

Sivil Havacılıktan Lojistik Merkeze: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği*

From Civil Aviation To Logistics Center: The Case Of Istanbul Sabiha Gokcen Airport

Dr. Fatih ÇAKMAK**

Öz

Bu çalışma, Türkiye’de sivil havacılığın gelişim süreciyle birlikte havalimanları-
nın aynı zamanda birer lojistik merkez haline getirilme potansiyelini Sabiha Gökçen
Havalimanı örneği üzerinden incelemektedir. Makalenin odaklandığı temel problem
Sabiha Gökçen Havalimanı’nın lojistik merkez (üs) olma potansiyelini ve sağlayacağı
ekonomik-ticari faydaları ortaya koymaktır. Makalede yöntemsel olarak SWOT anali-
zi kullanılmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı; İstanbul gibi metropol bir kentte yer
alması, uluslararası havalimanı niteliği taşıması, bulunduğu coğrafi alan, mevcut alt-
yapısı, ulaşım sistemi vb. çeşitli etkenlerden dolayı lojistik bir merkez olarak kullanıl-
ma olanağına sahiptir. Bu bakımdan Sabiha Gökçen Havalimanı sadece yolcu taşıma-
cılığı açısından değil kargo taşımacılığı, e-lojistik, depolama ve dağıtım gibi alanlarda
da faal olarak kullanılabilir. Bu durum aynı zamanda ülkemize iç ve dış ticaret açısın-
dan da stratejik bir avantaj sağlayabilir. Bu değerlendirmeler çerçevesinde makalede
öncelikle Dünya’da ve Türkiye’de sivil havacılığın kısa tarihçesi, Türkiye’de lojistik
merkezler ve işlevleri başlıkları ele alınmaktadır. Daha sonra İstanbul Sabiha Gökçen
Havalimanı örneği üzerinden lojistik merkez olabilme potansiyeli ve sağlayacağı fay-
daları analiz edilmektedir. Makaleden elde edilen sonuca göre çevresel alanının ge-
tirdiği coğrafi avantajlar, kara, hava, deniz yollarına ulaşım kolaylığı, büyükşehirlerle

* Bu makale yazarın Haliç Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Anabilim Dalında hazırladığı “Sivil
Havacılığın Gelişimi ve Sabiha Gökçen Özelinde Lojistik Üstü Kurulmasına Yönelik Bir Model Çalışması”
başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

** ORCID: 0009-0006-5754-4609, Cakmakfatih7861@gmail.com

ve sanayi şehirleriyle olan yakınlık, uluslararası uçuşların transit noktalarından birisi olması gibi avantajlı yönlerinden ötürü Sabiha Gökçen Havalimanı lojistik bir merkez haline getirilebilir ve bu durum Türkiye'nin iç ve dış ticaretini olumlu yönde etkileyebilir.

Anahtar Kelimeler: Sabiha Gökçen Havalimanı, Sivil Havacılık, Lojistik Merkez, İç ve Dış Ticaret

Abstract

This article examines the potential of airports to become logistics centers along with the development process of civil aviation in Turkey, through the case of Sabiha Gökçen Airport. The main problem that the article focuses on is to reveal the potential of Sabiha Gökçen Airport becoming a logistics center (base) and the economic and commercial benefits it will provide. SWOT analysis is used methodologically in the article. Sabiha Gökçen Airport is located in a metropolitan city like Istanbul, has the characteristics of an international airport, its geographical area, existing infrastructure, transportation system, etc. It has the opportunity to be used as a logistics center due to various factors. In this respect, Sabiha Gökçen Airport can be used actively not only in terms of passenger transportation but also in areas such as cargo transportation, e-logistics, storage and distribution. This situation can also provide a strategic advantage to our country in terms of domestic and foreign trade. Within the framework of these evaluations, the article primarily covers the brief history of civil aviation in Turkey and the world, logistics centers in Turkey and their functions. Then, its potential to become a logistics center and its benefits are analyzed through the case of Istanbul Sabiha Gökçen Airport. According to the results obtained from the article, Sabiha Gökçen Airport can be turned into a logistics center due to its advantageous aspects such as the geographical advantages of its environmental area, ease of access to land, air, sea proximity to metropolitan cities and industrial cities, and being one of the transit points of international flights, and this situation can positively affect Turkey's domestic and foreign trade.

Keywords: Sabiha Gokcen Airport, Civil Aviation, Logistics Center, Domestic and Foreign Trade

Giriş

Küreselleşmenin ortaya çıkması, teknolojik olanakların gelişmesi ve yaygınlaşması, ulusaşırı şirketlerin her geçen gün daha da büyümesi dünyadaki ekonomik ve ticari rekabeti en üst düzeye taşımıştır. Günümüz dünyasında ticari bir mal üretimi kadar onun pazara en uygun şekilde aktarılması ve dağıtılması da büyük önem taşımaktadır. 20. yüzyıldan itibaren dünyadaki artan rekabet ve globalleşen ülke ekonomileri, hem büyük hem de küçük ölçekli şirketlerin bulundukları sektörden en üst seviyede pay alma amaçları hız ve maliyetlerin düşürülmesi konusunu ülkelerin ve şirketlerin gündemine sokmuştur. Hızlı üretim ve maliyet tasarrufu sağlayan şirketler kendilerini bir adım öne geçmiş saymaktadır. Bu avantajın gerçekleşmesini sağlayacak en önemli faktörlerden birisi ise lojistikdir. Şirketler ürettikleri malları hızlı ve daha düşük maliyetlerle talep edenlere satmasında lojistik, hem kapasite artışında hem de rekabette önemli bir bileşendir. Lojistik üsler, bu süreçte özellikle yer, zaman ve maliyet açısından ciddi faydalar sağlamaktadır (Paçacı & Erol & Çubuk, 2022).

İkibinli yıllardan önce oldukça sade ve basit olarak yürütülen lojistik sektörü, ikibinli yıllardan günümüze yaşanan tüm gelişmeler ışığında, globalleşmekte ve belli alanlarda toplanmaktadır. Belli bir coğrafi bölgelerde toplanan bu birliktelikler lojistik üs, lojistik merkez veya lojistik köy olarak adlandırılmışlardır. Bu değişik isimlerde anılan lojistik üsler, bölgesel ve küresel olarak ekonomilere ciddi katkılar sağlamaktadır. Ülkeler, kendi sınırları içerisinde bulunan işletmelerin rekabet etmesini sağlamak ve yerel ve küresel ticaretin gelişmeleri için lojistik üslerinin yatırımlarına ağırlık vermişlerdir. Bu sayede, işletmelerin lojistik maliyetleri azalırken, ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınması artacak ve lojistik sıkıntıları en aza indirilecektir. Günümüzde, hem küresel hem de yerel pazarlarda yeni fırsatların ortaya çıktığı devasa gelişmeler ve dönüşümler yaşanmaktadır. Bu gelişmeler, taşımacılık ve özellikle taşınan malların dağıtımı gibi konular ile dağıtılan yerin coğrafi özellikleri arasındaki ilişkiyi belirgin hale getirmiştir (Hesse & Rodrigue, 2004: 171-172).

Günümüzde sıklıkla kullanılan lojistik kavramı, Yunancada “logisticos” kelimesinden türemiştir. Bu kelime temelde bir hesabın yapılması, bir kitabın üretilmesi işi veya bir hesabın beceri ile yapılması anlamlarına gelmektedir (Koban & Keser, 2007: 35). Kelime Türkçeye de Yunan dilinden gelen “logistikos” kelimesinden geçmiştir. Ayrıca bu kelime Fransız dilinde logistique, Almancada unterbringungswesen, İngilizcedeki ise logistics olarak kullanılmaktadır (Sürmen & Aygün, 2006: 54). Lojistik kavramı oldukça eski ve daha çok askerî kökenli bir kavramdır. Tarih boyunca savaş zamanlarında cephedeki askere yemek, kıyafet ve askeri ekipman temin etmek gibi amaçları ifade etmek için kullanılmıştır. Kavramsal açıdan bakıldığında ise lojistik, iş hayatındaki şirketlerin ve insanların taleplerini karşılamak için üretilen ürünlerin üretim aşamasından tüketim aşamasına kadar ki işlem akışının yönetimidir (Akyıldız, 2004). Lojistiğin; taşımacılık, depolama, sigortalama, envanter yönetimi, gümrükleme, ambalajlama gibi çeşitli bölümleri bulunmaktadır. Lojistik üslerin veya lojistik merkezlerin kurulumunda kara, hava ve deniz yolu ulaşımına elverişlilik ve yakınlık, coğrafi alanın genişliği, altyapı hizmetlerinin yeterliliği, diğer alanlarla entegrasyon gibi faktörler önem taşımaktadır. Bu bakımdan Sabiha Gökçen Havalimanı, Türkiye’nin en önemli uluslararası havalimanlarından birisi olarak sahip olduğu birçok özellik açısından lojistik bir merkez olarak kullanılabilme potansiyeline sahiptir.

Bu değerlendirmeler ışığında aşağıda Türkiye’de sivil havacılığın kısa tarihçesi, Türkiye’de lojistik merkezler ve işlevleri başlıkları ele alınacak ve akabinde Sabiha Gökçen Havalimanı örneğinde sivil havacılık ve lojistik merkez ilişkisine odaklanılmaktadır. Bu bağlamda Sabiha Gökçen havalimanının havacılık potansiyeli yanında lojistik açıdan potansiyelleri irdelenmektedir. Mevcut durumu, ulaşım ağı ve çevresel durumu, rekabet etme potansiyeli ile güçlü ve zayıf yönleri analiz edilmektedir.

1. Dünyada ve Türkiye’de Sivil Havacılığın Kısa Tarihi

Dünyada havacılığa dair ilk uçuş denemeleri eski Yunan kaynaklarına kadar uzanmaktadır. İnsanoğlu kendi kabiliyetlerini farkedip diğer yaşam çevresini tanımaya başladığından beri, sürekli gözlemler yapmış ve diğer canlıların hareketlerini öğrenmeye ve tanımlamaya çalışmıştır. Örneğin kendisinden daha hızlı hareket eden, suyun içinde yaşamını sürdürebilen veya havada uzun süre kalan hayvanları araştırmıştır. Yerleşim yerlerinde bulunan suları ve suyun içindeki yaşamları incelemiş; kuşların uçuşu ve hareket özgürlüklerine özenmiş ve bir gün uçabilmenin imkanını tasavvur etmiştir. Bütün bu düşünceler ve araştırmalar, bugün gelinen noktada hava taşımacılığında insanlığın gösterdiği başarının kaynağı olmuştur (Mengü, 2013: 43).

Diğer taraftan dünyada taşımacılığa dayalı modern havacılığın ilk temelleri ise 20. yüzyılın başında atılmıştır. 1901 yılında Amerikalı Gustave Whitehead, “The Condor” adlı hava aracı ile havadan ağır, motorlu, yönlendirilebilir ve insan taşıyabilen bir uçuş yaparak modern havacılıkta önemli bir dönüm noktasına imza atmıştır (Erel, 2016: 1). 1903 yılında Wright kardeşler, uzun süren deneme ve araştırmalar sonucunda, insan taşıyabilen ilk motorlu uçağı tasarlamış ve uçurmuştur. 1903’te gerçekleştirdikleri bu uçuşla 6,1 metre yüksekliğe çıkıp, 12 saniye boyunca 36,57 metre mesafe kat etmişlerdir. Aynı gün üç uçuş daha gerçekleştirerek bunlardan birinde 59 saniye boyunca 259,7 metre mesafe kat etmişlerdir. Her ne kadar bu ilk uçuşun performans verileri günümüz teknolojik standartlarının oldukça gerisinde kalsa da 1903 yılı insanlık tarihinde ilk kontrollü motorlu uçuşun gerçekleştiği tarih olarak kabul edilmektedir (Candan, 2012: 128). Sivil havacılığın dünyada yaygınlaşması II. Dünya savaşı sonrası hız kazanmıştır. Bu süreçten itibaren gerek Avrupa gerekse Amerika’da çok sayıda havayolu şirketi kurulmuştur. 1916 yılında ABD merkezli kurulan Boeing şirketi zamanla büyük ve modern yolcu uçak üreticisi haline gelmiştir. Daha sonra 1970 yılında Avrupa merkezli kurulan Airbus şirketi de bir diğer büyük ve modern yolcu uçağı üreticisi olmuştur. Her ikisi de günümüzde yolcu taşımacılığı yapan havayolu şirketlerine farklı modellerde uçak üreten iki ana şirket olarak bilinmektedir.

Türkiye’de sivil havacılık faaliyetleri 1912 yılında başlatılmış ve 1925 yılında “İstikbal Göklerdedir” ilkesini şiar edinen Türk Teyyare Cemiyeti’nin kurulmasıyla kurumsal bir kimliğe kavuşmuştur. Cemiyet, ilerleyen süreçte “Türk Hava Kurumu” adını alarak faaliyetlerine devam etmiştir. Türkiye’de ilk askeri olmayan sivil hava taşımacılığı ise 1933 senesinde gerçekleşmiştir. 1954 senesinde Ulaştırma Bakanlığı’nın çatısı altında oluşturulan “Sivil Havacılık Daire Başkanlığı”, 1987 senesinde yeniden yapılandırılarak “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” adını almıştır. SHGM’nin kurulmasıyla birlikte sektöre yeni işletmeler dâhil olmuş ve bu gelişme, günümüzde oldukça büyük bir hacme ulaşan Türk sivil havacılığının temelini oluşturmuştur (SHGM,

2013: 78). Türk sivil havacılık tarihinde öne çıkan iki isim ise Vecihi Hürkuş (Teyyareci Vecihi Bey) ve Nuri Demirağ'dır. Her iki isim de Türkiye'de havacılığın gelişmesinde öncü rol oynamış ve sektöre kalıcı katkılar sunmuştur.

Dünyada ve ülkemizde sürekli büyüyen sivil havacılık sektörü Türkiye ekonomisi için önemli bir değer oluşturmaya başlamıştır. Ülkemizde en fazla yolcu geçişinin olduğu havaalanı terminalleri özel sektör tarafından işletilmekle birlikte havacılık sektörü birçok yasal düzenleme ve işletme modeli ile daha çok kamu tarafından kontrol edilmektedir. Sektörde kontrolü ve birçok düzenlemeyi sağlayan en önemli kurumlar şunlardır: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Devlet Meteoroloji Genel Müdürlüğü. Türkiye'de havayolu taşımacılığı özellikle 2000'li yılların başlarından itibaren ciddi bir artış kazanmıştır. Özel sektörün bu alanda önemli yatırımlar yaparak faaliyete başlamasıyla yaratılan rekabet ortamının pozitif yansımaları olmuştur. Bugün Türkiye'de sivil meydan olarak kullanılan 59 tane havaalanı bulunmaktadır. Havayolu yolcu trafiğinin yaklaşık %50'sini İstanbul ili oluşturmakta ve onu Antalya, Ankara ve İzmir gibi iller takip etmektedir. Ülkemizde sivil havacılıkta Türk Hava Yolları, A Jet, Pegasus ve Sun Express gibi şirketler faaliyet yürütmektedir. Aşağıdaki tabloda Türkiye'de 2000-2024 yıllarında meydana gelen yolcu trafiği gelişimi gösterilmektedir.

Tablo 1: Yıllara göre Türkiye'deki Havayolu Yolcu Sayıları (2000-2024 Yılları Arası)

Yıl	İç Hat (Milyon)	Dış Hat (Milyon)	Toplam (Milyon)	Artış Oranı
2000	13,3	21,64	34,94	
2001	10,01	23,56	33,57	-3,90%
2002	8,7	24,93	33,63	0,20%
2003	9,12	25,14	34,26	1,90%
2004	14,42	30,36	44,78	30,70%
2005	19,95	34,58	54,53	21,80%
2006	26,64	32,13	58,77	7,80%
2007	29,3	37,15	66,45	13,10%
2008	32,89	42,7	75,59	13,80%
2009	36,51	42,23	78,74	4,20%
2010	43,05	48,47	91,52	16,20%
2011	58,25	59,36	117,61	28,50%
2012	64,72	65,63	130,35	10,80%
2013	76,15	73,28	149,43	14,60%
2014	85,42	80,3	165,72	10,90%
2015	97,04	84,03	181,07	9,30%
2016	102,5	71,24	173,74	-4,00%
2017	109,5	83,53	193,03	11,10%
2018	112,91	97,58	210,49	9,05%
2019	99,95	108,42	208,37	-1,01%
2020	49,74	31,87	81,61	-60,83%
2021	68,46	59,68	128,14	57,02%
2022	78,32	103,46	181,78	41,86%
2023	90,39	123,3	213,69	17,55%
2024	95,29	134,69	229,98	7,62%

Tablo 1’de görüldüğü üzere yıllar itibariyle havayolu taşımacılığı sürekli bir büyüme trendi yakalamıştır. 2000 yılında 35 milyon olan yolcu sayısı 2024 yılında 6 kat artışla 230 milyona yaklaşmıştır. Sivil havacılık sektörü, 2016 yılında Türkiye’de yaşanan olumsuz bazı süreçler sebebiyle meydana gelen azalma ve 2020 ile 2022 yılları arasında devam eden Covid-19 pandemisi hariç sürekli bir büyüme halinde olmuştur.

Türkiye’de iç hat yolcu taşımacılığının en fazla yapıldığı havalimanı toplam pay içerisinde %20 ile Sabiha Gökçen Havalimanıdır. Onu %18 ile İstanbul Havalimanı, %16 ile Ankara Esenboğa Havalimanı ve %10 ile İzmir Adnan Menderes Havalimanı takip etmektedir. Dış hat yolcu taşımacılığında ise toplam pay içerisinde %67 ile İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı ilk sırada gelmektedir. Onları %22 ile Antalya Havalimanı takip etmektedir.

2. Türkiye’de Lojistik Merkezler ve İşlevleri

Ülkemizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, 2053 yılı öngörülleri ile çatı hedefin GSYİH olduğu, ek transit geliri, artan ihracatın desteklenmesi ve ek maliyet tasarrufu ana hedefleri olan bir master planı hazırlanmıştır. Buna göre Türkiye’nin lojistik bölgesel merkez olması, transit yükün ülkemiz üzerinden geçmesi, lojistik maliyetlerin azaltılması, kaynakların verimli yatırımlara yönltilmesi hedeflenmiştir. Bu çerçevede stratejilerin, mevzuatın ve sektör paydaşlarının koordinasyonu, düzenleme mekanizmalarının güçlendirilmesi ile lojistik olgunluk, teknoloji ve insan kaynağının iyileştirilmesi yardımcı hedefleri belirlenmiştir. Türkiye’de hali hazırda 13 şehirde lojistik merkez bulunmaktadır. Bu merkezler Samsun, Manisa, Ankara, Denizli, İstanbul Halkalı, Eskişehir, Uşak, Kahramanmaraş, Konya, Mersin, Kars, İzmit ve Balıkesir olarak sıralanabilir.

2.1. Samsun Lojistik Merkezi

Türkiye’nin kurulmuş ilk lojistik merkez olma özelliğine sahip olan Samsun Lojistik Merkezi, Rusya, Kırım, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan gibi ülkelere yönelik ulaşırma, depolama hizmetleri ve dağıtım hizmetlerinin sağlanması açısından stratejik bir konumda yer almaktadır (Şahin & Özkaya, 2020). Samsun Lojistik Merkezi, toplam 680.000 metrekaarelik bir alan üzerine inşa edilmiş olup, bunun 225.000 metrekaresi depolama alanları için ayrılmıştır. İnşaatı tamamlanan toplam kapalı alan 80.000 metrekaare olup, bu alanın 17.500 metrekaresi merkezin müşterilerine kiralanmıştır. Merkez; kara (2 km), demiryolu (3 km), deniz ve hava yolu bağlantılarına sahiptir. Coğrafi konumu itibarıyla havalimanına 8 kilometre, Samsun Limanı’na 18 kilometre, Yeşilyurt Limanı’na 2,5 kilometre ve Toros Limanı’na 2,5 km mesafede bulunmaktadır. Samsun Lojistik Merkezi bünyesinde depoların kiralaması, elleçleme hizmetleri, konteynerlerin depolaması, TIR parkları, kantar ve gümrüklü depo hizmetleri sunulmaktadır. Bunlara ek olarak, destek hizmetlerinin sağlanması için güvenlik hizmeti, sosyal tesisler, yangın istasyonu ve ambulans hizmetleri de yer almaktadır. Ortak bölgelerde ve genel bakım hizmetleri kapsamında ise peyzaj düzenlemeleri ile bakım ve onarım hizmetleri sağlanmaktadır (bk. www.slcturkiye.com). Merkezde elleçlenen başlıca ürün grupları arasında kereste, demir, buğday, rulo saç, hurda, bakır, klinker,

konteyner, odun kömürü gıda maddeleri, çimento gibi çok çeşitli sanayi ve tarım ürünleri yer almaktadır (Karadeniz & Akpınar, 2011).

2.2. Manisa Lojistik Merkezi

Manisa Lojistik Merkezi; mevcut sanayicilerin navlun maliyetlerini düşürmek, sağlanan navlun avantajlarını yeni yatırımlara kanallandırmak istihdamı artırmak, ulusal ve uluslararası ölçekte lojistik süreçlerde hız ve maliyet verimliliğini sağlayarak sanayicilerin küresel rekabet gücünü artırmak ve doğrudan yabancı yatırımları teşvik ederek sermaye girişi ve istihdam yaratmak amacıyla, %100 bölge iştirakiyle 2010 yılında faaliyete geçmiştir. Merkez, toplam 306.000 metrekaresel bir alan üzerinde kurulmuştur. Bünyesinde 75.500 metrekaresel konteyner sahası, 60.770 metrekare serbest kapalı depolama alanı ve 20.660 metrekare beton yükleme-boşaltma rampası yer almaktadır. Ayrıca, 9,7 kilometre uzunluğundaki iltisak hattı ile kapalı vagon operasyonları da desteklenmektedir. Manisa Lojistik Merkezi; demiryolu taşımacılığı, parsiyel yük taşıma, elleçleme, depolama, kantar tartımı, TIR parkı ve çevrimiçi hizmetler gibi çok çeşitli lojistik hizmetleri sanayicilere sunmaktadır (Bk. moslojistik.com).

2.3. Ankara Lojistik Merkezi

Ankara Lojistik Merkezi, Türkiye'nin ilk kara limanı ve uluslararası lojistik üssü olarak 2004 senesinde sektörün ihtiyaçları ve talepleri doğrultusunda, 45 sektör men-subunun bir araya gelmesiyle hayata geçirilmiştir. Otoyol üzerinde konumlanan merkez, 15 Ekim 2010 tarihinde hizmete açılmıştır. Üssün kurulmasındaki temel amaçlar, Ankara ilinin ithalat ve ihracatına, transit ve iç lojistik ihtiyaçları için çözüm sunmak ve coğrafi avantajı sayesinde Anadolu'nun merkez lojistik üssü haline gelmesini sağlamaktır. Ayrıca, şehir içinde düzensiz koşullarda faaliyet gösteren nakliyecilerin, şehrin dışında modern, çağdaş ve çevreyi olumsuz etki yaratmayacak bir lojistik merkezde birleşerek sinerji yaratması hedeflenmiştir. Ankara Lojistik Üssü, 130.000 metrekare alan üzerinde kurulmuş olup, 2.100 araç parkı kapasiteli, 300 nakliye şirketi ve sosyal tesislere ev sahipliği yapmaktadır. Yıllık 400.000 araç giriş-çıkış kapasitesine sahip olan tesiste; ofis ve ticari alan kiralama, gümrüklü sahalar, serbest depo ve tır parkı hizmetleri sunulmaktadır (Bk. WEB, 2025). Ayrıca depo ve antrepolar, akaryakıt istasyonu, gümrük idare birimleri, tır gümrük müdürlüğü, merkez laboratuvarı, banka, kafeterya, otel, revir, araç yıkama ve tamir üniteleri gibi geniş kapsamlı altyapı olanakları mevcuttur. Merkez, kendi simülasyon merkezinde üniversite öğrencilerinin eğitimine katkıda bulunmakta; üniversiteler, teknik liseler ve kamu kuruluşları ile iş birliği içinde sektörün sorunlarını çözmek ve gelişimini desteklemek amacıyla sektör fuarları, zirveler, paneller, çalıştaylar ve eğitim toplantıları düzenlemektedir (Bk. WEB, 2025).

2.4. Denizli Lojistik Merkezi

Denizli ili ve çevre illerdeki ürünlerin Alsancak ve Aliağa limanları ile şehir içindeki alanlara taşınması, yük taşımacılığında oluşan darboğazların giderilmesi ve lojistik kapasitenin artırılması amacıyla, Kaklık İstasyonu'nda 120.000 metrekairelik bir alan üzerine bir lojistik merkez kurulmuştur. Kara ve demiryolu bağlantıları bulunan merkezin Çardak Havaalanı'na uzaklığı ise 30 km'dir (Bayhan & Türkmen & Kepe, 2017). Merkezden seramik, fayans, demir, feldispat, beyaz eşya, mermer, kömür, kliniker, konteyner, tekstil ürünleri, gıda ürünleri ve bakır hammaddesinin taşınması yapılmaktadır (Elgün & Algalal, 2021).

2.5. İstanbul Halkalı Lojistik Merkezi

Halkalı Lojistik Merkezi, 2004 yılında kurulmuş olup toplamda 220.000 metrekairelik bir alanı kapsamaktadır. Bu alanın 47.900 m²'si kapalı depolama, 60.000 m²'si konteyner sahası, 19.000 m²'si ihracat, 20.000 m²'si ise ithalat alanı olarak ayrılmıştır. Kalan kısımlar ise yeşil alan ve yollar için kullanılmaktadır (Terzi & Bölükbaşı, 2016). Merkez; karayolu ve demiryolu altyapısına sahip olup, intermodal taşımacılığa uygundur. Yakınında Ambarlı Limanı (10 km) ve Atatürk Havaalanı (19 km) bulunmaktadır (UAB-DDGM Raporu, 2018). Ayrıca RO-LA taşımacılığı da merkezin sunduğu imkanlar arasındadır (Şahin & Özkaya, 2020). Lojistik merkezde, ihraç ve ithal eşya taşımacılığının yanı sıra tekstil, işlenmiş deri, küçük ev aletleri, oto yedek parçası, temizlik maddeleri, gıda ve kağıt gibi çeşitli ürünlerin taşımacılığı planlanmaktadır (Karadeniz & Akpınar, 2011). Elleçleme, antrepo hizmetleri (etiketleme, ayırıştırma) ve entegre taşımacılık gibi katma değerli hizmetler de sunulmaktadır. Sosyal olanaklar arasında market, kafe, lokanta, berber ve akaryakıt istasyonu yer almaktadır (Terzi & Bölükbaşı, 2016).

2.6. Eskişehir Lojistik Merkezi

Eskişehir ilinin sanayileşmesine bağlı gelişimi sonrası trafik artışı ve hızlı tren taşımacılığının başlamasıyla demir yoluyla yük taşımacılığının sıkıntı içerisine girmesi gibi sebeplerle lojistik merkez organize sanayi bölgesiyle bağlantılı olarak Hasanbey mevkinde 541 bin metrekaire alan üzerine kurulmuştur. Merkezin karayolu altyapısı, müşteriler açısından tercih önceliği olan yerde olması, lojistik ihtiyaçlara hızlı dönüş yapabilmesi ve teknolojik gelişmelere uygun bir şekilde inşa edilmesi önemini arttırmaktadır. Merkez, ürünlerin taşınması, dağıtılması, depolanması ve diğer lojistik faaliyetlerin gerçekleştirileceği bir bölge olarak tasarlanmıştır. Merkez; inşaat ürünleri, seramik, fayans, demir, beyaz eşya, konteyner, manyezit, gıda maddesi, su ve kömür naklieleri için planlanmıştır (Karadeniz & Akpınar, 2011).

2.7. Uşak Lojistik Merkezi

Ege Bölgesi ile İç Anadolu'yu birbirine bağlayan güzergâh üzerinde yer alan Uşak'ta, 3 adet organize sanayi bölgesi ve 12 adet küçük ölçekli sanayi sitesi bulunmaktadır. Şehirdeki havaalanı, 159 kilometrelik demiryolu hattı ve 470 kilometrelik

karayolu ağı, Uşak Lojistik Merkezi'nin kurulmasında önemli etkenler olmuştur (Elgün & Algalal, 2021). Lojistik merkez, 140.000 metrekairelik bir alana sahip olup, yıllık 246.000 ton taşıma kapasitesine haizdir. Uşak Lojistik Merkezi üzerinden battaniye, iplik, seramik, konteyner, mermer, mermer tozu, plastik hammadde, makine ekipmanları ve gıda maddeleri gibi çeşitli ürünlerin taşımacılığı gerçekleştirilmektedir (Bk. Utikad, 2020b).

2.8. Kahramanmaraş Lojistik Merkezi

Kahramanmaraş Lojistik Merkezi, şehrin önemli ilçelerinden bir olan Türkoğlu'nda 2017 yılı itibariye kurulmuş ve faaliyete başlamıştır. Merkezin kurulduğu Türkoğlu bölgesi, karayolu bağlantıları aracılığıyla Suriye ve Irak'a, ayrıca Mersin ve İskenderun Limanları üzerinden Akdeniz ülkelerine yakın stratejik bir konuma sahiptir. Organize sanayi bölgesine ise yalnızca 3 kilometre mesafededir. Kahramanmaraş Lojistik Merkezi, 805 metrekairelik bir alan üzerinde kurulmuş olup yıllık 1,9 milyon ton taşıma kapasitesi vardır. (Genç & Coşmuş, 2021). Merkezde pamuk, kumaş, krom, gübre, çimento ve demir gibi çeşitli malzemelerin taşımacılığı yapılmaktadır (Şahin & Özka-ya, 2020).

2.9. Konya Lojistik Merkezi

Konya Lojistik Merkezi, karayolunun, demiryolunun ve havayolunun ulaşım ağlarının birbirini kestiği bir alanda kurulmuştur. Konya-Ankara karayolunun yanında ve havaalanına yakınında yer almaktadır. Konya- Mersin demiryolu projesiyle lojistik merkez Mersin Limanına bağlanmaktadır (Baki, 2018). Şehirdeki lojistik faaliyetlerin geliştirilmesi amacıyla 2018 senesinde yapımı tamamlanmış olan Konya Lojistik Merkezi 2020 senesinde hizmet vermeye başlamıştır (Bk. UAB, 2019). İltisak hattı ve karayolu yanında olan lojistik merkezin Konya Havaalanına yakınlığı 3 km'dir. Ancak bölgeye en yakın denizyolu limanı Mersin'de olup, uzaklığı 366 kilometredir (Bk. UAB-DDGM Raporu, 2018). Bu bölgeden kömür, çimento, mermer, bir çok türde gıda malzemeleri, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteynır ve askeri malzemenin taşınmasının yapılması öngörülmüştür (Karadeniz & Akpınar, 2011).

2.10. Mersin Lojistik Merkezi

Mersin sınırları içerisinde bulunan Yenice Lojistik Merkezi'nin kuruluş aşamasında Mersin Limanı'nın konumu, şehrin hızla büyüyen sanayisi ve Akdeniz'e açılan önemli bir merkez olması temel kriterlerden olmuştur. Yenice Lojistik Merkezi kurulurken lojistik sektörüne 896.000 ton taşıma kapasitesi ve 398.000 metrekairelik alan sağlanması hedeflenmiştir (Bk. Utikad, 2020b). Merkezden; araç, konteyner, tarım aletleri, makinelerin yedek parçaları, demir-çelik, gıda maddeleri, boru, seramik, pamuk, çimento, kimyasal maddeler, ambalaj malzemeleri ve askeri yükler gibi çeşitli mamüllerin taşımacılığı gerçekleştirilmektedir (Karadeniz & Akpınar, 2011).

2.11. Kars Lojistik Merkezi

Kars lojistik merkezi, şehir merkezinin 13 kilometre doğusunda konumlandırılarak Kars-Tiflis ve Kars-Iğdır demiryolu projelerinin kesiştiği bölgede yer almıştır. Lojistik merkez kurulmasında Kars şehrinin sınır yakınlığı itibariye Rusya, Gürcistan ve İran'la, ülke içerisinde Karadeniz bölgesi ile mevcut taşımacılık kapasitesinin artırılması amacı etkili olmuştur. Bu kapsamda Karadeniz Bölgesindeki ulaştırma kanallarının geliştirilmesi amacıyla Sahara Tüneli'nin yapılması planlanmıştır. Planlanan Sahara tünelinin tamamlanmasıyla birlikte Ardahan-Şavşat arasında bulunan ve coğrafyadan kaynaklı olumsuzluklar yaratan Sahara dağı engelinin ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır (Şahin & Özkaya, 2020).

2.12. İzmit Lojistik Merkezi

2010 yılında işletmeye açılan İzmit Lojistik Merkezi, şehrin merkezine 5 kilometre uzaklıkta kurulmuştur. İstanbul Anadolu Yakası, Sakarya ve Bursa'ya en yakın intermodal terminal olma özelliği taşıyan merkez, şehrin demiryolu altyapısına en çok ihtiyaç duyulan bölgesinde faaliyete başlamıştır (Karadeniz & Akpınar, 2011). İzmit ve çevre illerdeki ağır sanayi işletmeleri ile liman işletmeleri, lojistik merkezin stratejik önemini artırmaktadır (Akçay, 2019). Karadan ve tren yoluya bağlantılı olan İzmit Lojistik Merkezi, Derince Limanına 15 kilometre uzaklıkta olup Cengiz Topel Havaalanı'na uzaklığı ise 12 kilometredir. Yükleme ve boşaltma faaliyetleri için 600 metre uzunluğunda 5 demiryolu hattına, 65.000 metrekare açık stoklama bölgesi ve gümrük operasyonları için 6.000 metrekarelik geçici depolama alanı bulunmaktadır (Saka & Çetin, 2019). İzmit Lojistik üssünden otomobil, otomotiv yedek parçaları, sunta ve MDF gibi sanayiye yönelik ham madde ve yardımcı maddelerin taşımacılığı gerçekleştirilmektedir (Şahin & Özkaya, 2020).

2.13. Balıkesir Lojistik Merkezi

Balıkesir Lojistik Merkezi, 2014 senesinde faaliyete başlamıştır. Merkez lojistik sektöründe 1 milyon ton kapasiteye sahip olacağı 59.560 metrekare betonarme alan, rampalar ve yükleme alanlarının bulunduğu 247 metrekarelik bina ve toplamda 211 bin metrekarelik alandan oluşmaktadır (Karadeniz & Akpınar, 2011). Lojistik merkez Tekirdağ Bandırma Tren Feribot projesi sayesinde Avrupa bağlantısı ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle Asya bağlantısına sahip olacak biçimde tasarlanmıştır (Bk. Utikad, 2020a). Lojistik merkezin bir yük aktarma noktası olarak tasarlanmış olması şehrin sanayileşmesinin desteklenmesi açısından önemlidir. Merkez, yüklenen ürünlerin Avrupa ve Orta Asya'ya kesintisiz şekilde ulaştırılma olanağı sağlar. Lojistik merkezden otomobil, konteyner, sunta, mdf, mermer ürünleri, gıda maddesi, kaolin, lif ve sentetik maddeler, kömür ve demir cevheri, askeri malzemeler, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri gibi çeşitli ürünlerin taşınması yapılmaktadır (Karadeniz & Akpınar, 2011).

3. Havacılık ve Lojistik Merkez: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) tarafından yapılan “İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi” (İTEP) bünyesinde geliştirilen teknokentin 6 ana unsurundan ilki olarak faaliyete başlamıştır. 1987 senesinde SSB İcra Komitesi kararıyla Pendik Kurtköy’de “İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Sivil Havacılık Merkezi” kurulmasına karar verilmiş ve projenin ilk aşaması olarak 1998 yılında Sabiha Gökçen Havalimanı inşa edilmiştir. Bu havalimanı, o dönem itibariyle yılda 3 milyon dış, 500.000 iç yolcu ve 90 bin ton kargo kapasitesine sahiptir. Sabiha Gökçen Havalimanı işletim faaliyeti, Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde kamu sermayeli bir şirket tarafından yürütülmüştür. Sabiha Gökçen Havalimanı açıldığı 2001 yılından itibaren, Savunma Sanayii Başkanlığı’nın %96,4 sermaye payıyla Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ) tarafından işletilmeye başlanmıştır (Turan & Turan, 2005: 163).

Sabiha Gökçen Havalimanı son dönemlerde yapılan yeni yatırımlar ve kapasite artışları ile Avrupa’nın en fazla yolcu taşıyan ilk 10 havaalanından birisi olmuştur. Ayrıca havalimanının birçok limana yakınlığı sebebiyle gelecek dönemde özellikle kargo operasyonlarında da büyük rol oynayacağı düşünülmektedir. Bu doğrultuda aşağıda Sabiha Gökçen Havalimanının sivil havacılık operasyonları dışında lojistik bir merkez olabilmesi için mevcut durumu, ulaşım ağı ve çevresel durumu, rekabet etme potansiyeli, güçlü ve zayıf yönleri analiz edilmektedir.

3.1. Mevcut Durumu ve Öneriler

Sivil havacılık sektöründe düzenlenen ihalelerde genellikle havaalanı terminallerinin yapımı ve işletilmesi ya da sadece işletilmesi konusu ele alınmaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı ihalesinde ise terminal gelirlerine ek olarak yakıt hizmetleri, yer hizmetleri ve kargo hizmetleri gelirleri de mevcut ihalesinde yer almıştır. İhale dökümanları ve anlaşmalar incelendiğinde işletmecilerin en önemli gelir kaleminin yolcu servis ücretleri olduğu anlaşılmaktadır. Bu ücretler havalimanlarında iç ve dış hat uçuşlarına göre farklı olarak belirlenmekte ve dış hat ücretleri iç hat ücretlerinin yaklaşık 5-6 katı seviyelerinde seyretmektedir. Ücretler sadece giden yolcuların sayısı üzerinden alınmaktadır. Yolcu servis ücretleri, havayolu şirketlerinin bilet fiyatları içinde önemli bir maliyet unsuru olarak yer almakta ve terminal işletmecilerine havayolu firmaları tarafından ödenmektedir. İhale şartnamelerinde belirlenen bu ücretlerde yapılacak değişiklikler, Ulaştırma Bakanlığı’nın onayına tabidir.

Terminal binalarının işletilmesi çeşitli Yap İşlet Devret (YİD) modelleri ile özel işletmelere devredilmiş havaalanlarında, pist operasyonları ve seyrüsefer sistemleri DHMİ’nin sorumluluğunda kalmaya devam etmektedir. Ayrıca DHMİ, ilgili havaalanlarında meydan otoritesi sıfatı ile faaliyet göstermektedir. Havalimanlarının yolcu servis gelirleri dışında en büyük gelir kaynakları, kiralanan alanlardan tahsil kira bedelleri ile kiracıların ciro tutarları baz alınarak bu tutarlardan alınan yüzde komisyonlardan oluşmaktadır. Özellikle dış hatlar terminallerinde bulunan gümrüksüz satış mağazalarından (duty free), alınan kira ve ciro komisyonları terminal işletmeci firmalarının için önemli bir gelir kaynağıdır. Kargo operasyonları ise Sabiha Gökçen Havaalanı

dışında, diğer havalimanlarının ihale şartnamelerinde genellikle yer almamaktadır. 2017 yılında Türkiye’de iç hat yolcu taşımacılığının %19’u ve dış hat yolcu taşımacılığının %12’si İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanından gerçekleşmiştir. Sabiha Gökçen Havalimanı verileri incelendiğinde 2017 yılında taşınan kargo miktarının 2010 yılında taşınan kargo miktarına göre %153 oranında arttığı ve yolcu sayısının 2017 yılında 2010 yılına göre % 180 oranında arttığı görülmüştür (Kılıç & Turgut, 2019: 153).

Aşağıdaki tabloda ise havalimanının 2019-2024 yılları arasındaki mevcut kargo istatistikleri sunulmaktadır.

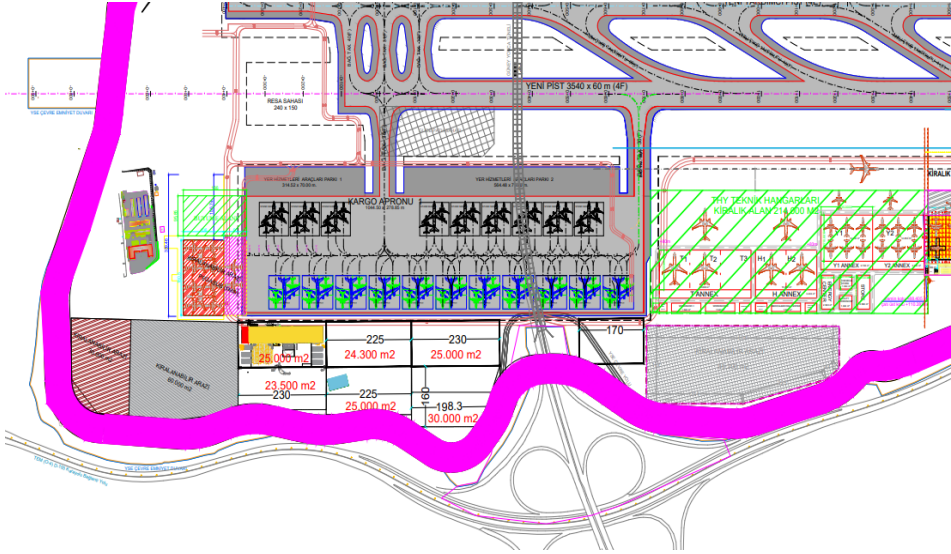
Tablo 2: Sabiha Gökçen Havalimanı Kargo İstatistikleri

Yıl	İç Hat (Yük/kg)	Dış Hat (Yük/kg)
2019	149.978	239.941
2020	101.870	117.328
2021	131.676	173.242
2022	120.528	245.435
2023	130.648	277.302
2024	144.388	324.489

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü İstatistikleri, 2024

Sabiha Gökçen Havalimanının son beş yıldaki mevcut kargo operasyonları durumuna bakıldığında artış ivmesi olmakla birlikte yine de yetersiz bir tablo karşımıza çıkmaktadır. Havalimanının sahip olduğu potansiyeller dikkate alındığında Sabiha Gökçen’in yeni lojistik imkanlarla güçlendirilmesi ve sahip olduğu potansiyeli daha etkin kullanması mümkün hale gelebilir. Bunun en önemli adımlarından birisi havalimanının Güney bölgesinde uygun arazide kargo köyü projesinin tasarlanmasıdır. Sabiha Gökçen Havaalanı Güney bölgede bulunan yaklaşık 150.000 m²’lik arazi üzerinde bir kargo köyü inşa edilerek, işletmeciliğinin yine Kamu Özel Ortaklığı şeklinde yapılması ancak havacılık sektöründe yapılan Kamu Özel Ortaklığı projelerinde olduğu gibi tamamen özel sektöre bırakılmadan devletin de bir anonim şirket üzerinden doğrudan ortak olması ve işletmeciliğin birlikte sürdürülmesi ülkemize birçok avantaj sağlama potansiyeli taşımaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanının yakın zamanda açılan ikinci pisti ile beraber iki pistin ortasında yer alması planlanan yeni terminal binası yatırımları da kargo köyü projesi ile beraber büyümeyi destekler mahiyettedir. Böylece havalimanının mevcut kapasitesini artırarak depolama, nakliye ve kargo taşımacılığında Sabiha Gökçen havalimanı lojistik merkez imkanına sahip olabilir.

Tablo 3: Sabiha Gökçen Havalimanı Kargo Köyü Proje Modeli



3.2. Ulaşım Ağı ve Çevresel Durumu

Sabiha Gökçen Havaalanı lojistik merkezlere yakınlığı, çok yakınında limanların olması, Marmara bölgesini tamamının kapsama alanı içerisinde olması, Atatürk havaalanının kapatılması sonrasında İstanbul Havaalanının şehre mesafe olarak uzak kalması gibi sebeplerinden dolayı paydaşlar tarafından yeni bir cazibe merkezi olarak görünmektedir. Yurtiçi ve yurtdışı paydaşların kargo operasyonlarını Sabiha Gökçen temelli olarak yapmak istemeleri, hem maliyet hem de sürat anlamında kendilerine önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın çevresindeki havalimanları üzerindeki etkileri de farklı olmaktadır. Gerek yurt içi gerekse yurt dışı uçuşların merkezi durumunda olan ve yolcu sayısı büyük bir hızla artan İstanbul'da, Atatürk Havalimanı ve akabinde Yeni İstanbul Havalimanı için adeta can simidi olmuştur. Geçmişte kapasite sınırlarına ulaşan ve daha fazla uçuş talebi alamayacak duruma gelen Atatürk Havalimanı ve günümüzde Yeni İstanbul Havalimanı'nın yükünü azaltması bakımından Sabiha Gökçen Havalimanı ulaşımında oldukça önemlidir (Karaca, 2015: 113).

1987 yılında havalimanının yapımına karar verilmesi ve ardından gerekli arazi kamulaştırma çalışmalarının yapılması ile aynı dönemde TEM otoyolunun da yapılıyor olması bölgenin yıldızının parlamasına yol açmıştır. Havalimanının yapımına başlanması 1998 yılını bulmuş olsa da yeri belirlenmiş olan havalimanının beklentisi ile 1990 yılında kullanıma açılan otoyol bu bölgenin gelişiminde dinamo görevi görmüştür. Bu iki ulaşım altyapısı birbirini beslediği gibi çevredeki gelişimin de tetikleyici gücü olmuşlardır. Önceleri Marmara Denizi'ne yakın alanlarda ve D-100 karayolu çevresinde yoğunlaşan ekonomik hayat ve yerleşmeler, otoyol ve havalimanının ardından kuzeye doğru gelişmeye başlamıştır. Özellikle 1990-2000 yılları arasındaki 10 yıllık sürede hem Pendik hem de Tuzla'da büyük değişiklik yaşanmıştır. Daha bütüncül bir

bakış açısıyla yaklaşıldığında ise son yıllarda İstanbul'un en hızlı gelişen alanlarından olan Kartal, Pendik ve Tuzla çevresindeki bu değişimin İstanbul'un bütününden ayrı olarak değerlendirilemeyeceği aşikârdır (Karaca, 2015: 119-120).

Sabiha Gökçen Havalimanı; İstanbul metropolünde bulunması, Anadolu yakasında yer alması ve diğer şehirlerle bağlantıya sahip olması, limanlara ve demiryollarına yakınlığı, Kocaeli, Yalova ve Bursa gibi sanayi şehirlerine komşu olması, çevresindeki arazinin genişlemeye elverişli olması, Uluslararası havalimanı özelliği ile dış bağlantılara kolayca erişebilmesi, Avrupa'dan gelecek sivil taşımacılıkta transit noktalardan birisi olması gibi birçok özellik yönünden lojistik merkez olmaya elverişli bir alan olarak durmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanının şehrin ana merkezinde olmaması, çevreyolu ve otopanlar ile entegre bir alanda yer alması da bir diğer avantajlı yönü olarak dikkat çekmektedir (Karaca, 2015: 127-155). Bu bakımdan havalimanının aynı zamanda bir lojistik merkez haline getirilmesi ile hem havayolu ve karayolu aracılığıyla hem de deniz ve demir yolu aracılığıyla ucuz ve düşük maliyetli taşımacılık faaliyetleri mümkün hale gelebilir.

3.3. Rekabet Etme Potansiyeli

Sabiha Gökçen Havalimanı, sivil havacılık kadar lojistik merkez konusunda da yüksek rekabet potansiyeline sahiptir. Havalimanlarının bulundukları şehirler, sivil havacılıkta sahip oldukları yer, iç ve dış ticaret açısından konumları, liman şehirlerine olan mesafesi gibi birçok faktör rekabet gücünü doğrudan etkileyebilmektedir. Sabiha Gökçen'in sivil havacılığın yanında lojistik merkez olarak kullanımı sürecinde rekabet etme potansiyelini olumlu etkileyecek avantajlı yönlerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- Türkiye'nin en büyük metropol kentinde ve Anadolu yakasında tek lojistik merkez olması. Anadolu yakasında Sabiha Gökçen lojistik merkezi projesi büyüklüğünde başka bir lojistik merkez bulunmaması rekabet etme olanağını güçlü kılmaktadır. Havalimanı ve lojistik merkezi bu açıdan tüm Anadolu yakasına ve çevre illere hizmet etme imkanına sahiptir (Özalp & Sönmez, 2022: 214-215). Havalimanı çevresinde oluşturulacak yeni bir lojistik merkezde hava ve karayolu aracılığıyla her türlü kargo taşımacılığı, depolama, nakliye gibi pek çok lojistik hizmet sağlanabilecektir .
- Havalimanı ile entegre bir alanda kurulacak olması. Sabiha Gökçen Havalimanının varlığı kurulacak lojistik merkezden havayolu aracılığıyla daha hızlı ve düşük maliyetli nakliye ve dağıtım imkanları sunabilir. Bu durum diğer lojistik merkezlere göre Sabiha Gökçen Havalimanını daha çok ön plana çıkaran ve tercih edilen bir yer haline getirebilir.
- Büyük sanayi şehirlerine yakın olması. Sabiha Gökçen Havalimanı konum olarak Pendik Kurtköy'de yer almaktadır. Bu bakımdan havalimanının Kocaeli, Yalova ve Bursa gibi sanayinin yoğun olduğu şehirlere oldukça yakın olması tercih edilme ve kullanım pratikliği açısından Sabiha Gökçen'i öne çıkarabilir ve böylece rekabet etme olanağını artırabilir (Turan & Turan, 2005: 163-165).

- İç ve dış ticaret açısından alternatif konumda olması. Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul gibi ülkemizde iç ve dış ticaretin en yoğun olduğu şehirde bulunmaktadır. İstanbul'da lojistik merkez olarak sadece Avrupa yakasında Halkalı lojistik merkezi yer almaktadır. Bu bakımdan ülkemiz ihracatının gerçekleşmesinde İstanbul'da alternatif lojistik merkez olarak önemli bir boşluğu doldurabilir ve bu durum onun rekabet etme kapasitesini büyük ölçüde artırabilir (Karaca, 2015: 146-150).
- Denizyollarına yakın olması. Sabiha Gökçen Havalimanı; İstanbul, Kocaeli, Yalova, Bursa gibi birçok liman şehrine çok yakın bir konumda yer almaktadır. Bu durum maliyet ve hız açısından Sabiha Gökçen'i cazip hale getirebilir ve rekabet gücünü olumlu yönde etkileyebilir.
- Hızla gelişen ve gelişme potansiyeline açık bir havalimanı olması. Sabiha Gökçen Havalimanı, 2001 yılında açılmasına rağmen kısa sürede Türkiye'nin en önemli havalimanlarından birisi halini almış ve yüksek bir tercih edilme potansiyeline ulaşmıştır. Alan itibarıyla da gelişmeye açık olan havalimanında yeni ihtiyaçlar doğrultusunda yeni yatırımlar yapılabilmesi mümkündür (Güner & Gülay, 2018: 1339-1340). Bu bakımdan alan itibarıyla ihtiyaç halinde kapasite artırımının mümkün olması rekabet gücünü de olumlu etkileyecek faktörler arasında sayılabilir.

3.4. Güçlü ve Zayıf Yönleri

Lojistik merkezlerin kurulumunda ön plana çıkan hususlardan birisi de üs kurulacak yerin ve bölgenin güçlü ve zayıf yönlerinin iyi analiz edilmesidir. Benzer şekilde merkezin kurulması planlandığı yerin içerdiği fırsatlar ve tehditler de incelenmelidir. Bu bakımdan lojistik merkezin ekonomik, ticari ve sürdürülebilirlik açısından uygun ve elverişli bir alanda yer alması önem taşımaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanının güçlü ve zayıf yönleri aşağıdaki tabloda analiz edilmektedir.

Tablo 4: Sabiha Gökçen Havalimanının Güçlü ve Zayıf Yönler Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Limanlara ve demiryollarına yakınlığı	Yatırımların geç tamamlanması
Kuzey Marmara otoyoluna yakınlığı	Planlama sorunlarının yaşanması
Organize Sanayi Bölgelerine ve şehirlere yakınlığı	Mevzuat problemlerinin olması
Marmara Bölgesinin tamamının havaalanı olması	Bürokratik engellerin olması
Yeni yatırımlara elverişli olması	
İşgücü potansiyelinin olması	
Çevresel alanın genişlemeye uygun olması	
Politik desteğe sahip olması	

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere Sabiha Gökçen Havalimanı pek çok açıdan güçlü yönlerle sahiptir. Bu durum havalimanının çevresiyle birlikte aynı zamanda bir lojistik merkez haline getirilme potansiyeli taşıdığını göstermektedir. Deniz ve demiryolu açısından taşıdığı yakınlık ile Kuzey Marmara otoyolu Avrupa'ya ulaşılabilirlik açısından önemli bir noktada bulunmaktadır. Ayrıca organize sanayi bölgelerine ve diğer sanayi şehirlerine de oldukça yakın olması avantajlı yönler olarak gözükmektedir. Havalimanının etrafında bulunan coğrafi alanın büyümeye elverişli olması da lojistik merkez açısından önemli bir faktör olmaktadır. Diğer taraftan zayıf yönlerine bakıldığında ise mevzuat engelleri ile planlama ve yatırımdaki eksiklikler öne çıkmaktadır. Bu zayıf yönler esasen çözüme kavuşturulabilecek ve aşılabilecek muhtemel problemler olarak görülebilir.

Sabiha Gökçen Havalimanının sivil havacılık yanında lojistik bir merkez haline getirilmesi hedefinde fırsatları ve tehditleri de değerlendirmek gerekir. Fırsatlar ve tehditler bizim kendi iç politikamız kadar dış ülkelerdeki gelişmelere göre de şekillenmektedir. Bu açıdan Sabiha Gökçen Havalimanı için muhtemel fırsatlar ve tehditler aşağıdaki tabloda ele alınmaktadır.

Tablo 5: Sabiha Gökçen Havalimanı Fırsatlar ve Tehditler Analizi

Fırsatlar	Tehditler
Ülkemizde lojistik sektörüne verilen önemin artmasıyla birlikte lojistik merkezlere yönelik farkındalığın artması	Dünyada ve ülkemizdeki ekonomik problemler
11. Kalkınma planı kapsamında lojistik ve ulaştırma altyapısının gelişmesi ile ilgili konulan amaç ve politikalar	Sınır komşularımız veya yakın coğrafyadaki ülkelerde yaşanan iç ve dış karşılıklıklar
AB çevre müktesebatına, mevcut mevzuatların uyumu için çalışmalar yapılması	Altyapıların eksiklikleri

Tablo 5 incelendiğinde Sabiha Gökçen Havalimanının lojistik bir merkez haline getirilmesi için önemli fırsatların olduğu görülmektedir. Lojistik sektörünün ülkemizde her geçen gün artan önemi, 11. Kalkınma planında lojistik imkanların gelişimine biçilen değer ve AB'nin yürüttüğü çalışmalar önemli birer fırsat olarak görülmektedir. Buna karşın dünyada ve ülkemizde yaşanabilecek muhtemel ekonomik ve ticari sorunlar, komşu ülkelerdeki karışıklıklar ile ülkemizdeki altyapı eksiklikleri de muhtemel tehditler olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç

Bu çalışmada Türkiye'de havacılık ve lojistik merkez ilişkisi İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı örneği üzerinden ele alınmıştır. Çalışmadan elde edilen sonuca göre Sabiha Gökçen Havalimanı yer ve konum, ulaşım ağı, çevresel alanın gelişme potansiyeli, güçlü ve zayıf yönleri açısından lojistik merkez olma özelliği taşımaktadır. Havalimanının İstanbul'da ve Anadolu yakasında bulunması, Kocaeli ve Bursa gibi sanayi

şehirlerine yakın olması, limanlara erişilebilir olması, yakın bölgede çok fazla lojistik merkez bulunmaması gibi faktörler dikkate alındığında lojistik merkez kurulumu için ekonomik ve sürdürülebilir potansiyele sahip olduğu anlaşılmıştır.

Çalışmada ulaşılan bir başka sonuca göre havalimanında lojistik merkez kurulumunun iç ve dış ticaret açısından olumlu sonuçlar üreteceği tespit edilmiştir. Merkezin havalimanı ile entegre olması, Avrupa'ya geçişte önemli bir güzergahta bulunması, denizyollarını kullanma imkanına sahip olması gibi sebeplerle Sabiha Gökçen'de kurulacak lojistik bir merkezin hız ve maliyet açısından ekonomik olacağı ve ticari ağın gelişimine katkı sağlayacağı görülmüştür. Havalimanının bulunduğu bölgede yeni yatırım fırsatlarının bulunması, işgücü potansiyelinin güçlü olması, Anadolu yakasında alternatifsiz bir merkez olması gibi nedenlerde rekabet etme ve sürdürülebilir olma açısından da cazip görülmüştür.

Sonuç olarak İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanının sivil havacılığın yanında lojistik merkez haline getirilmesi ülkemiz havacılığına ve taşımacılığına olumlu katkılar sunarken; aynı zamanda ekonomik ve ticari gelişimine de önemli destekler sağlayacaktır. Kargo taşımacılığı, depolama ve nakliye gibi birçok alanda yer, zaman ve düşük maliyet imkanı sunma potansiyeli taşıyan havalimanı lojistik merkezi; hava, kara ve denizyolları gibi birçok ulaşım ağıyla entegre bir bölgede bulunması sebebiyle mantıklı ve ekonomik bir yatırım alanıdır. Diğer taraftan Sabiha Gökçen lojistik merkezi, havalimanları özelinde Türkiye'de ilk teşebbüs olması açısından da özgün bir yere sahip olacaktır.

Kaynakça

- Akçay, S. (2019), *“Lojistik Merkezlerinin Uluslararası Ticaretteki Rolü”* İstanbul: Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölümü Yayınlanmamış Mezuniyet Projesi.
- Akyıldız, M., (2004), *“Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye’deki Kullanım Biçimleri”*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6/3, 1–22.
- Baki, R. (2018), *“Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye’deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yer Seçimi”*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5/2, 148-162.
- Bayhan, M. & Türkmen, M. & Kepe, D. (2017), *“Denizli Kaklık Lojistik Köyünün Swot Analizi ile Değerlendirilmesi”*, MAKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9/22, 555-574.
- Candan, B., (2012), *“Havacılıkta Ömür Kavramı”*, Savunma ve Havacılık Dergisi, 184, 120-135.
- Erel, C., (2016), *“Ulaştırma Açısından Havacılık Endüstrisi: Dünya ve Türkiye’deki Gelişmeler”*, İstanbul: İTÜ Vakfı Yayınları, S. 72, 1-7.
- Elgün, M. N. & Algalal, R.H., (2021), *“Türkiye’de Lojistik Köylerin Gelişimi Üzerine Bir Değerlendirme”*, International Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences, 7/39, 770-780.
- Genç, E. & Coşmuş, Ş. (2021), *“Lojistik Köylerin Yönetim Özellikleri Ve Türkiye’deki Lojistik Köyler”*, Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences, 7/35, 68-79.
- Güner, S. & Gülay, İ., (2018), *“Havalimanı İşletmeciliği ve Türkiye’de Havalimanlarının Mülkiyet Yapısı”*, Ulakbilge Dergisi, 6/29, 1327-1348.
- Hesse, M. & Rodrigue L.P., (2004) *“The Transport Geegraphy of Logistics And Freight”* Journal of Transport Geography, Vol. 12, 171-184.
- Karadeniz, V. & Akpınar, E., (2011), *“Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”*, Marmara Coğrafya Dergisi, 24, 49-71.
- Karaca, A., (2015), *“Türkiye’de Hava yolu Ulaşımında Havaalanlarının Yeri ve Çevresel Etkileri: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği”*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kılıç, D., & Turğut, M., (2019), *“Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı’nın Değerlendirilmesi”*, Kocatepe İİBF Dergisi, 21/2, 148-157.
- Koban, E. & Keser, H.Y., (2007). *“Rekabet Edebilirlikte Türk Lojistik Sektörünün İstihdam Yapısının Analizi ve İstihdama Yönelik Devlet Destekleri”*. Çalışma İlişkileri Dergisi, 4/2, (32-43).

- Mengü C., (2013), *Turizm Endüstrisinde Havacılık: Gelişim-Sistemler-Uygulamalar*, İstanbul: Yalın Yayıncılık.
- Özalp, N. Y. & Sönmez, Ö., (2022), “*Havalimanlarının Kent Makroformuna Etkisi: Yeni İstanbul Havalimanı*”, Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi, 4/2, 205-226.
- Paçacı, B. & Erol, Serpil & Çubuk, M. Kürşat., (2022), “*Sürdürülebilir Ulaşım ile Lojistik Merkez Yer Seçimi*”, Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi, S. 9, 97-106.
- Saka, M., & Çetin, O. (2019), “*Kocaeli Limanlarından Konteyner Taşımacılığı İçin Kuru Liman Uygulamasına Yönelik Bir Optimizasyon Modeli Önerisi*”. International Journal of Social And Humanities Sciences Research, 6/38, 1547–1554.
- Sürmen, Y. & Aygün, D., (2006), “*Türkiye’de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri-I*”, Muhasebe ve Finansman Dergisi, 30, 54-66.
- Şahin, B. & Özkaya, S. (2020), “*Türkiye’de Lojistik Sektörünün İncelenmesi ve Sektör Araştırmasının Bulguları*”, Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi, 2/ 2, 113-137.
- Terzi, N. & Bölükbaş, O., (2016), “*Türkiye ve Lojistik Köylerde Lojistik Sektörü*”, İstanbul Küresel İş Araştırmaları Kongresi Bildirileri, 206- 228.
- Turan, F., & Turan, S.K., (2005), “*Havaalanlarının Sosyal Etkileri: Sabiha Gökçen Havaalanı Örneği*”, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, 161-166.

Etik Kurul İzni

Bu çalışma için etik kurul izni gerekmemektedir. Yaşayan hiçbir canlı (insan ve hayvan) üzerinde araştırma yapılmamıştır. Makale edebiyat sahasına aittir.

Çatışma Beyanı

Makalenin yazarı, bu çalışma ile ilgili herhangi bir kurum, kuruluş, kişi ile arasında mali çıkar çatışması bulunmadığını beyan eder.

Destek ve Teşekkür

Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.

Ethics Committee Permission

Ethics committee permission is not required for this study. No research has been conducted on any living creature (human and animal). The article belongs to the field of literature.

Deconfliction Statement

The author of the article declares that there is no conflict of financial interest between him and any institution, organization, person related to this study.

Support and Thanks

Support was not received from any institution or organization in the study.

Extended Abstract

This article examines the potential of airports to become logistics centers along with the development process of civil aviation in Turkey, through the case of Sabiha Gökçen Airport. The main problem that the article focuses on is to reveal the potential of Sabiha Gökçen Airport becoming a logistics center (base) and the economic and commercial benefits it will provide. SWOT analysis is used methodologically in the article. Sabiha Gökçen Airport is located in a metropolitan city like Istanbul, has the characteristics of an international airport, its geographical area, existing infrastructure, transportation system, etc. It has the opportunity to be used as a logistics center due to various factors. In this respect, Sabiha Gökçen Airport can be used actively not only in terms of passenger transportation but also in areas such as cargo transportation, e-logistics, storage and distribution. This situation can also provide a strategic advantage to our country in terms of domestic and foreign trade. Within the framework of these evaluations, the article primarily covers the brief history of civil aviation in Turkey and the world, logistics centers in Turkey and their functions. Then, its potential to become a logistics center and its benefits are analyzed through the case of Istanbul Sabiha Gökçen Airport. According to the results obtained from the article, Sabiha Gökçen Airport can be turned into a logistics center due to its advantageous aspects such as the geographical advantages of its environmental area, ease of access to land, air, sea proximity to metropolitan cities and industrial cities, and being one of the transit points of international flights, and this situation can positively affect Turkey's domestic and foreign trade. This study examines the relationship between aviation and logistics centers in Turkey, using Istanbul Sabiha Gökçen Airport as an example. The study concludes that Sabiha Gökçen Airport possesses the characteristics of a logistics center in terms of its location, transportation network, environmental development potential, and strengths and weaknesses. Considering factors such as its location in Istanbul and on the Anatolian side, its proximity to industrial cities like Kocaeli and Bursa, its accessibility to ports, and the lack of numerous logistics centers in the immediate area, it is understood that the airport has significant economic and sustainable potential for establishing a logistics center. Another conclusion reached in the study is that establishing a logistics center at the airport would yield positive results for both domestic and international trade. Due to its integration with the airport, its location on a crucial route to Europe, and its access to sea routes, a logistics center established at Sabiha Gökçen would be economically viable in terms of speed and cost, and would contribute to the development of the commercial network. The presence of new investment opportunities in the region, a strong workforce potential, and its status as an unparalleled center on the Anatolian side also make it attractive in terms of competitiveness and sustainability. In conclusion, transforming Istanbul Sabiha Gökçen Airport into a logistics hub alongside its civil aviation operations will positively contribute to Turkey's aviation and transportation sectors, while also providing significant support to its economic and commercial development. The airport logistics center, offering opportunities for space, time efficiency, and low costs in areas such as cargo transportation, warehousing, and logistics, is a logical and economical investment location due to its integration with numerous transportation networks including air, land, and sea routes. Furthermore, the Sabiha Gökçen logistics center will hold a unique position as the first such initiative at an airport in Turkey.