

Subject Area
Town planning

Year: 2022

Vol: 8 Issue: 99

PP: 2033-2040

Arrival

01 May 2022

Published

30 June 2022

Article ID Number

62744

Article Serial Number

17

Doi Number

<http://dx.doi.org/10.29228/8/sssjs.62744>

8/sssjs.62744

How to Cite This Article

Şahin, A. Y., Turğut, M.

& Şahin, Z. (2022).

“Mega Proje Kanal

İstanbul İçin Lojistik

Merkez Yer Önerisi”

International Social

Sciences Studies Journal,

(e-ISSN:2587-1587)

Vol:8, Issue:99;

pp:2033-2040



Social Sciences Studies

Journal is licensed under

a Creative Commons



Attribution-

NonCommercial 4.0

International License.

Mega Proje Kanal İstanbul İçin Lojistik Merkez Yer Önerisi

Logistics Center Location Proposal For Mega Project Kanal İstanbul

Ahmet Yavuz ŞAHİN¹  Muhammed TURĞUT²  Zekeriya ŞAHİN³ 

¹ Öğr. Gör. İstanbul Gelişim Üniversitesi, İstanbul Gelişim Meslek Yüksekokulu, Mimarlık ve Şehir Planlama Bölümü, İstanbul, Türkiye

² Arş. Gör. Tarsus Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Gümrük İşletme Bölümü, Mersin, Türkiye

³ Dr. Öğr. Üyesi. İstanbul Gelişim Üniversitesi, İstanbul Gelişim Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, İstanbul, Türkiye

ÖZET

İstanbul, tarih boyunca jeopolitik ve jeostratejik öneme sahip olmuş bir mega kenttir. Tarihte üç büyük imparatorluğa başkentlik yapmış olması, Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir köprü görevi görmesi, ipek ve baharat yollarının merkezinde bulunması ne derece önemli bir kent olduğunun en açık göstergelerindedir. Küreselleşme ile ülkeler arası ticari sınırların ortadan kalkması ile birlikte stratejik öneme sahip kentlerde ticari faaliyetlerin artması ve bu kentlerin lojistik merkez olarak kullanılması lojistik sektörünün gelişimi ve sürdürülebilirliği için oldukça önemlidir. İstanbul’da tarih boyunca lojistik merkez olarak gerek askeri gerekse ticari olarak aktif rol almış bir şehirdir. Günümüzde İstanbul’un stratejik önemi sayesinde büyük yatırımlar almış ve kamu özel işbirliği çerçevesinde mega projelere ev sahipliği yapmaktadır. İstanbul için mega projelerin en büyüğü olarak nitelendirilen Kanal İstanbul su yolu projesi ile kente yapay bir boğaz kazandırılacaktır. Bu çalışmada lojistik merkezler, mega projeler ve Kanal İstanbul hakkında geniş bir literatür taraması yapılmıştır. Bu konularla ilgili yayınlanmış kitap, dergi, makale, rapor, internet siteleri, yayımlanmış tez ve bazı araştırma sonuçlarıyla ilgili istatistiksel verilere ulaşılmıştır. Bu çalışmalar ve veriler incelenmiş çalışmamızda kullanılmak üzere değerlendirilmiştir. Sonuç olarak Kanal İstanbul projesine entegre bir lojistik merkez modeli önerisi sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik Merkez, Mega Proje, Kanal İstanbul, Lojistik

ABSTRACT

Istanbul is a mega city that has had geopolitical and geostrategic importance throughout history. The fact that it was the capital of three great empires in history, that it served as a bridge between the continents of Asia and Europe, and that it was at the center of the silk and spice routes are the clearest indicators of how important a city it is. With the disappearance of commercial borders between countries with globalization, the increase in commercial activities in strategically important cities and the use of these cities as logistics centers are very important for the development and sustainability of the logistics sector. Throughout history, Istanbul is a city that has taken an active role as a logistics center, both militarily and commercially. Today, thanks to the strategic importance of Istanbul, it has received large investments and hosts mega projects within the framework of public-private cooperation. With the Kanal İstanbul waterway project, which is described as the biggest of the mega projects for Istanbul, an artificial strait will be added to the city. In this study, a wide literature review was made about logistics centers, mega projects and Kanal İstanbul. Statistical data on published books, journals, articles, reports, websites, published thesis and some research results on these subjects were obtained. These studies and data were analyzed and evaluated for use in our study. As a result, an integrated logistics center model proposal was presented to the Kanal İstanbul project.

Keywords: Logistic Center, Mega Project, Kanal İstanbul, Logistics

1. GİRİŞ

Tedarik zincirlerinin kesintiye uğramadan tüketicilere hizmet vermesi büyük önem arz etmektedir. Tedarik zincirinin minimum maliyet ve maksimum kalite ile hizmet verilebilmesinde lojistik faaliyetlerin payı yüksektir. Lojistik faaliyetlerin fiyat, memnuniyet ve performans ölçümünde bu kadar etkili olması bu alanda çalışmaların hızlanmasına yol açmıştır.

Bu yapılan çalışmalar sonucunda lojistik merkez kavramı dikkat çekmiştir. Lojistik merkezler lojistik ile ilgili bütün faaliyetleri bir araya toplayan, tedarik zincirinde verimlilik ve etkinlik oranını arttırmaya katkı sağlayan merkezlerdir. Lojistik merkezler bölgelerin ve şehirlerin kalkınmasına, istihdamın artmasına, dünya pazarlarına ulaşabilme ve ekonomik gelişimde önemli rol oynamaktadır.

İstanbul gibi Dünya ve Türkiye ticaretinin gözbebeği konumundaki bir şehirde ticari faaliyetlerin hızlı ve düşük maliyetle gerçekleşmesi gereklidir. Türkiye dış ticaretinde yüzde 50 oranında söz sahibi olan bir şehrin lojistik faaliyetleri tüm paydaşlarla koordineli bir şekilde entegre etmelidir.

Günümüzde gerçekleştirilen mega projeler ile birlikte İstanbul’da lojistik alanına yapılan yatırımlar ciddi oranda artmaya başlamıştır. İstanbul’un avantajları arasında en büyük avantajı Asya ile Avrupa kıtaları arasına kurulmuş olan köprü konumunda bir şehir olmasıdır. Böyle bir avantaja sahip olan şehrin lojistik odak olması ise kaçınılmazdır. Gerek Amerika’dan yola çıkan bir ürünün Avrupa üzerinden Asya kıtasına ulaşmasında gerekse Asya kıtasından yola çıkan bir ürünün Avrupa kıtası üzerinden Amerika kıtasına ulaşması gibi alternatif

güzergahların her zaman merkezinde İstanbul yer almaktadır. Bu nedenle İpek yolu gibi ticari yolların İstanbul'dan geçmesi İstanbul'un ve Anadolu yarım adasının jeopolitik ve ticari açıdan oldukça önemli olduğunu karşımıza çıkarmaktadır. İstanbul'da bulunan mega projelerden Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Yeni Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu projelerinin tamamlanmış olmasının yanı sıra bu projelerle entegre olarak düşünülen Kanal İstanbul Su Yolu Projesi'nin de yapılması ile İstanbul Dünya'nın lojistik merkezlerinden biri olarak faaliyet gösterebilecek seviyeye gelecektir. Lojistik proje olarak adlandırılan bu kanal projesinde lojistik merkezler, limanlar, antrepolar vb. lojistik faaliyetleri gerçekleştirecek ana unsurların doğru ve planlı bir şekilde organizasyonu şarttır.

Bu çalışmada İstanbul iline Kanal İstanbul projesi özelinde lojistik merkez yer önerisinde bulunulmuştur. İstanbul'a lojistik merkezi yer önerisi verilirken İstanbul'un coğrafi, jeostratejik konumu, dış ticaret verileri, ulaştırma alt yapısı ile lojistik sektör potansiyeli incelenerek en uygun yer belirlenmeye çalışılmıştır. Ayrıca yer önerisinde bulunurken İstanbul'un üretim verileri dikkate alınarak, özellikle de kurulacak bir lojistik merkezin doğru lokasyonda konumlandırılmasının İstanbul için yaratacağı avantajlar ele alınmıştır.

2. LOJİSTİK MERKEZLER

Lojistik, bir ürün yada hizmetin üreticiden tüketiciye ulaşmasına kadar geçirdiği depolama, taşıma ve ilgili faaliyetlerin idaresi olarak tanımlanmaktadır. Tüketicinin arzu ettiği ürünü doğru zamanda, doğru yerde, doğru koşullarda olması için gerekli tüm süreçleri organize eden ağların etkili ve verimli yönetilmesi işidir (Razzaque vd., 1998). “Lojistik ile ilgili gerçekleştirilebilecek olan tüm lojistik faaliyetlerin etkin bir şekilde uygulanması için özel olarak kurulmuş merkezlere lojistik merkezler/köyler denilmektedir” (Turgut vd., 2020). Lojistik merkez kavramında birçok farklı tanımlamalar yapılmıştır. Özellikle uluslararası ticaret sektöründe faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar ile birlikte sektörün ileri gelen tüzel kişilikleri ve bu alanda çalışmalar yapan akademisyen ve bilim insanlarının farklı tanımlamalar yaptıkları gözlemlenmiştir.

Lojistik merkezler ile ilgili net bir tanımlama bulunmadığından birçok Avrupa ülkesi ile birlikte Amerika Birleşik Devletleri'nde kendi geliştirdikleri tanımlamalar doğrultusunda bu alanda faaliyet amaçlı kurdukları merkezlere kendi dillerinde tanımlamalar ve özel isimler geliştirmişlerdir. Bu isimlerden bazıları ise Tablo 1'de gösterilmiştir (Şahin, 2020);

Tablo 1. Ülkelerin lojistik merkez tanımlamaları (Table 1. Logistics services of countries)

Platesforme Logistique	Fransa
Centres Logistiques de FRET	Fransa
Centro Integrado de Mercancias	İspanya
Inland port	ABD
Disitribution centers	ABD
Rail Service Centre (RSC)	Hollanda
Tradeports	Hollanda
Interporto	İtalya
Güterverkehrszentrum	Almanya
Terminal Multimodal	Portekiz
Transport Center	Danimarka
Freight Village	(İngiltere, Çin, Singapur, Japonya)
Dry port	Kuzey Avrupa ülkeleri

Kaynak: (Şahin, 2020).

Lojistik merkezlerin kuruluşu, işleyişi ve gelişme aşamaları incelendiğinde; “en az iki taşımacılık modunun birleştiği, ulusal ve uluslararası nakliyecilik hizmetlerinin verildiği, depolama, yük elleçleme ve gümrükleme işlemlerinin gerekli kamu ve bilişim altyapısı üzerinden yapılabildiği sektörel hizmetlerin ve tüm faaliyetlerin beraberce yürütüldüğü alanlar ve çalışma modeli” olarak nitelendirildiği görülmektedir (Öcal, 2019).

Lojistik merkez kavramı tarihsel gelişimine baktığımızda tarihte ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşanan sanayi devriminden sonra ortaya çıktığı görülmektedir (Gedik vd., 2017). Ticari faaliyetlerin artması sonucu kaliteyi arttıracak ve aynı zamanda katma değer oluşturabilecek lojistik alanlara ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle sanayii bölgeleri başta olmak üzere ticari faaliyet gösterilen alanlarda lojistik merkezler oluşturulmaya başlanmıştır (Gedik vd., 2017). Zaman içerisinde lojistik merkez kavramı Japonya'da da çevre kirliliği ve trafik sorununa çözüm olarak kullanılmıştır. Avrupa'daki ilk örneklerini Fransa'da gördüğümüz lojistik merkezlerin genel kuruluş amaçları çevreye olan zararları ve işgücü maliyetlerini azaltmak olduğu görülmektedir. Fransanın bu uygulamasını daha sonra diğer Avrupa ülkelerinde sırasıyla uygulamaya başlayarak, lojistik merkezleri faaliyete geçirmiştir (Gedik vd., 2017).

3. MEGA PROJELER VE UYGULAMALAR

Mega Projeler maliyetleri 1 Milyar \$ ve üzerinde olan çok sayıda kamu ve özel paydaş ortaklıklar ile yapılan sosyo-ekonomik fayda sağlanabilecek ileri derecede organizasyon ve koordinasyon gerektiren projeler olarak tanımlanabilmektedir. Tanımlamasında da görüldüğü üzere mega projeler bir çok özellik içeren ve aynı zamanda birçok riski de beraberinde getiren projelerdir. Aşağıda bulunan tabloda mega projelerin özelliklerinden bahsedilmiştir (Biesenthal vd., 2017).

Tablo 2. Mega Projelerin Özellikleri (Table 2. Features of Mega Projects)

Proje Özellikleri	Tanımlama
Maliyet	1.000.000.000 \$ ve üzeri
Süre	Ulusal hükümetin politik yaşam döngüsünün ötesine geçen zaman dilimleri
Riskler	Test edilmemiş karmaşık teknolojiler ve süreçler; dikkatli risk tahsisi
Planlama	İstisnai bir planlama seviyesi gerektirir
İhtilaflar	İddialar, tahkim ve dava
Yönetim	İstisnai bir planlama, koordinasyon ve liderlik seviyesi gerektirir
Katılımcılar	Çok sayıda kamu ve özel paydaş
Erişim	Ulusal sınırların ötesinde muazzam talep
Faydaları	Geniş sosyal ve ekonomik faydalar
Etkileri	Geniş politik etkiler

Tablo 2 incelendiğinde tanımlamasında da görüleceği üzere mega projelerin maliyetlerinin çok yüksek oluşuyla birlikte yapılacak olan yapının ileri yapı teknolojileri kullanılarak yapılacak olması büyük mühendislik alt yapısı gerektirdiği gibi oldukça üst seviyede yönetim ve organizasyona da ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Tüm bunların bir arada olması mega projelerin sosyo-ekonomik faydaları ile sonuçlanabileceği gibi projenin doğru koordine edilememesi ve organizasyon eksiklikleri siyasi-sosyal ve ekonomik yönden de oldukça büyük risk taşıdıklarında bir göstergesidir (Pollack vd., 2018). Bu kadar fazla risk barındıran projeler için risk analizlerinin yapılması ve organize edilmesi kaçınılmazdır (Bruzelius vd., 2002) Dünya'dan mega proje örnekleri aşağıda gösterilmiştir (Şahin, 2020);

- ✓ Chuo Shinkasen Yüksek Hızlı Demiryolları Hattı, Japonya
- ✓ Changi Havalimanı, Singapur
- ✓ Hamburg Limanı, Almanya
- ✓ Lamu Port ve Lamu-Güney Sudan-Etiyopya Koridoru, Etiyopya
- ✓ Ulusal Karayolu Ağı, Avustralya
- ✓ Petrobras Petrol ve Gaz Yüzer Üretim ve Depolama Sahası, Brezilya
- ✓ Shanghai Konteyner Limanı, Çin
- ✓ Øresund Köprüsü, İsviçre
- ✓ Goldline, Katar
- ✓ İstanbul 3. Havalimanı, Türkiye
- ✓ Marmaray Projesi, Türkiye
- ✓ Osmangazi Köprüsü, Türkiye
- ✓ 1915 Çanakkale Köprüsü, Türkiye
- ✓ Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Türkiye
- ✓ Avrasya Tüneli, Türkiye
- ✓ İstanbul – Ankara Yüksek Hızlı Tren, Türkiye
- ✓ Kuzey Marmara Otoyolu, Türkiye
- ✓ Kanal İstanbul, Türkiye

Liste incelendiğinde Türkiye'de birden çok Mega Proje bulunduğunu, Kanal İstanbul Su Yolu Projesi haricinde tamamının faaliyete geçtiği görülmektedir. Aşağıdaki tabloda ise Türkiye'de ki Mega projelere ait yapım maliyetleri yer almaktadır.

Tablo 3. Türkiye'de gündemi en çok etkileyen Mega Projeler (Table 3. Mega Projects that affect the agenda the most in Turkey)

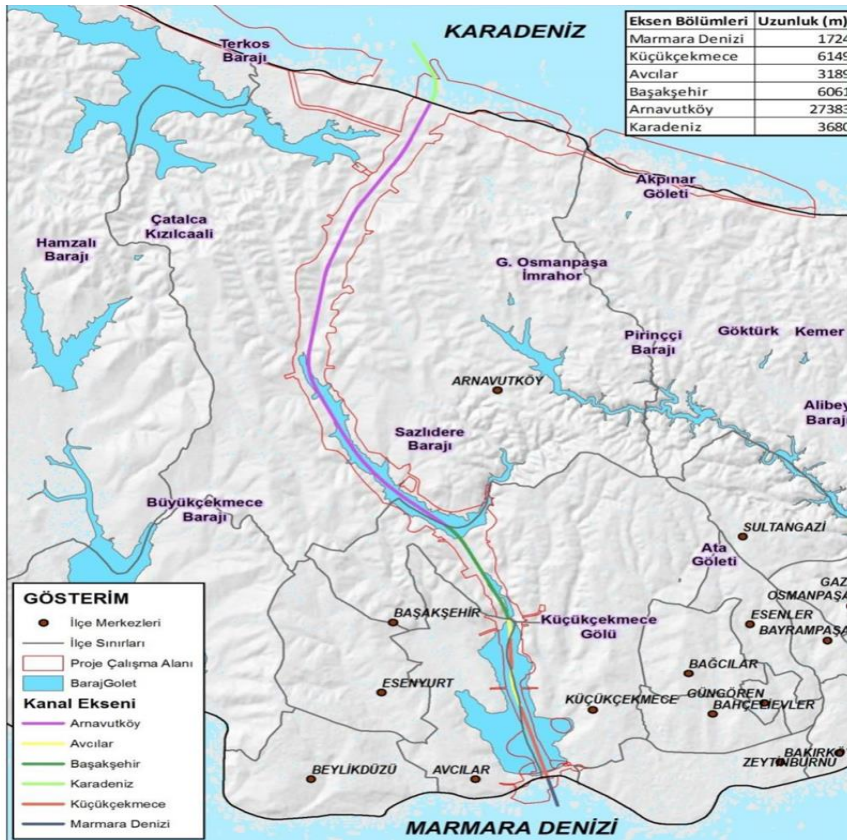
Proje	Maliyet
İstanbul Havalimanı	19.525.000.000 \$ Açılış 2018
İstanbul-İzmir Otoyolu	11.000.000.000 \$ Açılış 2019
Osman Gazi Köprüsü	1.200.000.000 \$ Açılış 2016
Ankara-İstanbul YHT	4.000.000.000 \$ Açılış 2014
Yavuz Sultan Selim Köprüsü	3.000.000.000 \$ Açılış 2016
Avrasya Tüneli	1.300.000.000 \$ Açılış 2016
Marmaray Boğaz Tüp Geçidi	1.750.000.000 \$ Açılış 2013
1915 Çanakkale Köprüsü	2.900.000.000 \$ Açılış 2022
Kanal İstanbul Projesi	Ön fizibilite raporuna göre 25.000.000.000 \$ Açılış 2025 olarak planlanmakta

Kaynak: Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

Lojistik sektörünün küresel çapta gelişiyor olması ve her geçen gün kendisini güncellemesi uluslararası ticaret alanında faaliyet gösteren işletmelerin de pazar da rekabetlerini arttıran etmenler arasında yer almaktadır. Pazarda artan bu rekabet bu alanda faaliyet gösteren, gelişmiş veya gelişim aşamasında bulunan ülkelerde mega projelerin geliştirilmesi ve projelendirilmesi talebini doğurmaktadır. Bu nedenle ülkeler son zamanlarda uygulamaya başladıkları mega projelerde lojistik sektörü ile entegre edilmesini birinci öncelik olarak görmektedirler.

4. KANAL İSTANBUL PROJESİ

Kanal İstanbul projesi hayata geçirildiği takdirde Türkiye'nin 3. Boğazı olacaktır. İlk olarak 2011 yılında tanıtılan Kanal İstanbul Su Yolu Projesi Küçükçekmece Gölü'nden başlayacaktır. Güzergâhı ise Küçükçekmece, Sazlı Dere ve Durusu arasındaki alanı kapsayacaktır. Yapılması planlanan projede uzunluk yaklaşık 45 km, genişlik 275 metre ve derinlik 20,75 metre olarak planlanmaktadır (Kanal İstanbul Projesi, 2022). İlk etapta bu ölçülerde yapılması planlanan kanalın daha sonra derinliğinin artırılarak projede iyileştirilme yapılması da hedeflenmektedir (Kanal İstanbul Projesi, 2022).



Resim 1. Kanal İstanbul Proje Güzergâhı(Picture 1. Canal Istanbul Project Route)

İstanbul Boğazı Akdeniz ile Karadeniz arasındaki tek geçiş güzergahı olmasından dolayı oldukça önemli bir durumdur. Yapılması planlanan bu projeye, İstanbul Boğazı'na bir alternatif olarak oluşturulmak istenmektedir. Projenin önemli amaçları bulunmaktadır. Bu amaçlardan bazıları ise şunlardır (Kiriş, 2020);

- ✓ İstanbul Boğazında oluşan gemi trafiğini azaltmak,
- ✓ İstanbul'u denizden gelebilecek tehlikelere karşı güvenli hale almak,
- ✓ Son dönemlerde artan deniz kazalarının önlenmesini sağlamak,
- ✓ Ülke ticaretine ekonomik fayda sağlamak,
- ✓ Deniz ticaretinde söz sahibi olmak.

5. İSTANBUL İLİ VE KANAL İSTANBUL PROJESİ İÇİN LOJİSTİK MERKEZ ÖNERİSİ

İstanbul nüfusu ve ticari hacmiyle önemli bir konumda olan mega kenttir. Türkiye'de 2021 yılında gerçekleştirilen ithalatın 112 milyar doları bu şehirde gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin 2021 yılı toplanan ithalat rakamının 226 milyar olduğunu göz önüne aldığımızda bu sayının önemi daha da artmaktadır (TÜİK, 2021). Bu veriler İstanbul'da yapılan ithalatın Türkiye ithalatına oranının yaklaşık olarak %50'sine tekabül ettiği anlamına gelmektedir. İstanbul'u takip eden en yakın şehir ise başkent Ankara'dır. Ankara'nın ithalat verisi ise yaklaşık 12 milyar

dolardır. İhracat verilerini incelediğimizde ise Türkiye’de 182 milyar dolarlık ihracat rakamına ulaşılmıştır. İstanbul ise 2021 yılında 88 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir. Bu verilerde Türkiye genelinde yapılan ihracatın yaklaşık olarak %49’una tekabül etmektedir (TÜİK, 2021). İstanbul’u takip eden en yakın şehir ise 12,5 milyar dolar ile İzmir’dir. Aradaki bu farklar İstanbul’un ne derece stratejik bir ticari ve lojistik merkez olduğunun açık bir göstergesidir.

İstanbul’un ticaret ve lojistik açısından önemli olmasını sağlayan etmenlere bakıldığında ise;

- ✓ Konumu itibariyle Asya Avrupa arasında yer alan noktada olması,
- ✓ Ülke ticaretinde büyük oranlara sahip olması,
- ✓ Lojistik bir merkez konumunda görülmesi,
- ✓ Altyapısı güçlü bir kent olması,
- ✓ Ciddi oranda mega projelerin gerçekleştiriliyor olması.

Şehirlerin yeterli lojistik alt yapıya sahip olup olmadıkları, o şehirlerde bulunan taşıma modları ve lojistik faaliyetlerle birlikte lojistik yönetim koordinasyonlarına bakılarak değerlendirilmektedir. İstanbul’un bu noktada lojistik potansiyel ve altyapı olarak dünyanın gelişmiş şehirleriyle aynı potansiyele sahip olduğu görülmektedir. İstanbul’un bu seviyeye gelebilmesindeki en büyük etmen jeopolitik konumu olmasının yanı sıra birçok tamamlanmış ulaşım ve alt yapı alanında ki mega projelerdir. Yeni yapılan projelerle birlikte yük taşımacılığı şehrin kuzeyine doğru konumlandırılmaya başlanmıştır. 3. Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu bu anlamda lojistik yük taşımacılığına katkı sağlayacak projelerdir.

İstanbul birçok imparatorluğa başkentlik yapmış metropol bir kent olmasının yanı sıra Asya ve Avrupa kıtaları arasında yer alması ve jeostratejik konumu nedeniyle en önemli ticari merkezlerden biridir. Böyle bir merkezde havayolu taşımacılığı olmazsa olmaz olarak nitelendirilebilir. Avrupa yakasında bulunan Atatürk Havalimanı ve Anadolu yakasında bulunan Sabiha Gökçen Havalimanları sayesinde kargo ve yolcu taşımacılığında talebe yeteri kadar cevap verememesi sonucunda İstanbul’a yeni bir havalimanı yapılmıştır. Küreselleşen dünyamızda lojistik alt yapıya önem veren ve ticaret hacmini genişletmek isteyen ülkeler havalimanları yatırımı yaparak sektöre ve kendi dış ticaret hacimlerine katkı sağlamaktadırlar (Kılıç ve Turğut, 2019).

İstanbul hem Marmara hem de Karadeniz’e olan kıyıları ve en önemlisi kıtaları birleştiren bir boğaza sahip olmasından dolayı İstanbul’un metropol bir liman kenti olması kaçınılmaz olmaktadır. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı da açıklama raporunda bu hususlara değinilmiştir. Bu rapora göre; “Marmara Bölgesi Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile yük ve yolcu taşımacılığı yönünden büyük bir potansiyele sahip olup bu ulaşım ağının odak noktası olma özelliği göstermektedir. Marmara Bölgesi’nde, 3 kurvaziyer liman, 8 yat limanı, 21 yük limanı bulunmaktadır.” İbaresini belirtilerek denizyolu taşımacılığında İstanbul’un önemli bir noktada olduğu belirtilmiştir (Şahin, 2020). Türkiye’nin ve İstanbul’un en önemli limanlarından biri Ambarlı limanıdır. Ancak Ambarlı limanı ticari bir merkez olan İstanbul’a yetersiz kalmaktadır. Bunun nedeni olarak ise gelişen ve ilerleyen lojistik faaliyetler ile küreselleşen dünya ekonomisi görülebilir.

İstanbul ili tren, tramvay, metro hatları ile donatılmış bir şehir olma özelliğini de taşımaktadır. İstanbul’un lojistik faaliyetleri açısından demiryolu projesi olan Marmaray’ın önemi oldukça büyüktür. Marmaray Hattı yük ve Ro-La taşınması anlamında şehir içi trafiğinin azaltılmasına büyük katkı sunmaktadır. Fakat Marmaray’ın yolcu odaklı bir taşıma projesi olması yük taşımacılığı anlamında ciddi kısıtlar oluşturmaktadır. Sadece geceleri yük taşımacılığına ayrılan Marmaray, gündüzleri de kullanıldığı takdirde ülke ekonomisine daha çok yarar sağlayacaktır.

Tüm bu bilgiler doğrultusunda İstanbul Lojistik Merkezi olarak nitelendirilebilecek bölgeler değerlendirildiğinde Çatalca Boyalık mevki İstanbul Lojistik Merkezi için seçilmiştir. Boyalık Mevkii için yaptığımız araştırmalarda lojistik merkezler için arazi yapısının uygun olduğuna, kent yaşamının çok fazla olmadığına ve şehirde gerçekleştirilen mega projelerle bağlantı kurulabileceği görülmektedir.

Lokasyon bakımından İstanbul’un kuzey noktasında bulunan Boyalık Mevkii 27,17 km’lik bir alana sahiptir. Etrafındaki bölgelere göre daha düz bir alanda konumlanmıştır. Önemli bir mega proje olan İstanbul Havalimanına uzaklığı 13,7 km uzaklıktadır. Kanal İstanbul Projesi’ne ise uzaklığı 4.2km’dir. Ayrıca Kanal Projesine yakın olmasıyla da avantaj sağlamaktadır. Türkiye’nin en önemli limanlarının başında gelen Ambarlı Limanına uzaklığı 38,4 km, yapılması planlanan Durusu - Karaburun Limanına ise 13,9 km uzaklıkta yer almaktadır. Boyalık, Kuzey Marmara Otoyolu Yassören girişlerine yalnızca 17,2 km uzaklıktadır. Ayrıca yeşil lojistik açısından önem arz eden Odayeri Katı Atık Tesisleri’ne ise 25,4 km uzaklığındaki mesafede yer almaktadır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerine yapılması planlanan demiryolu hattına ise 7,2 km’lik mesafede bulunmaktadır. Ek olarak Akpınar Sanayi Bölgesinin Yassören Mevkii sınırları içerisinde olması ve Boyalık

İstanbul Lojistik Merkezinin konumu tespit edilirken lojistik merkezlerin sahip olması gereken bütün özellikler dikkate alınmış ve bu oluşum sonrası karşılaşılabilecek olumlu olumsuz tüm lojistik faaliyetler analiz edilmiştir.

Yapmış olduğumuz incelemelerde Boyalık Mevkiinin avantajları olarak şu hususlar öne çıkmıştır:

- ✓ Arazi yapısı,
- ✓ Şehir yaşamının az olması,
- ✓ Ulaşım türlerinin bir arada bulunması,
- ✓ Çevreci lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesine uygun olması,
- ✓ Gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilecek olan mega projelere uygun lokasyonda olması

Sonuç olarak Kanal İstanbul Su Yolu Projesi'nin yapılmasıyla birlikte İstanbul'a oluşturulabilecek İstanbul Lojistik Merkezi bölgesinde bulunan projelere entegre edilebilecek olması, İstanbul'un lojistik potansiyelinin yüksek olması, incelenen veriler doğrultusunda sürekli büyüyen bir ihracat verilerine sahip olması İstanbul Lojistik Merkezi'nin Dünya'nın lojistik üssü konumuna getirebilir.

KAYNAKÇA

Biesenthal C., Wilden R. (2017) "Applying Institutional Theories to Managing Megaprojects", International Journal Of Project Management, 2017, s.1-5

Bruzelius N., Rothengatter W., Flyvbjerg B., (2002) "Big Decisions, Big Risks. Improving Accountability in Mega Projects", Transport Policy, 2002, 143-154 S.1-3

E. Taniguchi, M. Noritake, T. Yamada and T. Izumitani. "Optimal size and location planning of public logistics terminals", Transportation Research Part E, vol 35, pp. 207–222, 1999.

Flyvbjerg B., Holm S., Buhl L.S., (2003) "What Causes Cost Overrun in Transport Infrastructure Projects?", Department Of Development And Planning, 2003, S.3-18

Gedik, H. ve Turğut, M. (2017). Impacts Effects of Logistics Villages to Export Process in International Trade: The Case of Konya Province. The Journal of International Scientific Researches , ISR 2017, 2 (7) S , 129-147 . DOI: 10.23834/isrjournal.351607

Kanal İstanbul Projesi Resmi İnternet Sayfası, www.kanalistanbul.gov.tr Erişim Tarihi: 12.01.2022

Kılıç D., Turğut M., (2019) "Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi", Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2019, 21(2), 148-157, S.151

Kiriş, T. (2020). Kanal İstanbul Projesi'nin Bölgesel Deniz Taşımacılığına Etkisinin Swot Analizi İle İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

M. Bamyacı, "Modern Lojistik Yönetimi: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçimi Modeli", İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2008.

Ö. Atalay, A. Karakaş ve M. Akça, "Türkiye'de Lojistik Merkezi Yeri Seçiminde Kriterlerin Ahp ile Ağırlıklandırılması: Kars ili Üzerine Bir Analiz". Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi Cilt / vol 31 sayı 3, 2017

Öcal, S.H., (2019), Türkiye'de Lojistik Köyler İncelemesi: Mersin Yenice Lojistik Köyü Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana, Türkiye.

Peter W. Cardebring and Cristiane Warnecke, Combi terminal and intermodal freight centre development: an assessment 1995, s.7, Swedish Transport and Communications Research Board, Stockholm.

Pollack J., Biesenthal C., Sankaran S., Clegg S., (2018) "Classics in Megaproject Management: A Structured Analysis Of Three Major Works", International Journal Of Project Management, 2018, S.372-384

Razzaque, M. A., ve Sheng, C. C. (1998). Outsourcing of logistics functions: a literature survey. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management.

S. Roh, H. Jang and C. Han, "Warehouse Location Decision Factors in Humanitarian Relief Logistics. The Asian Journal of Shipping and Logistics" vol 29, issue 1, pp. 103-120, 2013.

Ş. Demiroğlu ve A. Eleren, "Küresel Lojistik Köyleri ve Bu Kapsamda Türkiye'de Lojistik Köyleri Üzerine Bölgesel Bir İnceleme, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi," 42. Sayı, 2014.

Şahin, A.Y. ve Turğut, M. (2022). Yeşil Lojistik Alanında Yapılmış Olan Çalışmaların Bibliyometrik Analizi, 5th International Congress On Life, Social, And Health Sciences In A Changing World Full-Text Book, s.310-315, ISBN: 978-605-71461-1-3

Şahin, A.Y., (2020). “İstanbul'da ki Mega Projeler Açısından Lojistik Köyler: İstanbul İli Yer Önerisi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.

Turğut, M., Şahin, Z. ve Şahin., A.Y. (2020). Zonguldak'ın Lojistik Potansiyeli ve Mevcut Durum Analizi, IBAD Sosyal Bilimler Dergisi / IBAD Journal of Social Sciences, (Özel Sayı), s.269-289

TÜİK, 2021., <https://www.tuik.gov.tr/>