çalışmanın araştırma kısmını oluşturmaktadır. Bu çalışmanın amacı TR22 Güney Marmara Bölgesi’nin ulaşılabilir ekonomik göstergeleri ortaya konularak lojistik sektörünün gelişimi ve potansiyeli açısından değerlendirmektir. Buna karşın literatürde bölgesel bazda sektörün gelişimi ve potansiyelini inceleyen çok az sayıda araştırmanın bulunması ve TR22 Güney Marmara Bölgesi’ne ilişkin son dönemlerde artan altyapı proje ve yatırımları bu araştırmanın gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Bu doğrultuda araştırma sonuçlarının literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Çalışmada öncelikle lojistiğin tanımı, faaliyetleri ve TR22 Güney Marmara Bölgesi’ne ilişkin literatür taramasına yer verilmiştir. Araştırma kısmında ise lojistik sektörünün, bölgenin sosyo-ekonomik göstergeleri üzerindeki etkisini göstermek amacıyla çeşitli kurumlardan verilerin elde edilmesi yoluyla araştırma yapılmıştır. Çalışmanın son kısmında ise elde edilen bulgulara yönelik önerilere yer verilmiştir.

## **1. Kavramsal Çerçeve**

### **1.1. Lojistik Kavramı**

Günümüzde yerel ve uluslararası firmalar açısından üretim ve dağıtım süreci önemli bir yer tutmaktadır. Bu iki fonksiyonun önemli ara yüzünü oluşturan lojistik kavramı ise gün

geçtikte daha da önemli hale gelmeye başlamıştır. Nitekim ülkeler bu doğrultuda gelişim göstermeye ve çalışmalarına ağırlık vermeye özen göstermiştir. Sektör bu bağlamda hızla gelişmekte ve kalitesini artırmaktadır (Tutar vd., 2009).

Lojistik sözcüğü; Orta Çağ Latince hesaplama anlamına gelen *logisticus* ve hesaplama becerisine sahip olan Yunanca *lojistikos* kelimelerinden gelmektedir. Ayrıca Yunan sözlüğüne göre hesaplamak anlamına gelen *logizesthai* ve hesap etme, akıl anlamına gelen *logos* sözcüklerinden ortaya çıktığı ifade edilmektedir. Mantık anlamına gelen “logic” ile hesap anlamına gelen “statics” kelimelerinin birleşimiyle “hesap yapma” bilimi şeklinde de ifade edilmektedir. Lojistik kavramı birçok insan için farklı anlamlar içermektedir. Orduya göre; askeri operasyonlarda malzemelerin tasarlanması ve geliştirilmesi, depolanması, hareketi, dağıtımı, tahliyesi ve elden çıkarılması, kuvvetlerin hareketi ve bakımının planlanması ve gerçekleştirilmesi bilimi şeklinde ifade edilmektedir. İşletmeler açısından ise; malzeme, hizmet, bilgi ve sermaye akışlarının yönetimine yönelik bir planlama olarak tanımlanır ve bilgi, malzeme, iletişim ve kontrol sistemlerini içerir (Wassenhove, 2006).

Farklı bir tanıma göre lojistik; tedarik zinciri ürünlerin ve hizmetlerin satın alınması, taşınması, depolanması ve teslim edilmesiyle ilgili faaliyetlerin toplamıdır. Lojistik tedarik zincirleri (lojistik sistemler ya da lojistik ağları) imalat ve perakende satış firmaları, gıda üreticileri ve dağıtıcıları, askeriye, posta teslimatı, kamu hizmetleri, petrol boru hatları ile toplu taşıma, kamyon taşımacılığı ve demiryolu şirketleri gibi nakliye taşıyıcıları, hizmet şirketleri de dâhil olmak üzere çok sayıda iş kolunda ortaya çıkmaktadır (Ratliff ve Nulty, 1997).

Birçok uzmana göre lojistik kavramı yoruma açık bırakılmıştır. Fakat Fritz Enstitüsü tarafından kurulan insani yardım lojistiği danışma komitesinde birlikte çalışan üst düzey lojistik temsilcileri, yakın zamanda insani yardım sektöründe lojistik kavramının ortak bir tanımına duyulan ihtiyacı gidermeye yönelik bir tanım yapmıştır. Bu doğrultuda lojistiği; nihai yararlanıcının ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla malların, malzemelerin ve ilgili bilgilerin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar verimli, uygun maliyetli akışının ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilme süreci şeklinde tanımlamıştır (Wassenhove, 2006).

## 1.2. Lojistik Faaliyetler

Küreselleşmenin getirmiş olduğu rekabet olgusu firmaların ürettikleri mal ve hizmetleri daha nitelikli ve ekonomik üretmeye, etkin hizmet kalitesiyle tüketicinin istediği yer, zaman ve mekânda bulundurmaya zorlamaktadır. Bu süreçte lojistik faaliyetler de firmaların başarısında etkin rol oynayan işlevsel alanlardan meydana gelmektedir. Her bir işlevsel alanın kazancı, firmaların başarısına önemli katkılar sunmaktadır. Firmaların lojistik faaliyetleri rekabetçi

avantaj şeklinde yorumlayarak, firma performanslarına etkilerini saptayıp bu doğrultuda faaliyetlere ağırlık vermeleri gerekmektedir. Bilhassa müşteri memnuniyetinin yerine getirilmesi ve sürdürülmesi, firmaların maliyet kalemleri içerisinde önemli bir paya tekabül etmesi dikkate alınmalıdır. Bu doğrultuda lojistik firmaların yalnızca üretim ve pazarlama faaliyetlerine değil diğer lojistik birimlere de ehemmiyet göstermeleri gerekmektedir (Bilginer vd., 2008).

Lojistik faaliyetler; taşıma, dağıtım, depolama, malzeme taşıma ve envanter yönetimi gibi iş fonksiyonlarını kapsadığı gibi üretim ve pazarlama ile de etkileşim içerisinde (Ratliff ve Nulty, 1997). Bu faaliyetleri kısaca tanımlamak gerekirse:

#### *Nakliye (Transportasyon)*

Lojistik faaliyetler içerisinde belki de en önemli araçlardan bir tanesidir. Yaygın ifadesiyle transportasyon, malların taşınmasıdır. Bu faaliyet taşıma araçlarından oluşmaktadır. Faaliyette dikkat edilecek husus işlenmiş ve işlenmemiş malların taşınmasına uygun araçların seçilmesidir. Örnek verilecek olursa;

Havayolu taşımacılığı: Diğer taşıma türlerine nazaran ücret bakımından en yüksek fakat taşıma hızı bakımından en hızlı transportasyon yöntemidir. Diğer taşıma türlerine göre risk düzeyi en azdır bu nedenle değer-yoğun malların taşınmasında bu yöntem seçilmektedir.

Denizyolu taşımacılığı: Diğer taşıma türlerine nazaran ücret bakımından en düşük fakat taşıma hızı bakımından en yavaş transportasyon yöntemidir. Risk açısından değerlendirildiğinde karayolu taşımacılığına nazaran daha az risklidir. Bu tür bir taşımada en fazla ağırlığa sahip ve değeri bakımından düşük malların taşınması söz konusu olmaktadır.

Karayolu taşımacılığı: Ücret düzeyi olarak hava ve denizyolu taşımacılığının arasında kalan ve kullanım açısından en çok yararlanan transportasyon yöntemidir. Çoğunlukla mamul ve yarı mamul taşımacılığında kullanılmaktadır.

Demiryolu taşımacılığı: Ücret düzeyi olarak denizyolu taşımacılığından daha pahalı fakat karayolu taşımacılığından daha ucuz nakliye yöntemidir. Çoğunlukla hammaddelerin taşınmasında bu yol tercih edilmektedir.

Aynı zamanda bu taşımacılık yöntemlerinden farklı olarak bir de petrol ve gazların taşınması için kullanılan boru hatları vardır. Bunlarda ayrı bir nakliye yöntemi olarak ayırmak mümkündür (Orhan, 2003).

#### *Depolama*

Depolama faaliyeti çoğu tedarik zincirinin önemli bileşenlerinden biridir. Hammaddelerin elleçlenmesinden (malların taşınması, yüklenmesi, boşaltılması ve benzeri

süreçler) bitmiş mallara kadar tüm malların tedariki, üretimi ve dağıtımının çeşitli aşamalarında yer almaktadır. Halkadaki bir sonraki müşteriye hizmet veren dağıtım merkezi olarak, yüksek müşteri hizmeti düzeylerinin sağlanması açısından kritik bir öneme sahiptir (Rushton vd., 2014).

#### *Paketleme*

Bir ürünün fiziksel yapısı gereği genel olarak lojistik fonksiyonuna birincil haliyle değil de paket veya birim yük halinde sunulması gerekmektedir. Ürünün ambalajlanması genel olarak ürün tanıtımı ve ürünün korunması için gereklidir (Rushton vd., 2014).

#### *Malzeme Taşınması*

Kazançlı bir üretimin gerçekleşmesi için gerekli faaliyetlerden biridir. Fabrika içerisinde gerçekleşen tüm mal hareketleri örneğin; malzemelerin depolara taşınması, malzeme yerlerinin değiştirilmesi gibi faaliyetler bu kapsama girmektedir. Bu doğrultuda konveyörler, vinçler ve forkliftler malzemelerin taşınmasında önemli yer tutmaktadır (Orhan, 2003).

#### *Sipariş İşleme*

Lojistik faaliyetler açısından en önemli kısım, müşteri siparişlerinin doğru bir şekilde yerinde ve zamanında müşteri memnuniyetini sağlayarak teslim edilme sürecidir. Bu süreci en az zayıyla atlatmanın yolu ise firmaların sipariş işlerini bir lojistik faaliyet gibi görüp çeşitli araçlar (telefon, tablet, bilgisayar) ile müşteri ilişkilerini yönlendirmek ve sipariş işleri için gereken zamanı yarı yarıya indirerek sağlayabilir (Orhan, 2003).

#### *Üretim Planlama*

Envanter denetimi için önemli olan bir diğer faaliyet üretim planlamadır. Üretimi yapılacak malların tahminleri yapıp, pazar gereksinimleri bu doğrultuda belirlenmektedir. Bu faaliyet sonucunda üretimin getirisinde iyileşmeler sağlanmış, maliyetler azalmış ve emek kazancı ortaya çıkmıştır (Orhan, 2003).

#### *Müşteri Hizmetleri*

Firmaların büyük çoğunluğu müşteri hizmetlerini, işlerinin önemli bir yönü olarak görmektedir. Müşteri hizmetleri dağıtım ve lojistik süreciyle ayrılmaz bir şekilde bağlantılıdır. Sipariş kolaylığından stok mevcudiyetine ve teslimat güvenliğine kadar pek çok faydası vardır (Rushton vd., 2014).

### **1.3. TR22 Düzey 2 Bölgesi'nin Tanımlanması**

Balıkesir ve Çanakkale illerinden oluşan TR22 Bölgesi'nin tarihi yaklaşık olarak 6 bin yıl öncesine dayanmaktadır. Bölgenin tarihi, bu alanda kurulmuş medeniyetlerden biri olan Truva ile başladığı bilinmektedir. UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan Truva, binlerce

yıllık tarihi ile dünyanın ünlü arkeolojik kazı alanlarından biri olarak yerini almaktadır. Edremit Körfezi kuzeyinde, Balıkesir ile Çanakkale arasında kalan ve mitolojik hadiselerle konu olan İda Dağı olarak isimlendirilen Kaz Dağları; Homeros'un İlyada ve Odiseia destanlarında yer alan Truva Savaşı'nın İda Dağı zirvesinden yönetildiği bilinmektedir. Kuzey tarafında Edirne, Tekirdağ ve Kırklareli'den oluşan TR21 Bölgesi; doğusunda Bursa, Eskişehir ve Bilecik'ten oluşan TR41 Bölgesi ve son olarak güneyinde Afyon, Manisa, Kütahya ve Uşak illerinden oluşan TR31 Bölgesi ile kuşatılmıştır (GMKA, 2013).

Türkiye'nin batısında yer alan Marmara ve Ege Bölgeleri arasında kalan TR22 Güney Marmara Bölgesi'nin hem Ege hem de Marmara Denizi'ne kıyısı bulunmaktadır. Bölge zengin tarihi geçmişi, doğal güzellikleri ve tarımsal üretimiyle ön plana çıkmaktadır. Bölgede tarımsal açıdan zeytin, zeytinyağı, domates ve diğer tarım ürünleri önemli bir yere sahiptir. Sanayi açısından Türkiye'nin sanayi etkinliklerinin yoğun olduğu bölgelerdendir. Tarım ve gıda işleme, metal sanayi ve kimya gibi sektörlerde faaliyet gösteren önemli sanayi kuruluşları burada bulunmaktadır. Çanakkale'deki Troya Antik Kenti, Bozcaada, Assos ve Gelibolu Yarımadası tarihi ve kültürel turizmin odak noktalarıdır. Ulaşım açısından incelendiğinde bölgede bulunan limanlar sayesinde deniz taşımacılığında önemli bir konumdadır aynı zamanda Çanakkale Köprüsü'nün tamamlanmasıyla bölgenin ulaşım ağı daha da güçlenmiştir. Bölge, rüzgâr enerjisi potansiyeliyle öne çıkmaktadır ve Türkiye'deki rüzgâr enerji yatırımlarının yoğun olarak yapıldığı alanlardan biridir. Bunun yanında güneş enerji projelerinde de artış yaşanmaktadır (GMKA, 2013).

#### 1.4. Literatür Taraması

Bazı bölgelerin diğer bölgelere nazaran daha fazla gelişmiş olması sosyo-ekonomi literatüründe tartışma alanı bulan konulardan biridir. Uluslararası alanda ticaretin kilit rollerinden birini oynayan lojistik sektörünün de bu bağlamda bölgesel etkisini inceleyebileceğimiz bazı çalışmalara bu başlık altında yer verilmiştir.

Akkaya (2011) tarafından hazırlanan TR90 Bölgesi sektör raporunda bölgenin mevcut durum analizi ve gelişme stratejilerine yer verilmiştir. Çalışmanın amacının bölgenin lojistik hizmetlerini ve lojistik ekonomisini etkileyen unsurlarla birlikte bu sorunların çözümüne ilişkin bir politika aracı oluşturmaktır. Şengel (2012) çalışmasında Trakya Bölgesi açısından bölgesel kalkınma ve lojistik sektörünün önemi ve sorunları üzerinde durmuştur. Çalışmada bölgenin SWOT analizi çıkarılarak güçlü ve zayıf yönlerine değinilmiş, bölgenin sosyo-ekonomik gelişimi bakımından lojistik sektörünün önemli katkı sağlayacağı ifade edilmiştir. Oğuztürk ve Çetin (2012) tarafından yapılan çalışmada TR61 Bölgesi ele alınarak bölgenin lojistiğine

yönelik incelemelere yer verilmiştir. Bu incelemeler sonucu bölgenin iş gücü maliyetlerinin ucuz olması, zorlayıcı coğrafi engellerin olmaması, bölge hizmet sektörünün gelişmiş olması gibi kriterler dikkate alındığında bölgenin lojistik sektörü bağlamında avantajlı konumda olduğu sonucuna varılmıştır. Çamlıca vd., (2016) çalışmasında TR32 Bölgesi ele alınmış 2009-2014 yılları arası bölgenin lojistik sektörü gelişme potansiyeli dikkate alınmıştır. Elde edilen veriler bölgesel yoğunlaşma analizi uygulanarak değerlendirilmiş olup bölge ve iller özelinde lojistik sektörünün gelişim alanları üzerinde durulmuştur. Duran ve Türkoğlu (2019) tarafından hazırlanan çalışmada lojistik sektörünün, bölgesel kalkınma üzerindeki katkıları incelenmektedir. Bu bağlamda Antalya ili dikkate alınarak yürütülen çalışmada lojistik sektörü alanında ulaşım altyapı yetersizliklerinin varlığı ve bunlara yönelik çalışmaların yapıldığı ifade edilmektedir. Çağlar (2022) çalışmasında Çanakkale ilinin lojistik üs olma potansiyelini ele almış, buna yönelik SWOT analizi ve çok kriterli karar verme yöntemlerini kullanarak bir sonuca varmıştır. Çalışma sonucunda bölgenin jeostratejik ve jeopolitik konumu göz önüne alındığında şehrin, bölgesel olarak lojistik üs olma potansiyeli taşıdığı görülmektedir. Süygün (2023) çalışmasında TR62 Bölgesi lojistik sektörü bağlamında mevcut durumu ve gelişme potansiyeli incelenmiştir. Bu bağlamda 2013-2022 dönemlerine ilişkin istihdam bazlı yoğunlaşma oranları, Lokasyon Katsayısı yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Analiz sonuçları incelendiğinde 2022 yılı TR62 Bölgesi sektörel yoğunlaşması yüksek çıkmıştır. Albayrak (2024) tarafından hazırlanan tez çalışmasında lojistik sektörünün, bölgesel kalkınma üzerindeki etkisi incelenmiştir. Çalışmanın araştırma kısmında Çanakkale ili ele alınarak ildeki önemli ulaştırma projelerinden biri olan 1915 Çanakkale Köprüsü özelinde sektörün gelişim potansiyeli değerlendirilmiştir. Çalışma sonucunda köprü'nün hem bölgesel hem de Çanakkale iline fayda sağlayacağı ifade edilmiştir.

## **2. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi**

Son yıllarda lojistik sektörü ekonomik kalkınma içerisinde son derece önemli bir yere sahip olmuştur. Bu nedenle ülkeler, lojistik sektörünün farkına varmış bu alanda yatırımlar gerçekleştirerek sektörün ekonomik faydalarından yararlanmaya çalışmışlardır. Türkiye’de lojistik sektörün gelişmekte olduğu ülke konumundadır. Bu açıdan TR22 Güney Marmara Bölgesi’nin lojistik sektörü potansiyelinin değerlendirilmesinin, bölge ve ülke genelinde iktisadi gelişim üzerinde bir etki yaratacağı düşünülmektedir. Lojistik sektörünün bölgenin iktisadi, sosyal, kültürel bir kazanç sağlaması yanında aynı zamanda istihdam artışı, işsizlik oranlarında azalış, lojistik üsler gibi alanlara da olumlu etki ettiği görülmektedir. Bu çalışmada; TR22 Güney Marmara Bölgesi’nin nüfusu, istihdamı, ekonomik ve ulaşım yapısı gibi özellikler, bölgenin lojistik açıdan gelişim potansiyelinin değerlendirilmesinde dikkate



alınmaktadır. Bu çalışmanın amacı, TR22 Güney Marmara Bölgesi'nin lojistik sektörünün ekonomik göstergeler aracılığıyla incelenmesi ve bu sektörün gelişim potansiyelinin değerlendirilmesidir.

Çalışmada, nitel araştırma yönteminden faydalanılmıştır. Bu yöntem doğrultusunda verilerin elde edilmesi açısından doküman incelemesi yapılmıştır. Nitel araştırma; gözlem, görüşme, veri toplama, veri analizi gibi nitel veri toplama metotlarının kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamında gerçekçi ve bütüncül bir şekilde ortaya çıkarılmasına ilişkin nitel bir sürecin izlendiği araştırma türüdür (Yıldırım ve Şimşek, 2021). Bu doğrultuda nitel araştırmalar, çoğunlukla yorumlayıcı yaklaşımı benimser. Bu yöntem sayesinde veriler derinlemesine incelenerek sorunların altındaki gerçek ortaya çıkarılır. Genellemeler yerine daha özgün ifadeler ve detaylı analizler ile sonuçlar elde edilir (Kuş, 2012). Bununla birlikte metinden çıkarılan geçerli yorumlamaların bir dizi yöntem sonucu ortaya konulduğu içerik analizi bir araştırma tekniği şeklinde ifade edilebilir. Bu teknik kullanılarak verilerin sınıflanması sağlanır. Aynı zamanda araştırmacının ortaya koyduğu sonuçların bilimsel rapor olarak değerlendirilmesini sağlar (Koçak ve Arun, 2006). Tüm bunlar ışığında çalışmanın amacını yerine getirmek üzere lojistik kavramı ve TR22 Güney Marmara Bölgesi'ne ilişkin ilgili makaleler, belgeler ve tez çalışmaları incelenmeye alınmış, belgelerden elde edilen sonuçların içerik analizi yapılarak çalışma sonlandırılmıştır.

### **3. Bulgular ve Tartışma**

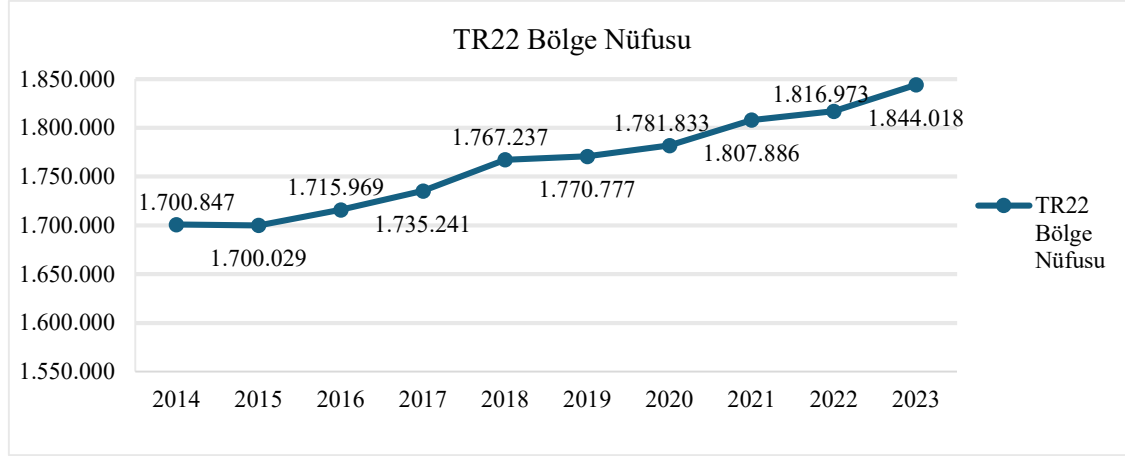
#### **3.1. TR22 Bölgesi'nin Sosyo-Ekonomik ve Lojistik Yapısı**

Bölgenin coğrafi koşulları; bölge ekonomisinden, kültürüne, geçim kaynağından, turizmine kadar pek çok faktörü etkilemektedir. Tarihte önemli ticaret yollarının kavşak noktasında bulunan Marmara Bölgesi ülkenin ulaşım açısından önemli bir potansiyelini elinde bulundurmaktadır. Tüm bu faktörler ulaşım ağındaki çeşitlilik ve yoğunluğu ile ele alındığında Marmara Bölgesi'nin jeopolitik önemi daha da artmaktadır (GMKA, 2013).

##### **4.1.1. Nüfus Yapısı**

Nüfus, toplumsal yapı değişiminin incelenmesi bakımından en önemli değişkenlerden biridir. Nüfusun büyüklüğü, yaş ve cinsiyete göre dağılışı, kırsal ve şehir alanlarındaki oranı bir bölgenin toplumsal yapısı üzerinde önemli miktarda görüş belirtmektedir.

Grafik 1. 2014-2023 yıllarına ilişkin TR22 Bölgesi'nin nüfusu (kişi)



Kaynak: (TÜİK, 2024).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) adresi üzerinden Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarından elde edilen veriler ile hazırlanan Grafik 1’de TR22 Bölgesi’nin son 10 yıllık nüfusu incelenmiştir. Bölgede toplamda 32 ilçe bulunmaktadır. 2023 yılı ADNKS sonuçlarına göre Türkiye nüfusu 85.372.377 kişi iken TR22 Bölgesi’nin nüfusu 1.844.018 kişidir. TR22 Güney Marmara Bölgesi 2023 yılı toplam nüfusu ile Türkiye nüfusunun yüzde 2,16’sını oluşturmaktadır. Ülke nüfusunun yüzde 0,67’sini meydana getiren Çanakkale’nin nüfusu 570.499 kişi; yüzde 1,49’ünü oluşturan Balıkesir’in nüfusu ise 1.273.519’dur. Türkiye nüfusu 2014-2023 yılları arasında yüzde 9,88 artış göstererek 2014 yılında 77.695.904 iken 2023 yılına gelindiğinde 85.372.377’ye ulaşmıştır. TR22 Bölge nüfusunda ise 1.700.847’den 1.844.018’e çıkarak yüzde 8,42’lik bir artış yaşanmıştır. Bu veriler doğrultusunda TR22 Bölge nüfusunun artışı, Türkiye nüfus artışının altında kalmıştır.

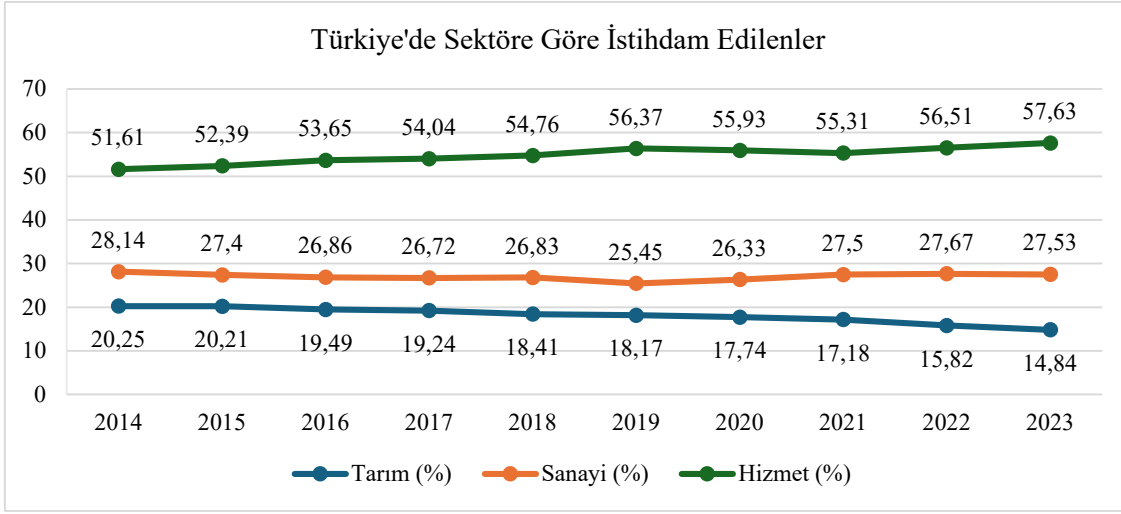
Nüfus yoğunluğuna bakıldığında Çanakkale’de Merkez, Biga ve Çan ilçeleri ön plana çıkarken; Balıkesir’de Karesi, Altıeylül ve Edremit ilçeleri ön plana çıkmaktadır. Bölgede nüfusu 150 bin üzeri toplamda 5 ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Balıkesir’de Karesi, Altıeylül, Edremit ve Bandırma ilçeleri olurken Çanakkale’de Merkez ilçesidir. Nüfusu 20 bin barajı altında kalan toplamda 8 ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Balıkesir Balya, Gömeç, Manyas, Marmara Adası, Savaştepe ve Çanakkale Bozcaada, Eceabat ve Gökçeada ilçeleridir. Bu ilçelerin nüfusunun az olmasının temel sebebi sağlık, ulaşım ve sanayisinin gelişmemiş olmasından kaynaklanmaktadır (TÜİK, 2024).

#### 4.1.2. İstihdam Yapısı

Bir bölgenin nüfus yapısı; bölgenin sosyal, ekonomik ve kültürel yüzünü aksettiren en önemli faktörlerden biridir. Ülke ile bölge nüfusu da yaşlanmaktadır. Bölgenin jeopolitik konumu göç olgusunun meydana gelmesinde önemli ölçütlerden biridir. Hizmetlere ulaşım

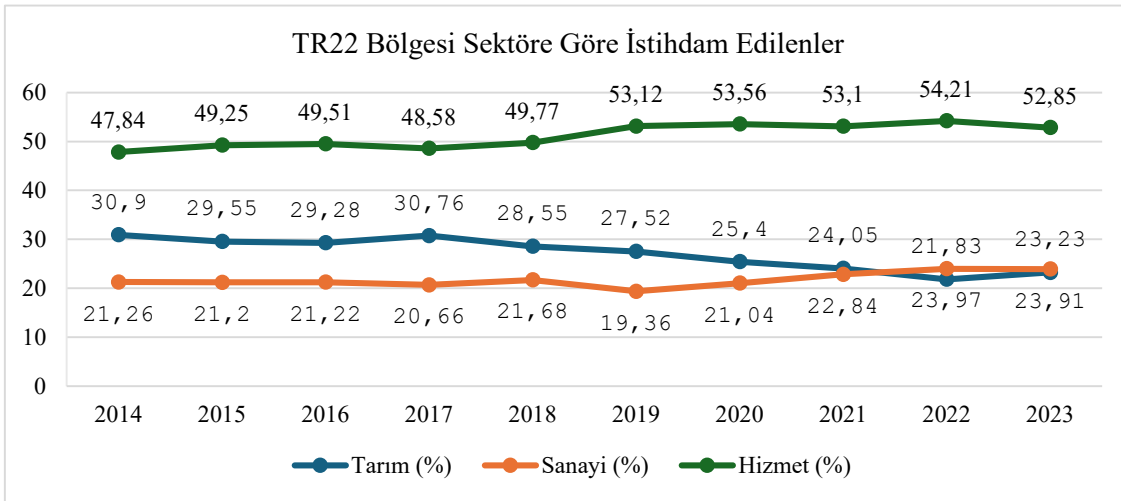
olanaklarının iyileştirildiği şehir merkezlerine, kırsal bölgelerden göç yaşanmaktadır. TR22 Bölgesi'nin Bursa, İstanbul, İzmir gibi büyükşehirlere yakın oluşu, bölgedeki göç olgusunun ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Özellikle genç nüfus; etkin sanayi sektörüne sahip olan bu kentleri iş imkânları gibi farklı özellikleri nedeniyle tercih etmektedir. Bu doğrultuda genç kesimin TR22 Bölgesi'nde tutulması amacıyla sosyal, ekonomik ve kültürel etkinliklerin artırılması özellikle istihdamın, iş olanaklarının geliştirilmesi sağlanmalıdır (GMKA, 2013).

Grafik 2. 2014-2023 yıllarına ilişkin Türkiye'de sektöre göre istihdam edilenler (%)



Kaynak: (TÜİK, 2024).

Grafik 3. 2014-2023 yıllarına ilişkin TR22 Bölgesi'nde sektöre göre istihdam edilenler (%)



Kaynak: (TÜİK, 2024).

İşgücü istatistiklerinden elde edilen veriler ile hazırlanan Grafik 2 ve Grafik 3'te Türkiye'nin ve TR22 Güney Marmara Bölgesi'nin son 10 yıla ilişkin sektöre göre istihdam edilenlere yönelik bir değerlendirme yapılmıştır. Değerlendirmede inşaat sektörüne, sanayi

sektörü içerisinde yer verilmiştir. 2014 verileri incelendiğinde ülke ekonomisinde çalışanların yaklaşık olarak yüzde 20,25'i tarım, yüzde 28,14'ü sanayi ve yüzde 51,61'i hizmet sektöründe istihdam edilmektedir. 2023 yılına gelindiğinde bu oran tarım sektöründe yaklaşık olarak yüzde 14,84'e sanayi sektörü yüzde 27,53'e gerilemiş; hizmet sektörü ise yüzde 57,63'e yükselerek bir artış yaşanmıştır. TR22 Bölgesi incelendiğinde 2014 yılında yaklaşık olarak yüzde 30,90'ı tarım, yüzde 21,26'sı sanayi ve yüzde 47,84'ü hizmet sektöründe istihdam edilmektedir. 2023 yılına gelindiğinde bu oranlar tarım sektöründe yaklaşık olarak yüzde 23,23'e, sanayi sektöründe yüzde 23,91'e gerilemiş; hizmet sektöründe ise bu oran yüzde 52,85'e yükselerek bir artış yaşanmıştır.

Türkiye ve TR22 Bölgesi 2023 yılı verileri birlikte değerlendirildiğinde ülke ekonomisinde çalışanların yaklaşık olarak yüzde 57,63'ü hizmet sektöründe istihdam edilirken, TR22 Bölgesi'nde bu oran yaklaşık olarak yüzde 52,85 olarak ülke ortalamasına yaklaşmıştır. Sanayi sektöründe ise TR22 Bölgesi, Türkiye ortalamasının altında bir seyir izlemiştir. TR22 Bölgesi tarım sektöründe 2014 yılından 2023 yılına gelindiğinde bir azalış yaşasa da bu azalışa rağmen bölgedeki kırsal nüfusun ağırlıkta olması sebebiyle Türkiye ortalamasının üzerindedir. Diğer dikkat çeken bir husus ise tarım sektörünün azalışına paralel olarak TR22 Bölgesi hizmet sektöründe yaşanan artıştır. Uzun yıllar bölgenin önde gelen tarım sektörü bu gelişmeyle birlikte son sıraya gerilemiştir. Bu olay bölgenin istihdam görünüşünün değiştiğini göstermektedir.

#### 4.1.3. Ekonomik Yapısı

İBBS 2 Düzeyinde TR22 Bölgesi coğrafi konumu, iklimi, yer şekilleri, zengin toprağı, tarihi ve doğal güzelliklerin varlığı, büyükşehirilere ve pazarlara yakınlığı sayesinde ekonomik anlamda oldukça elverişli koşullara sahiptir.

Tablo 1. Türkiye ve TR22 Güney Marmara Bölgesi sektörlerin GSYH içindeki payları (%)

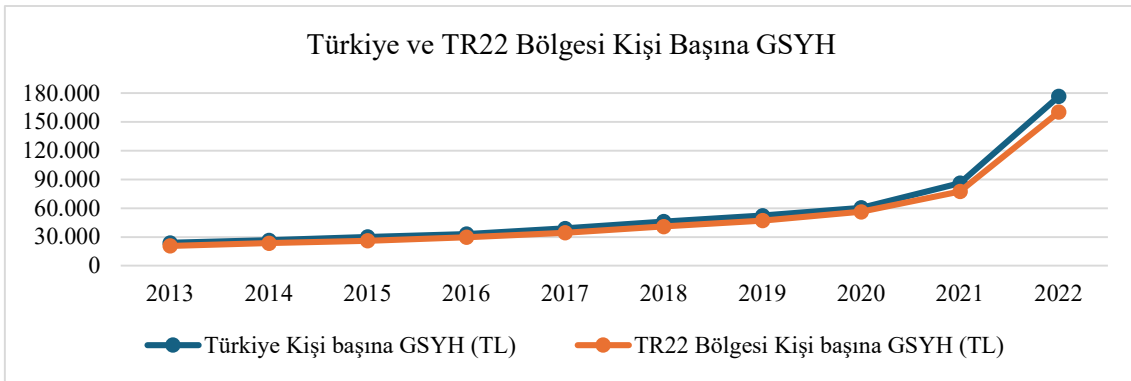
Yıllar	Türkiye Sektörlerin GSYH içindeki payı (%)			TR22 Güney Marmara Sektörlerin GSYH içindeki payı (%)		
	Tarım, ormancılık ve balıkçılık	Sanayi	Hizmetler	Tarım, ormancılık ve balıkçılık	Sanayi	Hizmetler
2013	6,68	19,66	22,17	14,49	20,14	17,46
2014	6,56	20,06	22,60	15,39	19,48	17,57
2015	6,87	19,73	22,48	14,77	19,57	17,96
2016	6,14	19,60	21,90	14,07	19,50	18,08
2017	6,04	20,64	22,67	14,10	20,45	19,42

2018	5,79	22,32	23,77	13,14	22,56	19,82
2019	6,40	21,93	24,33	14,65	22,12	19,39
2020	6,67	22,78	22,37	13,95	23,92	17,76
2021	5,53	26,07	24,45	12,47	29,41	18,11
2022	6,48	26,41	26,72	15,95	30,49	18,61

Kaynak: (TÜİK, 2024).

Tablo 1’de yer alan Türkiye ve TR22 Bölgesi’ne ait sektörel veriler incelendiğinde 2013 yılında TR22 Güney Marmara Bölgesi’nde tarım, ormancılık ve balıkçılık ve sanayi sektörünün GSYH içerisindeki payı ülke ortalamasının üzerinde bir seyir izlerken hizmetler sektörünün payı ülke ortalamasının altında kalmıştır. 2022 yılı verilerine bakıldığında ise tarım, ormancılık ve balıkçılık ve sanayi sektörü ülke ortalamasının üzerinde bir seyir izlerken hizmetler sektörü 2013 yılında olduğu gibi bu ortalamanın altında kalmıştır. Tarım sektörü ülke ortalamasının üzerinde seyir izlerken son yıllarda GSYH içerisindeki payı bölgede azalma yaşamış, 2022 yılında tekrar yükselişe geçmiştir. 2013 yılında bölgede yüzde 14,49 olan pay 2022 yılına gelindiğinde yüzde 15,95’e yükselmiştir. Aynı dönem bu pay ülkede yüzde 6,68’den yüzde 6,48’e düşmüştür. Yine aynı dönemler arası bölgede sanayi sektörünün payı yüzde 18,46’dan yüzde 29,45’e; hizmetler sektörünün payı yüzde 20,14’ten yüzde 30,49’a yükselmiştir. Bölgede sanayi sektörü önemli bir konumda yer alırken hizmetler sektörünün de ağırlığının arttığı görülmektedir.

Grafik 4. 2013-2022 yıllarına ilişkin Türkiye ve TR22 Bölgesi’nin Kişi Başına GSYH (TL)

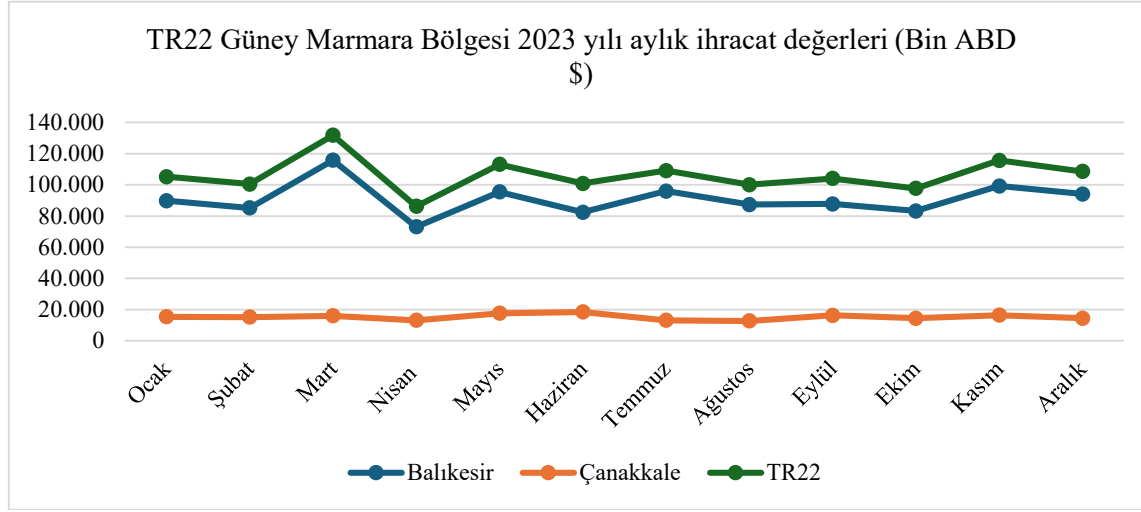


Kaynak: (TÜİK, 2024).

TÜİK verilerinden derlenerek hazırlanan Grafik 4’te 2013-2022 yıllarına dair Türkiye ve TR22 Bölgesi’nin kişi başı GSYH değerlerine yer verilmiştir. Grafik 4 incelendiğinde TR22 Bölgesi kişi başı GSYH değerinin, Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. 2013-2022 yılları arasında bölgede GSYH 20.800 TL’den, 160.313 TL’ye yükselmiştir. Türkiye’de

ise bu değer 23.946 TL'den, 176.651 TL'ye yükselmiştir. Bölge, Türkiye ortalamasının altında kalsa da kişi başı GSYH değeri ile ülke ortalamasına gittikçe yaklaştığı görülmektedir.

Grafik 5. TR22 Güney Marmara Bölgesi 2023 yılı aylık ihracat değerleri (Bin ABD \$)



Kaynak: (TÜİK, 2024).

Grafik 5'te TR22 Bölgesi'nin 2023 yılına ait aylık ihracat değerlerine (Bin ABD \$) yer verilmiştir. 2023 yılına ait toplam ihracat değerleri sırasıyla; Balıkesir 1.089.392, Çanakkale 183.415 ve TR22 Güney Marmara Bölgesi 1.272.807 bin dolardır. Türkiye 2023 yılı ihracat değerleri toplamı ise 255.437.723 bin dolardır. İllerin 2023 yılı toplamı, bir önceki yılın aynı dönem toplamlarına göre Balıkesir yüzde 19,25 artış gösterirken; Çanakkale yüzde 14,07 oranında bir azalış yaşamaktadır. TR22 Bölgesi, Türkiye toplam ihracat değerlerinin yüzde 0,44'üne tekabül etmektedir.

#### 4.1.4. Ulaşım ve Lojistik Yapısı

##### Karayolu Ulaşımı

Yol kavramı ilk olarak izlerin kullanılması şeklinde ortaya çıkmış, yıllar itibariyle de özelliklerini ve önemini artırmıştır. 1800'lü yıllarda karayollarının önemi azalmış onun yerine demiryolu ulaşımı önem kazanmıştır. 1930'lu yıllara gelindiğinde karayolu ulaşımı, aktarım amacıyla tekrardan gelişmeye ve kullanılmaya başlamıştır. 1970'lerin sonlarında petrol krizinin yaşanmasıyla demiryollarının önemi tekrardan anlaşılmıştır. Bugüne gelindiğinde ise ulaşım ağları içerisinde en yaygın kullanım alanına sahip olan karayollarıdır.

TR22 Güney Marmara Bölgesi'nin coğrafi konumu göz önüne alındığında ulaşım bağlantıları yönüyle stratejik bir öneme sahiptir. İstanbul ve Bursa şehirleriyle İzmir arasındaki aktarımı sağlayan karayolu ile İzmir ve Çanakkale şehirlerini bağlayan karayolunun bir bölümü Balıkesir il sınırları içerisinde kalmaktadır. Bölgede karayolu ulaşımı bazı yönlerden yeterli olmakla beraber bölge erişebilirliğini arttırmak amacıyla çeşitli düzenleme ve yatırımlar

yapılmaktadır. Çanakkale ilinde bölge içerisinde ve bölgeler arası ulaşım aktarımlarının iyileştirilmesinde 18 Mart 2022 yılında açılan 1915 Çanakkale Köprüsü'nün bu noktada etkili olacağı düşünülmektedir. Özellikle Asya ve Avrupa arasındaki karayolu ulaşımını sağlaması şehrin ulaşılabilirliğinde önemli bir yere sahip olacaktır (GMKA, 2013).

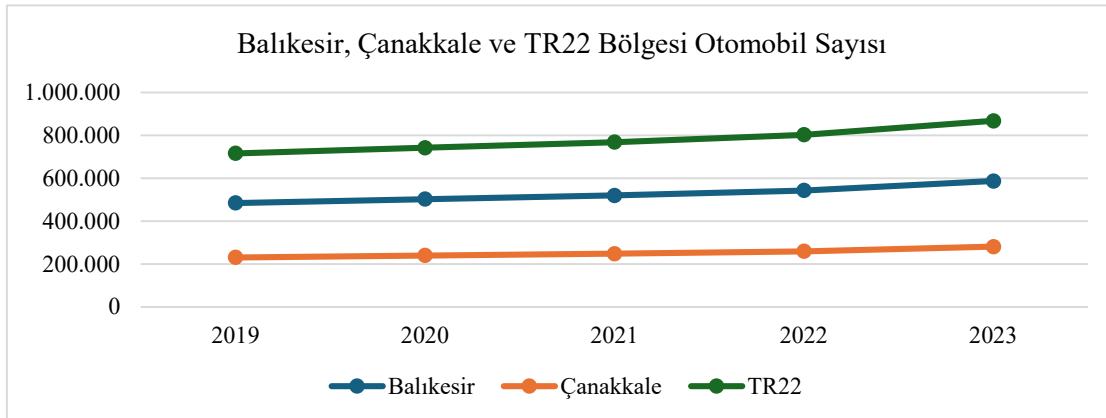
Tablo 2. Türkiye ve TR22 Güney Marmara Bölgesi 2023 yılı devlet ve il yolları uzunlukları (Km.)

Bölge	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam	Bölünmüş Yol
Balıkesir	633,3	602,2	1.235,5	561,7
Çanakkale	493	574	1.067	347,8
TR22	1.126,3	1.176,2	2.302,5	909,5
Türkiye	30.863,7	34.063,8	64.927,5	23.973,5

Kaynak: (KGM, 2024).

Güney Marmara Bölgesi, milli sınırlar içerisinde karayolu ulaşımında önemli bir konuma sahiptir. TR22 Güney Marmara Bölgesi'nde karayolu ulaşımı 1.126,3 km devlet yolu, 1.176,2 km il yolu ve bölgede hizmete giren otoyollar ile sağlanmaktadır. İl ve devlet yolları toplamından oluşan 2.302,5 km karayolu ağının 909,5'i bölünmüş yollardan meydana gelmektedir. TR22 Bölgesi'nin il ve devlet yolları toplamı, Türkiye toplamının yüzde 3,55'ni oluşturmaktadır. Bölge ulaşımının iyileştirilmesi bakımından bölünmüş yol çalışmalarına devam edilmektedir.

Grafik 6. 2019-2023 yıllarına ilişkin otomobil sayısı (adet)



Kaynak: (TÜİK, 2024).

2019-2023 yılları arasını kapsayan otomobil sayılarına Grafik 6'da yer verilmiştir. 2019 yılında Balıkesir'de 484.475 adet olan otomobil sayısı 2023 yılına gelindiğinde 586,724;

Çanakkale’de 231.148 adet olan otomobil sayısı 280,912’ye yükselmiştir. Bu artışlarla beraber TR22 Güney Marmara Bölgesi’nde 2023 yılı toplam otomobil sayısı 867,636’ya yükselmiştir. 2023 yılı itibariyle ülkede toplamda 28.740.492 adet otomobil bulunmaktadır. TR22 Güney Marmara Bölgesi, ülkedeki toplam otomobil sayısının yaklaşık olarak yüzde 3,02’sini oluşturmaktadır.

### **Denizyolu Ulaşımı**

TR22 Güney Marmara Bölgesi, denizlere olan kıyısı sebebiyle yurtiçi ve yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığında oldukça önemli bir potansiyeli elinde bulundurmaktadır. Yaklaşık olarak 291 km kıyı uzunluğu ile Balıkesir ve 671 km kıyı uzunluğu ile Çanakkale yerli ve yabancı yolcu taşımacılığında çok sayıda gemiyi limanlarına çekmektedir. Fakat hâlihazırdaki denizyolu altyapısı, yolcu ve yük taşımacılığı açısından potansiyelin altında kalmaktadır. Bölge limanlarına gelen gemi sayısına oranla yapılan elleçleme miktarı düşük seviyede kalmaktadır.

Çanakkale sahip olduğu coğrafi konum bakımından ulaşım çeşitlerinden, deniz ulaşımı kullanım oranının fazla olduğu bir ildir. Özellikle Çanakkale Boğazı hem yurtiçi hem de yurtdışı gemi taşımacılığında büyük bir değere sahiptir. Şehirde bulunan iskele ve limanlar vasıtasıyla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmasının yanı sıra bu iskele ve limanların altyapılarının uluslararası ticaret büyüklüğünü artıracak düzeyde iyileştirilmesi gerekmektedir. Bir diğer önemli değer ise Bandırma’dır. Gelişmiş ve donanımlı limanı ile Marmara Bölgesi’ne açılan bir kapı niteliğindedir. 1998 yılı başlatılan İstanbul-Bandırma arası feribot ve deniz otobüsü seferleri, ulaşım alanında büyük rahatlık sağlamaktadır. Bandırma’dan neredeyse her gün Tekirdağ ve İstanbul illerine Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır (GMKA, 2013).

Tablo 3. TR22 Güney Marmara Bölgesi 2023 yılı limanlara uğrayan toplam gemi sayısı

Liman Başkanlıkları	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam Gemi
Ayvalık	650	0	650
Bandırma	164	735	899
Bozcaada	0	20	20
Çanakkale	338	255	593
Karabiga	498	366	864
Marmara Adası	1.084	115	1.199

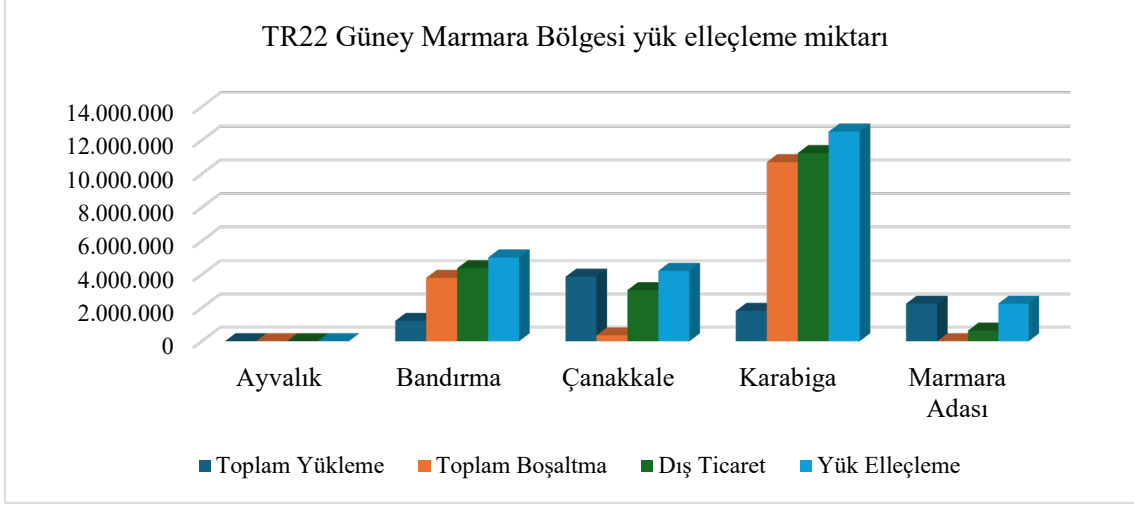
Kaynak: (UAB, 2024).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerinden derlenerek hazırlanan Tablo 3’te 2023 yılı liman başkanlıkları bazında TR22 Bölgesi limanlarına uğrayan gemi sayısına yer verilmiştir.



Bölgede en fazla geminin uğradığı liman 1.199 gemi ile Marmara Adası olurken; en az geminin uğradığı liman Bozcaada olmuştur.

Grafik 7. TR22 Güney Marmara Bölgesi 2023 yılı yük elleçleme miktarı (ton)



Kaynak: (UAB, 2024).

Grafik 7’de 2023 yılı liman başkanlıkları bazında gerçekleştirilen yük elleçleme miktarına yer verilmiştir. Bölge limanları elleçleme miktarının yüzde 52,13’ü Karabiga, yüzde 20,90’ı Bandırma, yüzde 17,57’si Çanakkale, yüzde 9,40’ı Marmara Adası ve son olarak yüzde 0,01’i Ayvalık limanlarında gerçekleşmiştir. Ülke limanlarında gerçekleştirilen 521.079.804 ton elleçleme miktarının yüzde 4,61’i TR22 Bölgesi limanlarında gerçekleştirilmektedir.

### Demiryolu Ulaşımı

Balıkesir ili Türkiye demiryolları ulaşım ağı içerisinde yer almakta olup aynı zamanda Ankara’yı İzmir’e bağlayan demiryolu üzerinde bulunan bir geçiş noktası konumundadır. Balıkesir’de bulunan demiryolu uzunluğu 280 km uzunluğu ile 2023 yılı 13.919 kilometre uzunluğuna ulaşan Türkiye demiryolu hattının yüzde 2,01’ini karşılamaktadır. Bölge içerisinde halihazırdaki toplam demiryolu hattının tamamı Balıkesir il sınırları içerisinde kalmaktadır. Bölgeler arası ulaşılabilirliğin sağlanması amacıyla Çanakkale ilinin de demiryolu ağına dahil edilmesi gerekmektedir (GMKA, 2013).

Balıkesir ilinde bulunan demiryolu hattı Kuzey-Güney doğrultusunda hareket ederek Bandırma İstasyonu’nda başlayıp Soma-Manisa-İzmir’e ulaşmakta; Doğu yönündeki hareketinde ise Balıkesir İstasyonu’ndan başlayarak Eskişehir-Ankara ve Afyon-Konya illerine hareket etmektedir. Demiryolu yatırımlarının son yıllardaki artışı ile yeni demiryolu hat inşaları, aktif kullanılan demiryollarının geliştirilmesi, yüksek hızlı tren projelerine ağırlık verilmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon çalışmalarında da artış olmuştur. Özellikle Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Projesi’nin bölgeye büyük katkılar sağlayacağı ifade edilmektedir. Söz konusu proje ile Ankara, İzmir, Bursa gibi büyükşehirlerle olan mesafenin ve sürenin kısalması ile bölgesel ekonomiye destek sağlanacağı beklenmektedir. Proje ile hedeflenen hat üzerindeki işletim problemlerinin ortadan kaldırılarak Asya ile

Avrupa arasındaki bağlantının sağlanması bunun yanı sıra karayolu ulaşımında karşılaşılan hava kirliliği gibi problemleri en aza indirerek daha güvenli ve konforlu bir ulaşım sağlamaktır (GMKA, 2019).

### **Havayolu Ulaşımı**

Havayolu ulaşım faaliyetlerinin bölgenin iktisadî büyüme ve lojistik yetkinliği bakımından önemli bir etkisi bulunmaktadır. TR22 Güney Marmara Bölgesi'nde havayolu ulaşımı Balıkesir Merkez Havaalanı, Balıkesir Koca Seyit Havaalanı, Çanakkale Havaalanı ve Gökçeada Havaalanı olmak üzere toplamda dört havalimanı ile sağlanmaktadır (GMKA, 2013). Bölgedeki ilk sivil havaalanı statüsünde bulunan aynı zamanda Yeşil Havalimanı sertifikasına sahip olan Çanakkale Havaalanı 1995 yılında hizmete girmiş olup 2017 yılında açılan yeni terminal binası ile hem ulusal hem de uluslararası havayolu trafiğinde görev almaktadır. Gökçeada Havaalanı ise 2010 yılında faaliyete başlamış olup uçakların güvenli iniş ve kalkış yapabilmeleri amacıyla son teknolojiyle genişletilerek hava seyrüsefer yardımcı araçlarla donatılmıştır (GMKA, 2021).

Bölgedeki diğer önemli havayolu ulaşım bağlantısı ise Balıkesir il sınırları içerisinde bulunan Balıkesir Koca Seyit Havaalanı'dır. Yalnız sivil kategorideki uçuşlara hizmet veren havaalanı turizm sezonunun artış gösterdiği yaz aylarında oldukça aktiftir. Havaalanının uluslararası direkt uçuşlara da açılmasıyla bölgeye gelen yabancı turist sayısında artış olacağı beklenmektedir. Balıkesir Merkez Havaalanı ise hem askeri hem de sivil uçuşlara hizmet vermektedir. Fakat pist genişletme çalışmaları nedeniyle şu an sadece özel uçuş seferleri yapılmakta olup 2024 yılı içerisinde tekrardan sivil uçuşlara hizmet vermesi beklenmektedir (GMKA, 2013).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün her yıl yayınlamış olduğu Faaliyet Raporları incelendiğinde 2023 yılı aralık sonu verilerine göre bölge havaalanlarından yapılan iç hat uçuşlarında taşınan yolcu sayısı, Türkiye iç hat uçuşlarında taşınan yolcu sayısının yaklaşık olarak yüzde 0,44'üne tekabül etmektedir. Bölgede en fazla hava ve yolcu taşımacılığı Balıkesir Koca Seyit Havaalanında gerçekleşirken aynı zamanda dış hat uçuşlarının yapıldığı tek havaalanıdır (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2023).

### **Lojistik**

Geçmişten günümüze gelindiğinde ülkelerin birçok açıdan rekabet edebilir konuma ulaşmasında uluslararası ticaret önemli bir görev üstlenmiştir. Aynı zamanda uluslararası ticaretin payı, küresel ekonomik hareketliliğin getirdiği sermayenin serbest dolaşımı ve uluslararası rekabet edebilirlik ile her geçen gün artmaktadır. Ülkelerin bu ticaret yarışında yer edinebilmeleri ve sürdürebilmeleri için en önemli faktörlerden biri de lojistik sektörüdür. Günümüzde malların taşınma aşamasından, bilgi akışına kadar geçen süre zarfında işletmelerin fark yaratabilmesi ve varlıklarını devam ettirebilmeleri için lojistik sektörü üzerinde sıkça durulan bir faaliyet alanına dönüşmüştür (Bilgin ve Sunaoğlu, 2022). Son yıllarda süratli bir gelişim hızı yaşanan lojistik sektörü hem kendi içerisinde hem de Türkiye'nin birçok hedefe ulaşmasında önemli bir konuma gelmiştir. Türkiye'nin bu alandaki en önemli amaçlarından biri de ekonomik büyüme hızına paralel olarak milli hasıladan alacağı payı artırmaktır. Hatta bu amaç doğrultusunda Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, Türkiye'nin lojistik alanında bölgesel bir üs

olması, lojistik maliyetlerin azaltılması, ticaretin ve rekabet gücünün artırılması ana hedeftir şeklinde ifade edilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013).

TR22 Güney Marmara Bölgesi'nin lojistik sektörünü incelediğimizde; Balıkesir ili Kuzey-Güney ve Doğu-Batı bağlantı yollarının kesişiminde bulunması, devam etmekte olan proje ve yatırımları ile Türkiye'nin lojistik alanında üs olmaya aday şehirlerden biridir (GMKA, 2019). Çanakkale ise Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Çanakkale Boğazı'na sahip olması, küresel mal alışverişinde geçiş koridoru üzerinde bulunması, deniz ulaşımı üstünlüğünü kullanması, ulaşım altyapısı ve son yıllarda artış gösteren yatırım projeleri ile lojistik açıdan önemli avantajlara sahip olması yanı sıra yatırımcılara önemli fırsatlar sunmaktadır (GMKA, 2021).

Lojistik sektörü bir ekonominin hızlı ve sağlıklı gelişmesi için itici faktör olarak ele alınabilir. Bu bağlamda lojistiğe dair tüm eylemleri bir araya getirerek; maliyet, zaman, etkinlik ve sürdürülebilirlik gibi yarar sağlayan yaklaşımlardan biri olan lojistik köyler, ülkeler açısından önemli rekabet avantajı sağlamaktadır. 2015 yılında Balıkesir'de faaliyete başlayan Gökköy Lojistik Köyü'nün, Ege ve Marmara Bölgesi açısından önemli taşıma üslerinden biri olması öngörülmektedir. Otomobil, sunta, mermer, kömür, demir-çelik gibi ürünlerin yanı sıra et, süt, kuru gıda ürünleri Balıkesir'deki lojistik köyden yüklenerken hem yurtiçi hem de yurtdışına taşınmaktadır. Aynı zamanda bölgede ulaşım ağı bakımından önem taşıyan bir diğer proje ise TOBB'un öncülüğünde ve Ulaştırma Bakanlığı desteğiyle yürütülen Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) projesidir. Bu iki projenin Balıkesir'de bir araya gelmesiyle; ihracatın hızlandırılması ve lojistik maliyetlerin azaltılması hedeflenmektedir. Bu sayede Avrupa'ya ihraç edilecek malların zaman ve maliyeti azalacak, İstanbul'un yükü hafifletilecektir. Projenin hayata geçmesiyle birlikte Bandırma ilçesi başta olmak üzere Balıkesir'in stratejik olarak daha fazla önem kazanacağı öngörülmektedir (GMKA, 2013).

Çanakkale ilinin hem ulaşım altyapısını hem de jeopolitik konumunu dikkate aldığımızda son yıllarda yapmış olduğu ulaştırma projeleri ile lojistik açıdan önemli fırsatlar sunduğu görülmektedir. Çanakkale'de metropol şehirlere ulaşımında, yolculuk süresinin kısalmasını sağlayacak birçok altyapı çalışmaları bu süreçte devam etmektedir. Bu projelerden biri de Kuzey Marmara Otoyoluna bağlı Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Projesi'dir (GMKA, 2021). Lojistik alanında yapılan bir diğer yatırım ise 1915 Çanakkale Köprüsü'dür. Köprü devamında yapım aşaması tamamlanan Assos ve Troya Tünelleri ile bağlantısı olan bölgelerin ulaşımına destek olarak Batı Akdeniz, Ege ve Güney Marmara Bölgeleri'nin Avrupa ile karayolu ulaşımı sağlanarak dış ticarete lojistik koridoru oluşturmaktadır. Avrupa ile bu bölgeler arasındaki ticaret, lojistik alanında zaman ve maliyet tasarrufu sağlayacaktır (Çabaş ve Torun, 2022).

### **Sonuç ve Öneriler**

Gelişen ve devamlı kendini yenileyen teknolojiyle birlikte günümüz dünyasında piyasa koşullarına uyum sağlamaya çalışan aynı zamanda ekonomik yapısını güçlendirmeye çalışarak küresel pazar ortamında hizmetini sürdürmeye devam eden pek çok firma, bir rekabete dâhil olma çabası

içerisindedir. Bu süreçte firmalar küreselleşme olgusuyla hizmet verdikleri sektördeki gelişmelere uyum ve gelişim sağlayarak ihtisaslaşma yolunda ilerlemeye devam etmektedir. Firmaların rekabetinde ve tedarik zinciri sürecinde rol üstlenmesi nedeniyle lojistik kavramı son zamanlarda önemli bir sektör olarak görülmektedir. Küreselleşme olgusuyla beraber ticaret ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler sonucu değişime uğrayan ulaşım kavramı, günümüzde lojistik içerisinde yer alan bir kavram olarak ele alınmaktadır. Lojistik kavramı; yapısal olarak incelendiğinde firmaların farklılık yaratabilmeleri ve rakiplerine karşı avantaj sağlayabilmeleri adına hem firmalara hem de üreticilere maliyet düşürücü etkisiyle yarar sağlamaktadır. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan lojistik kavramına ilişkin açıklamalar da konunun önemini bir kez daha vurgulamaktadır.

Bölgesel kalkınmanın yeni araçları arasında görülen lojistik sektörü ve beraberinde lojistik merkezleri bölgeler arası kalkınmış farklılıklarının ortadan kaldırılmasına olanak tanıyacaktır. Bu doğrultuda İBBS 2 Düzeyinde TR22 Bölgesi incelendiğinde; bölgenin artan dış ticaret hacmi, metropol şehirlere yakınlığı, çok modlu taşımacılık sistemine uyum sağlayabilmesi, bölge hizmet sektörünün ülke ortalamasına yaklaşıyor olması, toplamda 4 havalimanına sahip olması, uluslararası limanın varlığı, ulaşım altyapı yatırımlarının ağırlık kazanması bölgenin lojistik alanında bir üs olarak görülmesini sağlamaktadır. Buna ilave olarak bölgenin lojistik alanında gelişebilmesi için öncelikle ulaşılabilirliğinin sağlanması ve ulaşım altyapı ağının uygun koşullara getirilmesi gerekmektedir. Ayrıca ulaşım ağlarının birbirlerine entegre olacak şekilde yapılanmaları ve bölgeye yarar sağlayacak şekilde tamamlanmaları gerekmektedir. Bu bağlamda mevcut ulaşım olanaklarının hizmet yapısının iyileştirilmesi sağlanmalıdır.

Bölgenin karayolu taşımacılığı değerlendirildiğinde; teknik altyapı eksiklikleri olan mevcut yolların kalite ve güvenlik açısından yeterli düzeye çıkarılması gerektiği özellikle turizm sezonunda oluşan araç trafiğini önlemek amacıyla bölgenin karayolu bağlantısında iyileştirme çalışmaları yapılması gerekmektedir. Ulaşım ağının iyileştirilmesi bakımından bölünmüş yol çalışmaları büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte denizyolu taşımacılığında gerekli altyapı yatırımları aracılığıyla hem yolcu kapasitesinin hem de denizyolu ulaşımının aktif kullanıldığı şehir sayısının artırılması yönünde gerekli çalışmaların yapılması; yük taşımacılığında ise liman altyapılarının iyileştirilerek modern lojistik yöntemlere geçilmesi sağlanmalıdır. Bölgenin turizm potansiyeli değerlendirildiğinde Çanakkale ilinin kruvaziyer liman kapasitesinin iyileştirilmesi, bölgeye gelen turist sayısının artmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda bölgenin kendi ilçeleri arasındaki deniz ulaşımının zayıf olması nitekim adalara ulaşım süresinin uzun ve seferlerin yetersiz oluşu bu bölgelerin eğitim, sağlık, ticaret gibi hususlarda geri kalmasına neden olmaktadır. Bu konular üzerinde gerekli düzenlemelerin ve çalışmaların yapılması bölge refahının artışında etkili olacaktır.

Demiryolu ulaşım ağı hem yolcu hem de yük taşımacılığında önemli avantajlar sağlamaktadır. Balıkesir'in halihazırdaki demiryolu ağı yük taşıma ağırlıklı işlemekte olup kapasite ve sefer sayısı bakımından şehir potansiyelinin altında kalmaktadır. Bu bağlamda yolcu taşımacılığının teşvik edilmesi ve işleyen demiryolu ağının günümüze daha uygun hale getirilmesi sağlanmalıdır. Bandırma-Bursa-

Yenişehir-Osmaneli Hızlı Tren Projesi'nin, Çanakkale'ye bağlanması; yolcular ve nakliye faaliyetleri açısından şehrin daha ulaşılabilir duruma gelmesini sağlayacaktır. Bununla birlikte bölgeye yeni yatırımcıları çekmesi ve beraberinde bölgede yaşam kalitesinin artması sağlanacaktır. Ayrıca bölge havaalanlarından yapılan uçuşların sadece belirli şehirlerle sınırlı kalması ve bu uçuş sayılarının az olması bölge ulaşılabilirliğini kısıtlamaktadır. Bu anlamda havaalanlarının iyileştirilerek hem ulusal hem de uluslararası hava ulaşımına açılması ve diğer ulaşım yöntemleri ile bütünleştirilmesi bölge kalkınması açısından oldukça önemli olacaktır.

Bölgesel kalkınma açısından, lojistik master planının çıkarılması; bölgenin etkinliğini ve verimliliğini bir bütün halinde artırılmasını sağlamaktadır. Bu sayede iş olanakları ve gelişmeler desteklenerek ekonomiye katkıda bulunulacaktır. Bölgenin lojistik açıdan gelişiminin sağlanabilmesi ve uluslararası pazarlardan pay alabilmesi için lojistik master planının hazırlanması önem arz edecektir. Lojistik alanında gerek duyulan kalifiyeli insan gücüne katkı açısından üniversite ve sanayi işbirliklerinin önemli oldukça fazladır. Bu bağlamda Kamu-Üniversite-Sanayi İşbirliğinin (KÜSİ) desteklenerek bölge sanayisinin yenilikçi yapısının ortaya çıkarılması sağlanmalıdır. Bunların yanı sıra lojistik alanında eğitim kurumlarının açılması ve sertifikalı eğitimler ile bu alanda nitelikli elemanların yetiştirilmesi gerekmektedir. Bölgede yetiştirilen ürünlerin, doğru zamanda ve doğru şekillerde tüketiciye ulaştırılması son derece önemli olduğundan lojistik alanında hizmet veren firma tesis sayılarında ve türlerinde artış yaşanması da bölgenin önemini artıracaktır.

### **Kaynakça**

- Akkaya, F. (2011). TR90 Bölgesi Lojistik Mevcut Durum Analizi ve Gelişme Stratejisi. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı: Trabzon.
- Albayrak, F. (2024). Bölgesel Kalkınmada Lojistik Sektörünün Önemi: 1915 Çanakkale Köprüsü Örneği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Çanakkale.
- Bilgin, T. ve Sunaoglu, Ş. K. (2022). Lojistik Performans ve Uluslararası Ticaret İlişkisi Üzerine Alanyazın İncelemesi. Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (53), 325-344.
- Bilginer, N., Kayabaşı, A., ve Sezici, E. (2008). Lojistik Faaliyetlerin Süreçsel Etkinliğine Etki Eden Faktörlerin Değerlendirilmesi Üzerine Ampirik Bir Çalışma. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (22), 277-296.
- Chang, C.-H., Lu, C.-S., and Lai, P.-L. (2021). Examining the drivers of competitive advantage of the international logistics. *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 25(12), 1-27.

- Çabaş, M., ve Torun, M. (2022). 1915 Çanakkale Köprüsü'nün Bölge Ekonomisine Katkısı. E. Sarıdoğan (ed). içinde Çanakkale Bölgesinin Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Bölgesel Kalkınma (s. 152-161). Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım:Bursa.
- Çağlar, B. (2022). Çanakkale İlinin Lojistik Üs Olma Potansiyeli Açısından Mevcut Durum Analizi. Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 4(2), 234-253.
- Çamlıca, Z., Akar, G. S., ve Şenkayas, H. (2016). TR32 Bölgesinin Lojistik Açısından Analizi. Aydın İktisat Fakültesi Dergisi, 1(2), 73-88.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2023). Faaliyet Raporları: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/FaaliyetRaporlari.aspx> (Erişim tarihi: 04.05.2024).
- Türkoğlu, M. Ve Duran, G. (2019). Lojistik Sektörünün Önemi ve Bölgesel Kalkınmaya Katkıları. Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Uygulamalı Sosyal Bilimler ve Güzel Sanatlar Dergisi, 1(2), 86-97.
- GMKA (2013). TR22 Güney Marmara Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı. <https://www.gmka.gov.tr/dokumanlar/yayinlar/TR22-Guney-Marmara-Bolgesi-2014-2023-Bolge-Plani.pdf> (Erişim tarihi: 05.05.2024).
- GMKA (2019). Balıkesir Lojistik Atlası: <https://www.gmka.gov.tr/dokumanlar/yayinlar/Balikesir-Lojistik-Atlasi.pdf> (Erişim tarihi: 05.05.2024).
- GMKA (2021). Çanakkale Lojistik Yatırım Rehberi. <https://www.gmka.gov.tr/dokumanlar/yayinlar/Canakkale-Lojistik-Rehberi.pdf> (Erişim tarihi: 05.05.2024).
- Kalkınma Bakanlığı (2013). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018. Kalkınma Bakanlığı: Ankara.
- 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.
- KGM (2024). Karayolları Genel Müdürlüğü. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/default.aspx> (Erişim tarihi: 07.05.2024).
- Kherbash, O., and Mocan, M. L. (2015). A Review of Logistics and Transport Sector as a Factor of Globalization. Procedia Economics and Finance, (27), 42-47.
- Koçak, A., ve Arun, Ö. (2006). İçerik Analizi Çalışmalarında Örneklem Sorunu. Journal of Selcuk Communication, 4(3), 21-28.
- Kumar, S., and Hoffman, J. (2002). Globalization: The Maritime Nexus. The Handbook of Maritime Economics and Business (s. 35-62). içinde London: Costas Grammenos.
- Kuş, E. (2012). Nicel - Nitel Araştırma Teknikleri. Anı Yayıncılık: Ankara.

- Oğuztürk, B. S., ve Çetin, B. (2012). TR61 Bölgesine Lojistik Açından Bir Bakış. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (16), 149-166.
- Orhan, O. Z. (2003). Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul Ticaret Odası: İstanbul.
- Ratliff, H. D., and Nulty, W. G. (1997). Logistics Composite Modeling. The Planning and Scheduling of Production Systems (s. 10-53). içinde Boston.
- Rushton, A., Croucher, P., and Baker, P. (2014). The Handbook of Logistics and Distribution Management. London: Kogan Page.
- Süygün, S. (2023). Lojistik Sektörünün Lokasyon Katsayısı Yöntemi İle Analizi: TR62 Bölgesi Üzerine Bir İnceleme. Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 7(2), 110-119.
- Şengel, S. (2012). Bölgesel Kalkınma Açısından Lojistiğin Önemi ve Sorunlar, Çözüm Önerileri: Trakya Bölgesi Örneği. Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, 1(1), 12-23.
- Tutar, E., Tutar, F., ve Yetişen, H. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri ( Romanya Ve Macaristan ) İle Karşılaştırmalı Bir Analizi. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 17(2), 190-216.
- TÜİK (2024). Türkiye İstatistik Kurumu. <https://www.tuik.gov.tr/> (Erişim tarihi: 07.05.2024).
- UAB (2024). T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. <https://www.uab.gov.tr/> (Erişim tarihi: 07.05.2024).
- Wassenhove, L. V. (2006). Blackett Memorial Lecture Humanitarian Aid Logistics: Supply Chain Management In High Gear. Journal of the Operational Research Society, 57(5), 475-489.
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H. (2021). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. Seçkin Yayıncılık: Ankara.