

Article Info	RESEARC ARTICLE ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	The Concept Of Logistics Center And Hadımköy Logistics Center	
Corresponding Author	Fatih YILMAZ , İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Ana Bilim Dalı (YL, Tezli), E-posta:fatihyilmaz@hotmail.com, 0555 835 46 81	
Submission Date Admission Date	18/02/2019 / 10/03/2019	
How to Cite	2019). Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi , Kent Akademisi, Volume, 12 (37), Issue 1, Pages,186-199	
		ORCID NO:

Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı ve Hadımköy Lojistik Merkezi

Fatih YILMAZ¹

ABSTRACT:

Nowadays the importance of logistics activities are increasing due to the escalation in commercial and competitive ambient which also leads to a major expansion in the logistics as a gradually advancing industry both in Turkey and in the World. One of the notions that utilizes the logistics industry is “The Logistics Center/Village” Concept. Logistics Centers/Villages, allows enterprises to have a consistent predominancy among their contenders in the market.

Considering these advances it is crucial to conduct Logistics Centers/Villages that aims constituting freight centers at certain locations to offer the best services for logistics activities to increase transportation quality, efficiency and to decrease the traffic congestion caused by city logistics.

Logistics centers are the fastest, safest, low-cost and environmentally friendly transfer areas between transport modes with active connections to all modes of transport. In this work, the logistics companies in Hadımköy district of İstanbul; The criteria affecting the location selection are the problems in the current location, the problems they encounter while receiving logistics services, their position, quality and relationships. Criteria taken into consideration in this process; transport network and accessibility, spatial information, technology and knowledge level, market clusters. A field study and a survey were conducted in the method application. At the end of the study, the current situation in Istanbul-Hadımköy Logistics Center was discussed and the proposed programs were given and suggested solutions.

KEYWORDS: Logistic Center, Hadımköy /

ABSTRACT:

Günümüz dünyasında artan ticaret ve rekabet ortamı ile birlikte lojistik faaliyetlerin önemi artmakta ve lojistik sektörü Dünyada ve Türkiye’de her geçen gün önemini gittikçe arttıran ve gelişen bir sektör halini almaktadır. Lojistik faaliyetlere fayda sağlayan hizmetlerden biri de lojistik merkez/köy kavramı olmuştur. Lojistik merkezler/köyler, işletmelerin pazarda bulunan rakiplerine karşı bu üstünlüğü sağlamada yardımcı olmaktadır.

Bu gelişmelerle birlikte lojistik faaliyetlerle ilgili tüm hizmetlerin en iyi şekilde verildiği yük merkezlerinin belirli noktalarda meydana getirilmesi, taşımacılık kalitesinin, verimliliğinin en iyi hale getirilmesi, kentsel lojistikten kaynaklı trafik yükünün en aza indirilmesi amacıyla lojistik merkezlerin/köylerin kurulması kaçınılmaz hale gelmiştir.

¹ İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Ana Bilim Dalı (YL, Tezli), fatihyilmaz@hotmail.com

Lojistik merkezler her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan, taşıma modları arasında hızlı, güvenli, düşük maliyetli ve çevreci aktarma alanlarına sahip bölgelerdir. Bu çalışmada İstanbul ili Hadımköy ilçesinde yer alan lojistik firmaların; yer seçimini etkileyen kriterleri mevcut lokasyondaki problemleri, lojistik hizmet alırken karşılaştıkları problemleri, konum, nitelik ve ilişkileri tartışılmaktadır. Bu süreçte dikkate alınan kriterler; ulaşım ağı ve erişilebilirlik, mekânsal bilgiler, teknoloji ve bilgi seviyesi, pazar kümelenmeleridir. Yöntem uygulamasında lojistik sektörü ile ilgilenen firmalara özel saha araştırması ve anket çalışması yapılmıştır. Çalışmanın sonunda, belirlenen kriterler çerçevesinde İstanbul-Hadımköy Lojistik Merkezi'ndeki mevcut durum ele alınmış, planlanan programlar hakkında bilgiler verilmiş ve çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

ANAHTAR KELİMELELER: Lojistik Merkez, Hadımköy

“Mekânsal Anlamda Lojistik Merkez Kavramı: Hadımköy Lojistik Merkezi”

GİRİŞ:

Globalleşen dünyada, taşıma sistemlerinin gelişmesi ile birlikte lojistik sektörü; ticaret hacminin artmasına bağlı olarak ülkeler arasındaki görünmeyen sınırların kalkmasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda globalleşme kavramının gelişmesine paralel olarak son yıllarda gitgide önem kazanmış olan sektörlerden biri durumuna gelmiştir. Ülkeler bu rekabet ortamında kendilerine yarar sağlamak adına ulusal düzeyde lojistik planlamalar yapmakta ve bu konu hakkında çeşitli programlar hazırlamaktadır. Bunun yanında etkin bir lojistik altyapıya sahip olunması ile ilgili ekonomik hedefler ve kalkınma hedefleri gerçekleştirilebilmektedir.

Ortaya çıkarılan mal ve hizmet, farklı bölgede tasarlanıp diğer bir bölgede üretilip ve başka bir bölgede talep görür hale gelmiştir. Oluşturulan mal ve hizmeti üreten-sunan şirketleri küresel yarışta öne çıkaran etken; hız ve zamanında teslim olarak ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektörü bu noktada devreye girmekte, üretilen ürünlerin dünyadaki herhangi bir noktaya taşınmasında, belirli noktalarda depolanmasında, ambalajlanmasında, gümrüklenmesinde ve birçok faaliyetin gerçekleştirilmesinde çok önemli rol oynamaktadır. Varlıklarını devam ettirebilmek için rakipleriyle kıyasıya rekabet etmeye çalışan, daha kaliteli ürünleri daha ucuza üretebilenin ve pazarlayabilenin yollarını arayan hem kalite hem de maliyetler açısından yeni başarılar elde eden işletmeler için lojistik, önemli bir rekabet gücü ve unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. İhtiyaç duyulan hızlı ve güvenli yük hareketi lojistik operasyonların önem düzeyini arttırmaktadır. Buradan hareketle ülkeler rekabet avantajını arttırabilmek adına ulusal düzeyde lojistik planlamalar yapmakta ve programlar hazırlamaktadır. Etkin bir lojistik altyapıya sahip olunması ile ekonomik hedefler ve kalkınma hedefleri gerçekleştirilebilmektedir.

Lojistiğe ilişkin tüm faaliyetlerin belirli bölgelerde gerçekleştirilmesi anlamına gelen lojistik merkez/köy (kümelenme) kavramı, planlamalarda yer alan en önemli stratejilerden biridir. Arazinin etkin kullanımı, şehir trafiğinin azaltılması, bölgesel kalkınma ve istihdam sağlama gibi amaçlarla lojistik işletmelerinin belirli bölgelerde toplanmaları arzu edilmektedir. Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plan olan, Çevre Düzeni Planlarında lojistik kümelenme bölgeleri yerel yönetimler tarafından belirlenmektedir. Dünyadan örnekler incelendiğinde, lojistik kümelenme stratejisi bölgeye kurulan ve lojistik işletmelerinin tüm ihtiyaçlarına hizmet eden merkezler ile uygulamaya konulmaktadır. Etkin bir yönetime sahip olan ve lojistik merkez olarak adlandırılan tesislerde lojistik işletmeleri ortak altyapı kullanımı ve sinerji yaratma imkanlarına kavuşmaktadır. Lojistik merkezler tamamen özel sektör yatırımı olabileceği gibi sıklıkla kamu ve özel sektör işbirliği modeli ile kurulabilmektedir.

2014 yılında gerçekleştirilen İstanbul Lojistik Sektör Analizi Çalıştayı'nda lojistik köy “Lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi ve özel kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşımacılık moduna etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yük bölme-birleştirme, paketleme vb. faaliyetleri gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, çevreci aktarma alan ve donanımlarına sahip, içerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği planlanmış organize alanlardır” şeklinde tanımlanmıştır (2015 Lojistik Sektör Raporu, 2015).

Lojistiğe bağlı tüm faaliyetlerin belirli bir alanda gerçekleştirilmesi anlamına gelen lojistik merkez (kümelenme) kavramı, planlamalarda yer alan en önemli yöntemlerden biridir. Bulunulan arazinin verimli kullanımı, şehir trafiğinin azaltılması, bölgesel kalkınma ve istihdam sağlama gibi amaçlarla lojistik işletmelerinin belirli bölgelerde toplanmaları arzu edilmektedir. Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen Çevre Düzeni Planlarında lojistik kümelenme bölgeleri yerel yönetimler tarafından belirlenmektedir. Dünyadaki örneklere bakıldığında, lojistik kümelenme stratejisi bölgeye kurulan ve lojistik işletmelerinin tüm ihtiyaçlarına hizmet eden merkezler ile uygulamaya konulmaktadır. Etkin bir yönetime sahip olan ve lojistik merkez olarak adlandırılan tesislerde lojistik işletmeleri ortak altyapı kullanımı ve sinerji yaratma imkânlarına kavuşmaktadır.

1. Lojistik Merkez Nedir

Bu makalede, “lojistik merkez” ifadesini kullanmış olsak da bu konuda terminoloji boşluğu olduğundan dolayı farklı adlandırmalarla ifade edilmektedir. Bu adlandırmalar; Lojistik Köy, Lojistik Alan, Lojistik Odak, Lojistik Üs vb.

Lojistik merkezler, özellikle lojistiğin (ulusal ve uluslararası) tüm faaliyetlerinin bir arada yapılabildiği yerler olması açısından önem arz etmektedir. Tüm yüklerin aynı noktada birleşmesi lojistik sürdürülebilirliğin en önemli faktörlerinden olan verimliliği ve optimizasyonu sağlamak açısından önemlidir. Avrupa Birliği de sürdürülebilir lojistik ile ilgili yayınladığı Beyaz Kitap'ta, şehir merkezleri dışında lojistik faaliyetlerin sürdürüldüğü ve yük konsolidasyonlarının yapıldığı merkezlerin önemine vurgu yapılmış, özellikle ücra noktalara sevkiyatlarda yük birleştirmenin öneminden bahsetmektedir. Lojistik merkezler; üretim merkezlerine, sanayi bölgelerine, şehirlere, karayolu, demiryolu, denizyolu hatlarına yakın fakat şehir içi trafiğini önemli, derecede etkilemeyecek noktalara yerleştirilmektedir.

Avrupa Birliği Lojistik Köy Platformu lojistik köyü “Hem ulusal hem de uluslararası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, elleçleme, depolama, ayırıştırma, gümrükleme, ithalat, ihracat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, bankacılık ve sigorta ile üretim gibi bütünleşmiş faaliyetlerin belirli bir alanda çeşitli işletmeler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir.” biçiminde tanımlamaktadır (Raçlı,2010).

Lojistik köy, ulusal ve uluslararası tüm lojistik ve bağlı faaliyetlerin, çeşitli işletmeler tarafından uygulanabildiği tanımlanmış alanlardır. Lojistik köyler genelde, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Lojistik köylerdeki hizmetler de uzun mesafe taşımacılık, dağıtım, malların sınıflandırma ve gruplandırılması, depolama, ayırıştırma ve bütün bu işlemlerin yapılabilmesi için gerekli diğer bağlı işlemler (bankacılık, sigortacılık, vb.) olarak özetlenebilir (Ayдын & Öğüt, 2008).

Lojistik faaliyet alanlarının yer seçimleri yapılırken aynı zamanda lojistik merkez, köy, üs, elleçleme sahaları, uluslararası lojistik alanlar vs. olarak terminolojik tanımlarının da yapılması ve gerekli yeter şartların belirlenmesin de fayda görülmektedir. Zira her yük elleçleme alanlarını lojistik merkez denilmesi ya da lojistik faaliyet alanı olarak nitelendirilmesi Türkiye'nin bu alanda atıl yatırımlarının önünü açacaktır ve plansız yatırımlar artacaktır (Tabak ve Yıldız, 2015).

Türkiye’de lojistik köy kavramına yönelik olarak ilk tanımlama Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yapılmıştır. Bu anlamda lojistik köy; lojistik ve taşımacılık işlemleri yürüten tüm kurumların bir arada bulunduğu, bakım, onarım, depo, yükleme, paketleme, boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin yapıldığı bir durumu ifade etmektedir. Lojistik köyler yapı olarak düşük maliyetli ve hızlı bir taşıma ve lojistik imkânı sağlayan donanımı çok yüksek bölgeler olarak da adlandırılabilir (TCDD, 2010).

1.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Gelişimi

Günden güne pazarlamanın en güçlü faktörü olan “zaman”ın oluşturduğu etki ile dünyadaki lojistik hizmetlerine olan talep artmaktadır. Dünyadaki ticaret hacminin artması ile birlikte lojistik faaliyetlerin de artması, lojistik sektöründe hızlı gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Bu durum sonucunda; çok türlü, kombine ve intermodal taşımacılığın yanı sıra sigorta yönetimi, gümrük yönetimi, depo yönetimi ve stok yönetimi gibi yeni faaliyet alanları meydana

çıkıştır. Bu faaliyetlerin mümkün olduğunca birbirleri ile bütünleşik, hızlı, kaliteli ve ölçek ekonomisi çerçevesinde en az maliyetle sunulması gerekliliği lojistik merkezlerin/köylerin doğmasına neden olmuştur.

Lojistik köylerin bölgesel ve küresel pazarlara kolay erişebilmesi için bütün taşıma türlerini koordine edebilmeli ve taşıma bağlantıları arasında akış sağlanmalıdır. Lojistik köylerin; demiryolu, karayolu, liman, havaalanı gibi farklı taşıma türlerinin bir arada bulunduğu bölgelerde bulunması önem arz eder. Bir malın bir noktadan başka bir noktaya taşınmasında farklı taşıma türlerinin kullanılabilmesi lojistik köyler için stratejik bir etmendir. Ayrıca lojistik köyler kurulurken kamu ve özel sektör işbirliği sağlanmalıdır. Bunun sebebi teknolojik, fiziksel ve hizmet altyapıları gerektiren maliyetli bir oluşum olmasıdır (Baki, 2016).

Lojistik merkez/köy kavramı, ilk olarak ABD’de endüstrinin gelişmesiyle ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu kavramın Japonya’da da trafik sıkışıklığını, işgücü, çevresel ve enerji maliyetlerini azaltmak için önerildiği de bilinmektedir. Sonraki yıllarda, Batı Avrupa’ya geçmiş olan bu uygulamanın ilk örnekleri Fransa’da geniş ölçekte Paris bölgesel alanında Sogoris (Rungis) ve Garanor’da oluşturulmuştur. 1960’lı yılların sonları ve 70’lerin başı itibari ile lojistik köyler, Almanya ve İtalya görülmeye başlanmıştır. Bu sırada lojistik merkez/köy kavramı da şekillenmeye başlamış ve karayolu/demiryolu gibi çok türlü taşımacılığını içinde bulundurma haline gelmiştir. 1980 ve 90’lı yıllarda ise lojistik köyler dünyada hızla artmış ve Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve İngiltere’de gelişme göstermiş ABD’de doğan bu kavram Avrupa’da daha çok benimsenmiştir (Tanyaş, 1960 - 1970’lerde Lojistik Köyler, 2013).

Lojistik köylerin tarihsel sürecine bakıldığında, Avrupa’da 1960 lı yılların sonlarından itibaren, “yük köyü” (freight village) olgusu şeklinde gündeme geldiği görülür. Verona/İtalya’daki “Freight Village Quadrante Europa”nın yaklaşık 30 yıldır hizmet verdiği göz önüne alınırsa Avrupa Birliği kavramı henüz oluşmamışken, yük köyü kavramının var olduğu söylenebilir (İncöz & İncekara, 2013).

Lojistik merkez/üs kavramını, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşik bankacılık ve bütünleşik lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir. Lojistik üsler, deniz veya havalimanı tabanlı olsun faaliyetlerini belirli bir merkezde yürütmekle birlikte, dünyanın her yerine ulaşabilme olanağını sağlamaktadır. Lojistik üs kavramının tarihsel gelişimine bakıldığında başlangıç aşamasında kullanım alanı ağırlıklı olarak deniz ve havalimanlarıdır. Uluslararasılaşma süreci ile birlikte deniz ve havalimanlarının birbirleriyle bütünleşmesi, lojistik merkezleri; önce taşıma merkezi, daha sonra dağıtım merkezi olma konumuna getirmekte, bunun sonucunda ise bir ülke geneline hâkim olan lojistik kültür, kendisini daha genel bir ifade ile lojistik üs ile göstermektedir. Bu durumun temel nedenleri; “uluslararası etkileşim derecesi”, “ekonomideki rol”, “ulaşılabilir (erişim)”, “hız”, “ölçek”, “taşıma sistemlerinin entegrasyonu” ve “maliyet”lerdir (Erdal, 2009).

Ülkemizde de 2005 yılında telaffuz edilmeye başlayan yük (lojistik) köyleri 2006 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından oluşturulmaya başlanmış, daha sonra özel sektör tarafından da kabul görerek lojistik köy kurulma çalışmaları hızlanmıştır (Elgün, 2011: 207-208). Türkiye’de lojistik kavram olarak, günümüzde işletmelerin sıklıkla telaffuz ettiği, fakat detaylı bir biçimde ne anlama geldiğinin ve nasıl bir strateji ifade ettiğinin tam olarak bilinmediği bir kavram olarak göze çarpmaktadır. Günümüzde, ihracat yapan firmalar, gümrükleme işletmeleri ve taşımacılık şirketleri kendilerini bir lojistik işletmesi olarak ifade etse de durum bundan farklıdır.

Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan 10. Kalkınma Planı’nın da Lojistik Koordinasyon Kurulu’nun kurulması amaçlanmış ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı başkanlığında, TİM, TOBB, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Kalkınma Bakanlığının daimi üyeliği ile oluşturulmuştur (Genelge, 2016).

1.2. Lojistik Merkezlerin Önemi

Dünyamız, küreselleşmenin yarattığı etki ve teknolojinin zaman içerisinde çok hızlı gelişmesine paralel olarak hızlı bir biçimde dönüşüm ve gelişim sürecine girmiştir. Teknolojideki bu hızlı gelişim, tüketicileri ve işletmeleri çok güçlü bir rekabet içerisine çekmekle birlikte her geçen gün “zamana” ayak uydurma bakımından değişime zorlamaktadır. İşletmelerin buldukları ortam içerisinde varlıklarını devam ettirebilmeleri ve rekabet ortamında rakiplerinden avantajlı konuma geçmeleri için; sağladıkları ürün ve hizmetleri, hızlı ve ekonomik bir biçimde hedefe ulaştırabilmeleri gerekmektedir. Lojistik faaliyet içerisinde yer alan düşük maliyet, yüksek kalite, müşteri memnuniyeti gibi etkenler bu rekabet ortamında işletmelere çok önemli avantajlar getirmektedir. Bu etkenleri

kullanan işletmeler, rekabet ortamından kurtulmak ve işletmenin pazarda söz sahibi olmasını sağlamak için, müşteriye ürünü ulaştırırken hammaddenin ilk çıkış noktasından son tüketiciye ulaşana kadar o ürüne değer katma eğilimi içerisine girmelerine neden olmaktadır. Bunun sonucunda küreselleşmenin meydana getirdiği belirsizlik, işletmelerin birçok değişkeni göz önünde bulundurmalarını gerektirmektedir.

Günümüzde işletmeler aktif bir yapıda hareket ederek ürün ve hizmetlerini en seri bir şekilde hedef pazarlara sunmaya zorlanmaktadır. Bu durum işletmeleri, tedarik, üretim ve dağıtım konusunda bir zincir halinde düşünmeye sevk etmektedir. Küresel Pazar koşullarının oluşturduğu fırsat ve tehditler karşısında işletmeler süreçlerini yeni baştan ele almak zorundadırlar. Süreç merkezli planlama ise zaman tasarrufu ve maliyetlerin daha da azaltılması ile rekabet üstünlüğünün sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Tam zamanında üretim ve tam zamanında dağıtım sistemlerinin gelişmesi lojistik hizmet sektörünün ilerlemesini tetiklemiştir (Erdal ve Saygılı, 2007).

Lojistik merkezler; buldukları bölgenin gelişimi (ekonomik ve taşımacılık) açısından önemli bir etkiye sahiptir. Lojistik merkezlerin kurulma amaçlarından en önemlisi artan ticaret hacminin meydana getirdiği lojistik hareketliliğin şehir içinde trafik üzerinde yarattığı baskılardır. Lojistik merkezler/köyler, bir yandan kentlerdeki trafik tıkanıklığı sorununun çözülmesi, diğer yandan yük taşımalarının verimliliğinin artırılmasına yönelik pratik çözümler sunar. Şehir içinde, özellikle karayolu yük taşıma araçlarının daha az yol kat etmesi ile hava kirliliğinde azalma sağlar.

Lojistik merkez kurulumu ile birlikte, oluşacak potansiyel faydalar şunlardır:

- Kara, hava, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Tır ve ağır kamyon sirkülasyonunu azaltması, demiryolu taşımacılığının artması,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişimde lojistik merkez altyapısının önemli bir rolünün bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,
- Çapraz taşıma (Cross-docking), konsolidasyon gibi dağıtımla ilgili değer katıcı faaliyetlerin sağlayacağı potansiyel fayda,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlaması (İZTO, 2009).

1.3. Lojistik Merkezlerin Yer Seçim Kriterleri Ve Arazi Faktörü

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak lojistiğin stratejik önemi her geçen gün artmaktadır. Bu gelişmelere ayak uydurmak isteyen firmalar, pazarda avantaj yakalayabilmek için kendilerine özel lojistik desteğe ihtiyaç duymaktadırlar. Bu ihtiyaçların karşılanması hususunda, lojistik tesislerin yer seçimi ile ilgili birçok çalışma yapılmaktadır.

Kuruluş yeri konusunda birçok çalışma gerçekleştiren Alfred Weber kuruluş yerini; “istihlak alanı” “hammadde alanı” ve “iş alanı” gibi kavramları kapsayan, üretimin yer bakımından dağılışı veya bir yerde toplanması ile ilgili sosyolojik, kültürel ve ekonomik belirtileri de içine alan bir kavram olarak tanımlamaktadır. Weber’e göre iyi seçilmiş bir kuruluş yeri, ekonomik açıdan maksimum seviyeye ulaşmak amacıyla çalışan bir işletme için gerekli şartların belki de en önemlisidir (Weber, 1929) .

Lojistik merkez/köy için yer seçimlerini etkileyen faktörler; mevcut ve planlanmış intermodal bağlantılar (kara, hava, deniz, demiryolu taşımacılığı) mevcut alan (alanın boyutu, genişleme olanağı), alan topografyası ve düzeni yerel taşıma bağlantıları ve taşıma ağları, doğal çevre ve kentleşme (yerleşim yoğunluğu), olası / mevcut çevre kirliliği, işgücü piyasası ve telekomünikasyon altyapısı olarak sıralanabilir. Lojistik köylerin konuşlanacağı özellikli yerin seçiminde dikkat edilmesi gereken başlıca kıstaslar; yerin şekli ve boyutu, yerin topografyası ve toprağı, taşımacılık erişimi, yerleşim altyapısı, gelecekte genişleme kapasitesi, kamu politikası, gelişim etki ödenekleri, bitişik alan kullanımları ve diğer sektörlerle ilişkiler / bağlantılar olarak verilebilir. Lojistik köylerin etkin olarak hizmet vermesi için birçok unsurun yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunlar, Uluslararası ve ulusal taşımacılık koridorlarına yakınlık, arazi topografyası, elektrik, gaz, su, haberleşme, ısıtma-soğutma altyapısı, arazi ve inşaat maliyetleridir.

Mümkün olduğunca fazla taşımacılık modu (demiryolu, denizyolu, karayolu, havayolu, iç su yolu ve boru hattı) bağlantısı veya yakınlığı, kapasite ve özellikleri, bölge ülkeleri veya illeri için dağıtım ve toplama merkezi olma özelliği, üretim merkezlerine yakınlık, tüketim merkezlerine yakınlık, kalifiye iş gücü potansiyeli, genişleme olanağı ve imar durumu (Tanyaş, “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Köyler/Merkezler”, 2017).

2. Lojistik Merkez Olarak Hadımköy

2.1. Konum – Çevre ve Nüfus Yapısı

İstanbul Arnavutköy ilçesine bağlı olan Hadımköy; 2017 ADNKS'e göre 21.598 nüfusa (11.006 erkek 10.592 kadın) sahiptir. Hadımköy; son düzenlemelere kadar İstanbul ilinin Çatalca ilçesine bağlı bir belde iken 2008 yılında Gaziosmanpaşa'dan ayrılan Arnavutköy ile birleştirilerek bir mahalle oluşturulmuştur. İstanbul'un batısında üç göl havzası üzerinde bulunan Hadımköy, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan TEM otoyolunun hemen kuzeyinde Eşkinöz Deresi vadisi içerisinde yer almaktadır. Hadımköy konum olarak Atatürk Havalimanı'na 45 km, İstanbul Havalimanı'na 31 km, Ambarlı limanı'na 37 km uzaklıkta konumlanmıştır.

Hadımköy mahallesi Bahçeşehir'e 10 km, Beylikdüzü'ne 15 km, Büyükçekmece'ye 15 km ve Avcılar'a 25 km uzaklıktadır. Edirne-İstanbul otoyolu (TEM) mahallenin yakınından geçmektedir (Arnavutköy Belediyesi Web Sitesi, 2018).

İstanbul Havalimanı ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü Çevre yolları gibi projelerin Hadımköy bölgesinin ulaşımı açısından erişilebilirliğine önemli katkılarda bulunması beklenmektedir. 2019 yılında temelleri atılması planlanan Kanal İstanbul ile bölgenin kolay erişilebilir ve bir cazibe merkezi olması öngörülmektedir. Şehir merkezinden nispeten uzakta olması bir handicap olsa da, zaman içerisinde raylı ulaşım projeleriyle de ulaşımın daha rahat ve konforlu hale gelmesi umulmaktadır.

Hadımköy Konum



Kaynak: Çalışma kapsamında arcGIS programından faydalanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Planlama alanı ulaşım açısından TEM Otoyolunun kuzeyinde stratejik bir noktada bulunmaktadır. Hadımköy yerleşmesinin ana ulaşım hattı güneyde İstanbul-Edirne karayoluna, TEM otoyoluna ve Başakşehir'e, kuzeyde ise biri Sazlıbosna üzerinden olmak üzere iki noktadan eski Londra Asfaltı'na ulaşmaktadır. Doğuda Çatalca ilçe merkezi ile bağlantılıdır.

Hadımköy' de bulunan sanayi alanları ile bunları İstanbul'la bağlayan yollar Hadımköy' ün en önemli yollarını belirlemektedir. Hadımköy' ün mal ve kitle ulaşımını sağlayan ana ulaşım güzergâhları 3 kademede ifade edilmiştir.

“1. Derece Yollar”: Hadımköy' ün en önemli ulaşım arteri, Yassıören-Hadımköy-Büyükçekmece yolu olan Tem otoyobanına dik ve Tem otoyobanının kuzeyinde yer almaktadır. Bu arter, yerleşmenin merkezi iş alanı ve özellikle sanayi alanları ile ulaşımını sağlayan çevre yolu niteliğindeki birinci derece bağlantısıdır.

“2. Derece Yollar”: İkinci derece yollar ise birinci kademe yola bağlı olan ve Hadımköy' ün merkez ile diğer mahallelerini bağlayan yollardır. Bunlar sırasıyla Hadımköy merkezinin batısından geçen Yeşilbayır-Nakkaş Yolu, Hadımköy merkezinin doğusundan geçen Hadımköy Yolu, Hadımköy merkezinden geçen ve Yassıören-Hadımköy-Büyükçekmece Yolu ile Hadımköy Yolu'nu bağlayan Hadımköy Sazlıdere Yolu'dur.

Ayrıca Hadımköy merkezin kuzeyinde kalan Hadımköy merkez ile Yassıören Mahallesi arasında bağlantıyı sağlayan Çilingir-Yassıören-2 Yolu, Nakkaş Yolu ve İzzettin Mahallesi ile Nakkaş Mahallesi arasında ana bağlantıyı sağlayan İzzettin-Nakkaş Yolu da ikinci kademe yollardır.

“3. Derece Yollar”: Üçüncü derece bağlantıları ise bu ana arterleri ve odakları bağlayan akslardır. Bunlar kent içerisindeki taşıt ve yaya hareketlerinin sağlandığı trafik yükünün ikinci kademeye göre daha düşük olduğu yollardır.

Demiryolu Ulaşımı: Hadımköy yerleşmesinden geçen tren hattı, İstanbul Sirkeci'den başlayıp Edirne ile bağlantıyı sağlayan tren seferi yapmaktadır. Bu tren Yeşilbayır mahallesindeki istasyona uğramaktadır (Hadımköy Sanayi Bölgesi I. Etap 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Raporu, 2018).

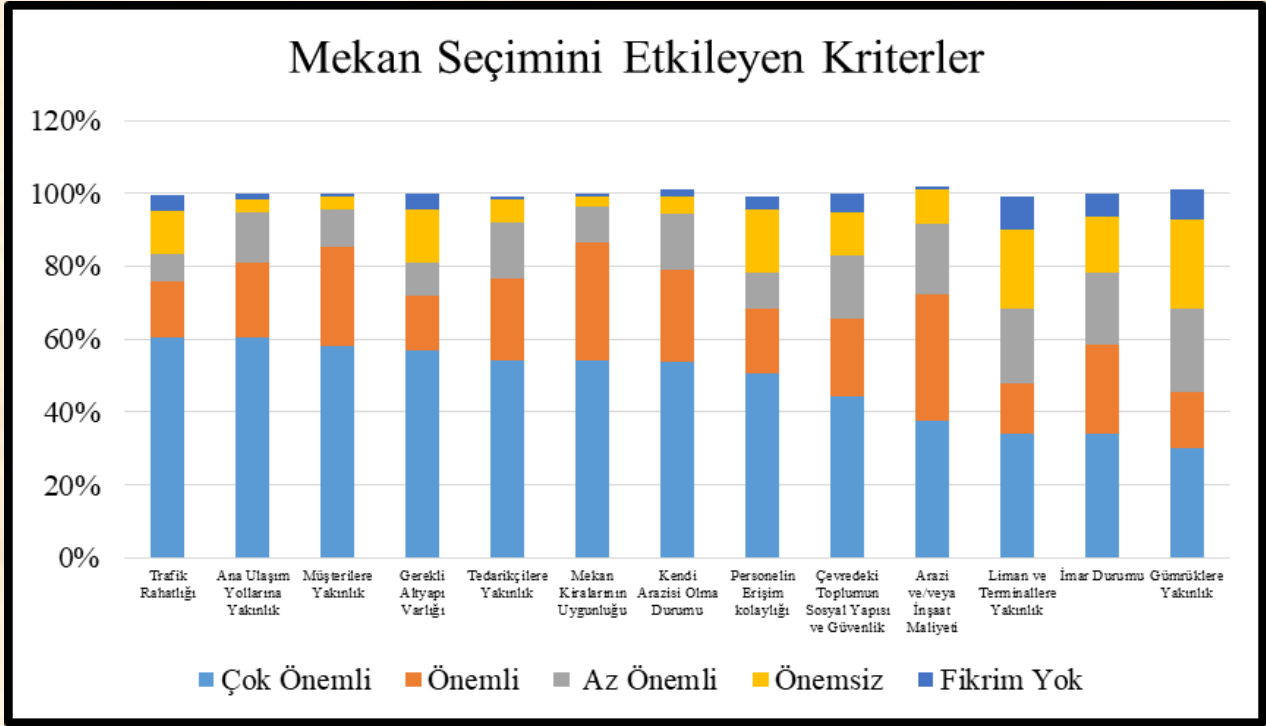
2.2. Anket Değerlendirilmesi

2016 yılında İstanbul Lojistik Ana Plan Çalışması kapsamında Lojistik Hizmet Alan Birimler ve Lojistik Hizmet Veren Birimler üzerine bir anket çalışması yapılmıştır. Çalışma kapsamında Hadımköy özelindeki veriler incelenerek analiz çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Aşağıda bu anket sonuçlarından yararlanılarak yapılan analiz çalışmalarından oluşturulan tablolara ve yorumlara yer verilmiştir.

İstanbul Lojistik Ana Plan Çalışması'nda, Hadımköy'de 111 adet firma ile yüzyüze anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Firmaların mekânsal bilgilerine dair veriler üzerinden değerlendirme çalışmasına yer verilirken bu kapsamda firmaların yer seçim kriterlerini belirlemek ve “neden Hadımköy” sorusunun cevabını bulmak için gerçekleştirilen anket çalışmasının sonuçları analiz edilmiştir. Ulaşım yollarına ilişkin bilgilerde, buldukları adreste yürüttükleri faaliyette kullandıkları ulaşım türü, kullandıkları istasyonlar, lojistik hizmet alma durumu ve hizmet alırken önem verdikleri karar kriterleri ile ilgili verdikleri cevaplar, mekânsal bilgilerde; işyeri için mekân seçimini etkileyen kriterlere, mevcut lokasyondaki problemlere ve lojistik hizmet alırken ve verirken karşılaşılan problemlerin ne olduğuna dair sorulan sorulara verilen cevaplara ve son olarak iş yerine ilişkin sektörel durum bilgilerinden oluşan birtakım sonuçlara ulaşılmıştır. Bu sonuçlardan oluşan bilgiler aşağıda detaylı bir biçimde açıklanmıştır.

Anket yapılan firmaların %93'ü Lojistik Hizmet Alan, %7'si Lojistik Hizmet Veren birimlerden oluşmaktadır. Hadımköy bölgesinde anket çalışmasının yapıldığı firmaların sektörel olarak en çok İmalat sektöründe %68 ile faaliyet gösterdiği göze çarpmaktadır. Faaliyet gösterilen diğer sektörler; %7 ile Ulaştırma ve Depolama ile Toptan Ticaret sektörleri, %5 ile Perakende sektörü, %4 ile İnşaat sektörü ve son olarak %3 ile konaklama ve yiyecek sektörüdür. Anket çalışmasının yapıldığı işyeri mekânları; %50 oranında imalathane, %12 oranında fabrika ve %11 olarak perakende satış yerleri olarak ön plana çıkarken %31 oranında diğer mekân olarak cevaplanmıştır. Hadımköy bölgesinde anket çalışması yapılan işyerlerinin kuruluş yılları; 1970 – 1995 yılları arasında %31, 1995 – 2016 yılları arasında kurulan işyerlerinin oranı %69'dur. Ankete katılan firmaların Hadımköy bölgesinde faaliyete başlama yılları 1980 yılından sonra olmaya başlamıştır. 1980 – 1990 yılları arasında %5'i, 1991 – 2000 yılları arasında %19'u, 2001 – 2016 yılları arasında %77'si faaliyete başlamıştır. Bu sonuçtan da anlaşılacağı üzere 2000 yılı başından başlayarak lojistik sektörünün bu bölgede kümelenme gerçekleştirdiği görülmektedir. Firmaların üçte ikilik (%66) kısmı kiracı olduklarını üçte birlik (%34) kısmı kendi firmaları olduklarını belirtmiştir. Firmaların hepsi (%100) hafta içi çalışıyor musunuz sorusuna evet yanıtını vermiştir. Hafta sonu çalışma oranları ise %38 ile cumartesi ve %19 ile pazar olarak tespit edilmiştir. Bayram günlerinde çalışma oranları oldukça düşmektedir. Milli Bayramlarda çalışıyor musunuz sorusuna ankete katılanların %14'ü, Dini bayramlarda çalışıyor musunuz sorusuna %9'u evet cevabını vermiştir. Diğer cevabını verenlerin oranı da %9 seviyesindedir. Firmalara yöneltilen malı temin ederken veya gönderirken kullanmış olduğunuz deniz – hava – demiryolunu kullanıyor musunuz sorusuna verdikleri cevaplarda çıkan sonuçlara göre evet cevabını verenlerin oranı %23, hayır cevabını verenlerin oranı ise %77 civarındadır. Sonuçlardan da anlaşılacağı üzere firmalar malı temin ederken ve gönderirken ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığını tercih etmektedirler. Araştırmaya katılan firmalara sorulan lojistik faaliyetleriniz için başka bir firmadan lojistik hizmet alıyor musunuz sorusuna katılımcıların %64'ü hayır, %36'sı evet yanıtını vermiştir. Firmalara yöneltilen sorulardan bir diğeri ise Lojistik hizmet alırken karar kriterlerinin önem derecesini 1 en önemli olacak şekilde 9'a kadar puanlamaları istenmiştir. Puanlamada oluşan sonuca göre; en çok önem verdikleri 3 kriter sırası ile; taşıma maliyeti, zamanında teslimat ve teslimat süresidir. En az önemli ise emisyon miktarı ile izleyebilirlik ve entegrasyon maliyeti olarak göze çarpmaktadır.

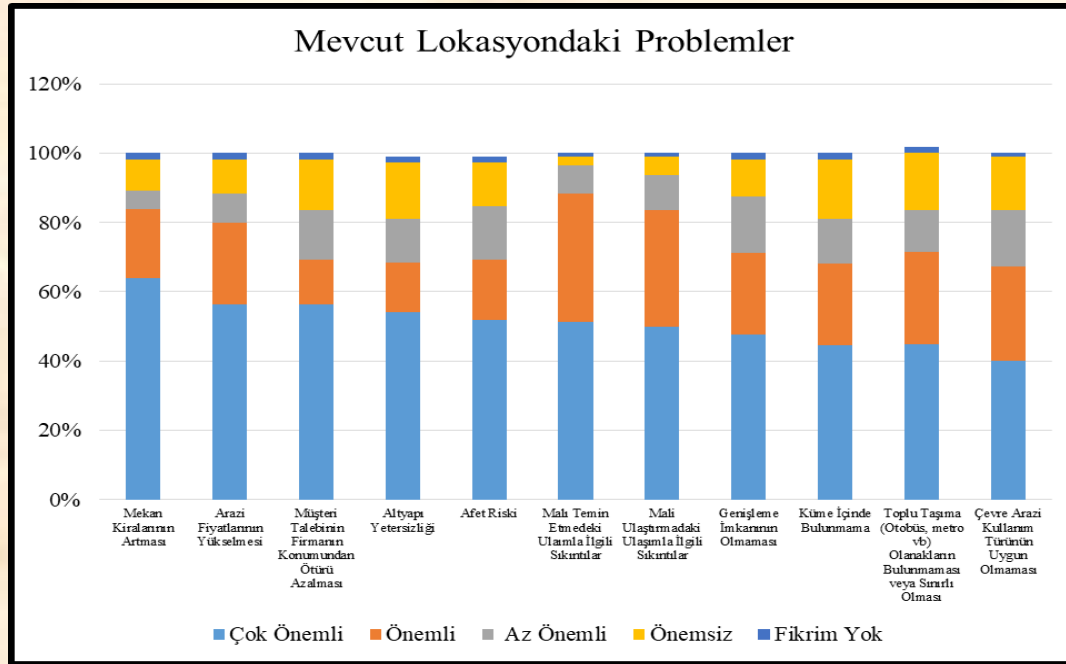
İşyerinin mekân seçimini etkileyen kriterleri belirleyebilmek amacı ile katılımcılara yöneltilen anket soruları içinde; trafik rahatlığı, ana ulaşım yollarına yakınlık, mekân kiralılarının uygunluğu, arazi maliyeti, gümrüklere yakınlık, gerekli altyapının varlığı gibi 13 faktör belirlenmiş ve firmaların bunları önem derecelerine göre 1 (çok önemli) ile 5 (fikrim yok) arasında puanlama ile değerlendirilmesi istenmiştir.



Kaynak: Çalışma kapsamında yazar tarafından oluşturulmuştur.

Firmalara göre mekân seçimini belirlemede çok önemli olarak gördükleri ilk dört faktör sırası ile; trafik rahatlığı (%61), ana ulaşım yollarına yakınlık (%60), müşterilere yakınlık (%58) ve gerekli alt yapının varlığı (%57)'dir. Diğer kriterlerden daha az önem verdikleri faktörler ise gümrüklere yakınlık (%24), liman ve terminallere yakınlık (%22), personelin erişim kolaylığı (%17) olarak göze çarpmaktadır. Çok önemli ve Önemli derecelerinin toplamına bakıldığında ise; ilk dört sıranın ilk sırasını mekân kiralarının uygunluğu (%86) almakta, ilk analizde olduğu gibi müşterilere yakınlık (%85)ve ana ulaşım yollarına yakınlık (81) yine firmalar için önemli görünmekte ve ilk tespit gereği altyapının varlığından ziyade kendi arazisi olma durumu (%78) olduğu göze çarpmaktadır. Diğer kriterlere göre en az önem derecesi olarak gümrüklere yakınlık, liman ve terminallere yakınlık ve imar durumu olduğu görülmektedir.

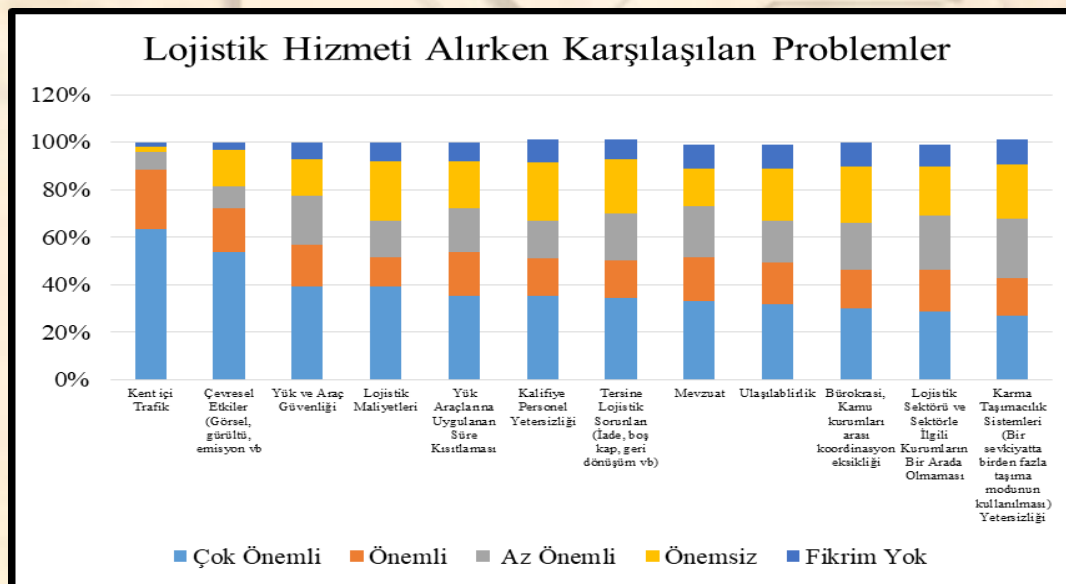
Firmaların mevcut lokasyondaki problemlerini belirleyebilmek amacı ile katılımcılara yöneltilen anket soruları içinde; malı temin etmedeki ulaşım ile ilgili sıkıntılar, arazi fiyatlarının yükselmesi, mekân kiralarının artması, altyapı yetersizliği, afet riski gibi 11 faktör belirlenmiş ve firmaların bunları önem derecelerine göre 1 (çok önemli) ile 5 (fikrim yok) arasında puanlamaları ile görüşlerinin alınması hedeflenmiştir.



Kaynak: Çalışma kapsamında yazar tarafından oluşturulmuştur.

Firmaların mevcut lokasyondaki problemleri üzerine ankete katılan firmaların üçte ikisinden fazlası (%64)'ü mekân kiralarının artmasını, mevcut lokasyondaki en önemli problem olarak ön plana çıkartmaktadır. Ayrıca arazi fiyatlarının yükselmesi (%56), müşteri talebinin firmanın konumundan ötürü azalması (%56) ve altyapı yetersizliği (%55) anket yapılan firmalar tarafından en önemli sorun olarak gösterilmektedir. Çok önemli ve önemli cevaplarının toplamına bakıldığında ise mali temin etmedeki ulaşım ile ilgili sıkıntılar (%88), mekân kiralarının artması (%84), mali ulaşımdaki ulaşım ile ilgili sıkıntılar (%83) ve arazi fiyatlarının yükselmesi (%79) ankete katılan firmalar tarafından verilen cevaplar içinde önem derecelerine göre en ön plana çıkmıştır. Çevre arazi türünün uygun olmaması ve küme içinde bulunmama firmalar tarafından önemli bir sorun olarak görülmemektedir.

Lojistik hizmeti alırken karşılan problemleri belirlemek amacı ile katılımcılara yöneltilen anket soruları içinde; kent içi trafik, mevzuat, ulaşılabilirlik, çevresel etkiler, lojistik maliyetleri ve yük ve araç güvenliği gibi 12 adet soruya cevap vermeleri istenmiş, 1 (çok önemli) ve 5 (fikrim yok) arasında puanlama yapmaları istenmiştir.



Kaynak: Çalışma kapsamında yazar tarafından oluşturulmuştur.

Anket sonucunda oluşan puanlamaya göre; firmalar tarafından verilen cevaplar içerisinde kent içi trafik (%64) ve çevresel etkiler (%54) en önemli problem olarak gösterilmektedir. Yük araç güvenliği (39), lojistik maliyetleri (%39), yük araçlarına uygulanan süre kısıtlaması (%35) katılımcılara açısından diğer problemlere göre verilen cevaplar içerisinde daha az önemli olarak göze çarpmaktadır. Çok önemli ve önemli cevaplarının toplamına bakıldığında ise kent içi trafik (%89) ve çevresel etkiler (gürültü, emisyon vb.) (%72) ile verilen cevaplar içerisinde katılımcıların lojistik hizmeti alırken karşılaştıkları en önemli problem olarak görülmektedir. Karma taşımacılık sistemleri yetersizliği (%47) ve lojistik sektörü ve sektörle ilgili kurumların bir arada olamaması (%44) lojistik hizmeti alırken karşılaşılan problemler arasında daha düşük öneme sahip olmaktadır. Çalışma kapsamında; firmaların işyerlerinde bilgi teknolojilerinden faydalanma oranları yaklaşık olarak yarı yarıya olduğu gözlemlenmiştir. %48 oranında evet cevabına karşılık %52 oranında hayır cevabı verilmiştir. Ankete katılan firmaların iş yerinde kullandıkları bilgi teknolojilerinin nelerdir sorusuna verdikleri cevaplardan, en çok kullandıkları sistemler; ERP (kurumsal kaynak kullanımı), depo yönetimi sistemi (WMS), bilgi paylaşım sistemleri (EDI, Protal vd.) ve taşımacılık yönetim sistemi (TMS) olduğu görülmektedir. Genelde bu sistemleri uygularken dışarıdan hizmet almak yerine kendi sistemlerini geliştirdikleri görülmektedir. Araç yükleme ve rotalama ile araç takip sistemini kendileri yapmakla beraber dışarıdan hizmet almış oldukları görülmektedir.

Hadımköy lojistik alanı; mekân seçimini etkileyen kriterler, ulaşım, altyapı ve erişebilirlik, mevcut lokasyondaki problemler, lojistik hizmet alırken karşılaşılan problemler, teknoloji kullanımı, ulaşım ağı ve erişebilirlik kriterleri doğrultusunda değerlendirilmiştir.

Türkiye'nin bölgesel olarak lokomotif konumunda olan, ekonomiye büyük katkılar sağlayan ve en önemli lojistik merkezi olan İstanbul, Marmara Bölgesi'nde güçlü ulaşım altyapısı ile önemli bir ulaşım merkezi konumunda bulunmaktadır. İstanbul'un sahip olduğu havalimanları, karayolları ağı, demiryolları ağı ve deniz ulaşımı ile Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlama özelliği, sanayi ve ulaştırma sektörleri açısından önemli bir odak konumunda bulunmaktadır. Bu özellikler İstanbul'u lojistik merkez olma açısından güçlü kılan yanlar olarak göze çarpmaktadır. Hadımköy lojistik alanında bulunan firmalar ile yapılan anketle değerlendirmeleri istenen mekânsal bilgiler şunlardır:

1. Kentiçi trafik
2. Çevresel etkiler (görsel, gürültü, emisyon vb.)
3. Lojistik sektörü ve sektörle ilgili kurumların bir arada olamaması
4. Ulaşılabilirlik
5. Mevzuat
6. Yük ve araç güvenliği
7. Yük araçlarına uygulanan süre kısıtlaması
8. Tersine lojistik sorunları
9. Karma taşımacılık sistemleri
10. Bürokrasi
11. Kalifiye personel yetersizliği
12. Lojistik maliyetleri
13. Arazi ve/veya İnşaat maliyeti
14. Mekân kiralının uygunluğu
15. Tedarikçilere yakınlık
16. Kendi arazisi olma durumu
17. Müşterilere yakınlık
18. Ana ulaşım yollarına yakınlık
19. Liman ve terminallere yakınlık
20. Gümrüklere yakınlık
21. İmar durumu
22. Çevredeki toplumun sosyal yapısı ve güvenlik
23. Trafik rahatlığı
24. Gerekli altyapı varlığı
25. Personelin erişim kolaylığı
26. Malı temin etmedeki ulaşım ile ilgili sıkıntılar
27. Malı ulaştırmadaki ulaşım ile ilgili sıkıntılar
28. Afet riski
29. Çevre arazi kullanım türünün uygun olmaması

30. Toplu taşıma olanaklarının bulunmaması
31. Genişleme imkânının bulunmaması
32. Arazi fiyatlarının yükselmesi
33. Mekân kiralalarının artması
34. Müşteri talebinin firmanın konumundan ötürü azalması
35. Altyapı yetersizliği
36. Küme içinde bulunmama

Anket çalışması incelendiğinde firmaların mekân seçimini etkileyen kriterlerin firmaların menfaatlerine göre farklılık gösterdiği görülmektedir. Mekân kiralalarının artması %71, ana ulaşım yollarına yakınlık %67, trafik rahatlığı %66 ve müşterilere yakınlık %64 mekân seçmede firmaların en önemli tercih sebebi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lojistik merkez olarak değerlendirildiğinde Hadımköy lojistik merkezi; belirlenen kriterlerin bir kısmını karşılamadığı ancak yapılacak birkaç yatırım ve teşvikle lojistik merkez olarak oldukça büyük bir potansiyele sahip olduğu görülmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER:

Küreselleşen dünyada; uzun yıllardır lojistik konusuna önem verildiği, küresel bazda araştırmalar ve analizlerle konunun incelendiği bilinmektedir. Küresel araştırmalar; lojistik pazarının büyüme eğilimine ve henüz doyum noktasına ulaşmadığına işaret etmektedir. Bu bağlamda; dünya üzerinde üretimin yaygınlaşması ve küresel ticaretin gelişmesi sürdüğü müddetçe küresel lojistik sektörünün de büyüyeceği aşikârdır. Artan dünya nüfusu ile birlikte ihtiyaç duyulan hizmetler günden güne çeşitlilik göstermektedir. 1950'li yılların başlarında dünya genelinde telâffuz edilmeye başlayan lojistik sektörü 2000'li yıllara gelene kadar günden güne önem kazanmaya devam etmiştir. 2000 yılından sonra artan ihtiyaçla doğru orantılı olarak hızlı bir etkileşim, gelişim ve değişim göstermiştir. Küreselleşme ile birlikte sınırların ortadan kalkması, iletişim ve ticaret alanında birbirleri ile etkileşim halinde olan işletmeler, üretim ve planlamanın küreselleşmesi ile günden güne rekabet içerisine girmişlerdir. Küreselleşme ile birlikte, ürünlerin müşterilere hızlı, güvenli ve en iyi kalitede ulaştırmalarını sağlamak bu bağlamda işletmeler için önemli hale gelmiştir. İşletmelerin en önemli maliyet kalemleri arasında lojistik maliyetler ilk sırada yer almaktadır. Pazar paylarını arttırmak ve sektörden kendi paylarını almak isteyen firmalar lojistik kavramına oldukça önem verir duruma gelmişlerdir.

Lojistik merkezler, lojistikle ilgili bütün operasyonların bir arada olduğu ve lojistik akışların sağlandığı yerlerdir. Bu merkezler, lojistik ve dağıtımla ilgili birçok operasyonun beraber yapıldığı merkezlerdir. Lojistik merkezler yerel olmakla birlikte, bölgesel ve küresel de olabilmektedir. Türkiye'de 1980 sonrası önem kazanmaya başlayan lojistik sektörünün gelişmiş ülkeler ile kıyaslandığında halâ gelişim aşamasında olduğu görülmektedir. Türkiye ekonomisine önemli katkılar sağlayan İstanbul, güçlü altyapısı ile bölgesinin en önemli ulaşım merkezi konumunda bulunmaktadır. Lojistik merkezler; lojistik fonksiyonların düzenli ve planlı bölgelerde toplanarak şehre olan olumsuz etkilerini en aza indirilmesi açısından büyük önem arz taşımaktadır. Lojistik merkezler büyümeyi bölgesel olarak sağlamak ve ülke ekonomisine önemli katkıda bulunmaktadır. Bu sayede ülkenin gelişmiş ülke seviyesine ulaşabilmesine katkıda bulunmakla birlikte sürdürülebilir kalkınmaya da katkı sağlayacaktır.

Bu çalışmada amaçlanan, Hadımköy lojistik merkezinin mekânsal olarak incelenmesinin yanısıra lojistik merkezlerin pazar kümelenmeleri, konum, ulaşım ağı, erişilebilirlik, teknoloji ve bilgi seviyesi kriterleri doğrultusunda araştırılıp tartışılmasıdır. İstanbul'da hızlı, plansız bir kentleşme ve büyüme olmakla birlikte üretim ve depolama tesisleri de hızlı ve plansız bir şekilde büyümektedir. Bununla birlikte gelişmiş ülkelerdekine aksine, lojistik merkezlerde yer almak yerine mal sahiplerinin istedikleri konuma kendileri tarafından inşa edilmektedir. Lojistik sektörünün yer seçim kararları kent düzenini büyük ve önemli ölçüde etkilemektedir. Bu sebeple; lojistik kavramı hem dünya hem Türkiye'deki lojistik sektörü ve gelişimi irdelenmekte, İstanbul'da Hadımköy'deki lojistik tesisler incelenerek Hadımköy'de yer alan lojistik firmaların yer seçim kriterlerinde önem verdikleri unsurlar incelenmektedir.

Türkiye'de lojistik sektörü, taşımacılık olarak algılanmaktadır. Bu durum lojistik sektörünün tam manası ile algılanmadığını göstermektedir. Çalışmanın başında açıklandığı üzere, bir firmanın lojistik firması sayılabilmesi için depolama, dağıtım ve taşımanın bir arada olması gerekmektedir. İstanbul için planlanan lojistik bölgelerden biri olan

Hadımköy'deki lojistik tesislerin yer almaya başlaması 90'lı yılların ortalarında başlamış ve 2000 yılından sonra esas gelişimini göstermiştir. Hadımköy, uzun yıllardan beri içerisinde hem askeri bölge hem de içme suyu havzalarını bulundurması sebebi ile el değmemiş bir bölge olarak kalmıştır. Bunun yanısıra İstanbul'un önemli merkezlerine olan yakın mesafesi ile sağlamış olduğu avantajla kısa sürelerde istenilen bölgelere erişim kolaylığı sağlamaktadır. İstanbul için planlanan lojistik bölgelerden biri olan Hadımköy; Atatürk Havalimanı'nın, Ambarlı Limanı'nın ve yeni faaliyete geçen İstanbul Havalimanı'nın Hadımköy bölgesine yakın olmasının sağlamış olduğu avantajla bu bölgenin lojistik merkez olması ve sanayi alanlarının gün geçtikçe gelişmesine oldukça katkı sağlamıştır.

111 adet lojistik hizmet alan ve veren firma ile gerçekleştirilen yüz yüze görüşmelerde İstanbul lojistiğinin, konunun muhatapları tarafından değerlendirilmesi istenmiştir. Bu görüşmeler sonucunda lojistik faaliyetlerin mekânsal durumu, ekonomik ve çevresel etkilere yönelik durum ve sektörün geleceğine dair öngörü ve projeksiyonlar belirlenmeye çalışılmıştır. Bu bilgiler, gerçekleştirilecek model çalışması öncesinde fikir oluşturulması ve bu fikirlerin modele yansıtılması açısından önem arz etmektedir. Hadımköy genelinde farklı paydaşların görüşmelerinden çıkan sonuçların önemli bir kısmı mekânsal konularla ilgilidir. Mevcut durumda lojistik hizmet alan ve hizmet sağlayanların birçoğu şu anki durumların değişmemesi halinde buldukları yerlerin uzun vadede yeterli olmayacağı görüşündedirler. Bunun başlıca sebepleri arasında Hadımköy'ün birçok merkezi alanında artık trafik yoğunluğunun günden güne artacak olması ve operasyonları maliyet ve süre bazında olumsuz etkilemesi gelmektedir. Kuzey Marmara Otoyolu ile yük hareketlerinin şehrin kuzeyine kaymakta olması Arnavutköy ilçesini dolayısı ile Hadımköy bölgesini daha cazip hale getirmektedir. Bunun sonucunda yapılan bağlantı yolları ile operasyonlardaki taşıma sırasında trafikte beklemekten kaynaklı kaybedilen süre günden güne ortadan kalkacaktır.

Firmalar için trafik rahatlığı, ana ulaşım yollarına yakınlık, gerekli altyapının varlığı, kent içi trafik, çevresel etkiler, yük ve araç güvenliği, mekân kiralari, arazi fiyatları mekân seçimini etkileyen kriterler arasında birinci sırada önem verdikleri unsurlardır. Gümrüklere yakınlık, liman ve terminallere yakınlık, toplu taşıma, küme içinde bulunmama, bürokrasi, mevzuat en az önem verdikleri unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Önceki bölümlerde anlatıldığı üzere firmaların kuruluş yerini seçerken göz önünde bulundurdıkları en önemli kıstaslardan biri olan operasyon maliyetlerini minimum düzeyde tutmaktır. Bu sebeple lojistik firmaların maliyetleri düşürmek adına arsa maliyetlerinin ve bina kira maliyetlerinin düşük olduğu Hadımköy bölgesinde kümelenedikleri görülmektedir.

Hadımköy lojistik merkezinde faaliyet gösteren firmalara uygulanan anket doğrultusunda çıkan sonuca göre Hadımköy'ün altyapı ve konum özelliklerinden dolayı firmaların tamamına yakınının karayolu taşımacılığında uzmanlaştığı saptanmıştır. Lojistik merkez özelliklerinden olan denizyolu ve demiryolunun olması durumunda Hadımköy lojistik merkez olarak önemini daha da arttıracaktır. Zamanla nüfusun artması ve mesken sayısının artması sebeplerinden dolayı trafik yoğunluğu eskiye göre çok artmaktadır. Kanal projesinin bu bölge yakınından geçmesi ve bağlantı yollarının yapılmamış olması sebebi ile lojistik cazibesi yaratsa da yük yoğunluğunu kaldıramayacak bir bölge haline şimdiden gelmek üzere olduğu görülmektedir. İstanbul Çevre Düzeni Planı (2009)'da lojistik merkez olarak tanımlanan Hadımköy'ün altyapı olarak tam hazır halde olmadığı, entegre deniz yolu bağlantılarının bulunmadığından ayrıca Ambarlı Limanı'na olan demiryolu projesinin halihazırda başlamamış olmasından dolayı lojistik merkez olduğunu söylemek zordur. Ancak aradan geçen yaklaşık 10 yıllık sürede yapılan Kuzey Marmara Otoyolu bağlantıları ile Yavuz Sultan Selim Köprüsüne erişimi olması, yeni yapılan İstanbul Havalimanı'na bağlantı sağlaması, proje aşamasında olan Ambarlı limanına demiryolu bağlantısının sağlanması ve Kanal İstanbul ile denizyolu bağlantısı olacak olmasında ötürü Hadımköy lojistik merkezi önemli bir cazibe merkezi olmak üzere beklemektedir. Lojistik firmaları tarafından tercih edilecek olan Hadımköy'ün en önemli özelliği sanayi bölgesi olmasıdır. Yapılacak yatırımlarla firmalar tarafından tercih edilmeye devam edecek olan Hadımköy uygulanacak ve alınan kararlar ışığında yapılan önerilerin gözetilmesi halinde lojistik merkez olarak sistem içerisinde yerini alacaktır.

Sonuç olarak, lojistik merkez anlamında Hadımköy, İstanbul Havalimanı ve Kuzey Marmara Otoyoluna yakın bölge olmasından ötürü büyük yatırımların gerçekleştirilmesinde öne çıkan ve TCDD, Ulaştırma Altyapı Bakanlığı ve TOKİ'nin de lojistik sektörü için uygun gördüğü alanlardandır. Şehrin lojistiğini düzenlemede önemli rolü olan bu alanların planlanmasına ek olarak şehir içindeki lojistik hareketlerinin de sektör ve yük tipi bazında değerlendirilerek zon bazlı bir yönetim anlayışına geçilmesi düşünülebilir. İlgili zon içinde yoğun olan sektör ve ürün tiplerine göre farklı düzenleme ve tedbirler alınması etkinliği artıracaktır.

KAYNAKÇA:

- 1) Arnavutköy Belediyesi Web Sitesi:www.arnavutkoy.bel.tr adresinden alındı (2018).
- 2) Aydın, G.T., Ögüt, K.S., 2008, Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, 15-17 Ekim 2008, Haydarpaşa/İstanbul, s.1472-1482.
- 3) Baki, R. (2018). Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye’deki Lojistik Köy Uygulamaları ve Uygun Kuruluş Yer Seçimi. Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, s. 148-162.
- 4) Elgün, M.N., (2011). “Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılanma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi”, Afyon Kocatepe Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt: XIII, Sayı: II, s. 203 – 226.
- 5) Erdal, M. (2009). Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi, UTİKAD. <http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf> adresinden alındı.
- 6) Erdal, M. ve Saygılı, M. Sıtkı. (2007), Lojistik İşletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi, İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- 7) Hadımköy Sanayi Bölgesi I. Etap 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Raporu. İstanbul (2018).
- 8) İncaz, S., & İncekara, B. (2013). Lojistik Üs Kavramının Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, s. 85.
- 9) İZTO. (2009). İzmir Lojistik Merkezi Raporu.İzmir: İzmir Ticaret Odası.
- 10) Lojistik Koordinasyon Kurulu Genelgesi, 2016.
- 11) Lojistik Sektör Raporu. (2015). Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik-Yeşil Lojistik. MÜSİAD.
- 12) Raçlı, S. (2010). Lojistik Köyler ve Dünyadaki Durumu.Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dış Ticaret Programı Mesleki Uygulama Çalışması, 1-61.
- 13) Tabak, Ç., Yıldız, K. (2015) “Türkiye’de Lojistiğin Kurumsal Yapılanması” 11. Ulaştırma Kongresi, 27-29 Mayıs, İstanbul, Türkiye
- 14) Tanyaş, M. (2013). 1960 - 1970'lerde Lojistik Köyler. Utikad Web Sitesi. adresinden alındı.
- 15) Tanyaş, M. (2017, Şubat 02). “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Köyler/Merkezler”. <http://www.yesillojistikciler.com/haber/iste-prof-dr-mehmet-tanyasin-dunyada-ve-turkiyede-lojistik-koylermerkezler-arastirmasi-14314.html>. adresinden alındı.
- 16) TCDD. (2010). <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/2010>. adresinden alındı.
- 17) Weber, A. (1929). Theory of The Location of Industries. Chicago: The University of Chicago Press. <http://www.csiss.org/classics/content/51>. adresinden alındı.