

BİR LOJİSTİK ÜS OLARAK TEKİRDAĞ BÖLGESİNİN HAVAYOLU ULAŞTIRMASI YÖNLÜ DEĞERLENDİRİLMESİ: ÇORLU HAVAALANI LOJİSTİK MERKEZ ÖNERİSİ

Volkan Yavaş¹, Durmuş Ali Deveci², Okan Tuna³

ABSTRACT:

Logistics centers are specific areas where all logistics activities are carried out by various users with all transportation modes in trade operations. While world's logistics centers examples promote intermodal transportation, our country's projects have limited modes and ignore air transportation. This study includes detailed information about Çorlu Airport Logistics Park's proposal following general information about logistics centers and air transportation – logistics relations. Afterwards, making an analysis of logistics centers with regards to air transportation and trying to create awareness about air logistics. For that purpose, depth interview techniques are used among the qualitative research methods to have an interview logistics service providers and relevant authorities. As a conclusion, it is emphasized that air logistics operations in Turkey have been done constricted and all of these operation are carried out by Atatürk Airport. In this point, the requirement of alternative regulations and studies for development of air logistics operations is revealed.

Key Words: Logistics Centers, Air Cargo, Tekirdağ Çorlu Airport

ÖZET:

Lojistik merkezler, ticari operasyonlarda lojistik faaliyetlerin çeşitli kullanıcılar tarafından yürütüldüğü ve tüm ulaştırma modlarıyla bağlantılı özel alanlardır. Dünya genelindeki örnekleri intermodal (sistemlerarası) taşımacılığı teşvik edici nitelikteyken, Türkiye'deki lojistik merkezlerde kısıtlı ulaştırma modları kullanılmakta ve havayolu taşımacılığı göz ardı edilmektedir. Bu çalışmada lojistik merkezler hakkında genel bilgilere ve havayolu taşımacılığı ile lojistik ilişkisine yer verildikten sonra Çorlu Havaalanı Lojistik Park önerisi hakkında detaylı bilgilere yer verilmiştir. Araştırmada havayolu lojistiği adına bir farkındalık yaratmak amaçlanmış olup lojistik merkezlerin havayolu ulaştırması yönlü bir değerlendirmesi yapılmıştır. Bu doğrultuda nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine görüşme yöntemiyle lojistik hizmet veren işletmeler ve ilgili devlet otoriteleri ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre, Türkiye'de hava lojistiği faaliyetlerinin sınırlı düzeyde yapılabildiği ve bu yükü de Atatürk Havalimanı'nın üstlendiği vurgulanmış ve hava lojistiğini geliştirebilmek adına alternatif çalışma ve düzenlemelerin yapılması gerekliliği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelime: Lojistik Merkez, Hava Kargo, Tekirdağ Çorlu Havaalanı

¹ Öğr.Gör., Ege Üniversitesi Ege Meslek Yüksekokulu, volkan.yavas@ege.edu.tr

² Doç.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, adeveci@deu.edu.tr

³ Prof.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, otuna@deu.edu.tr

1. GİRİŞ

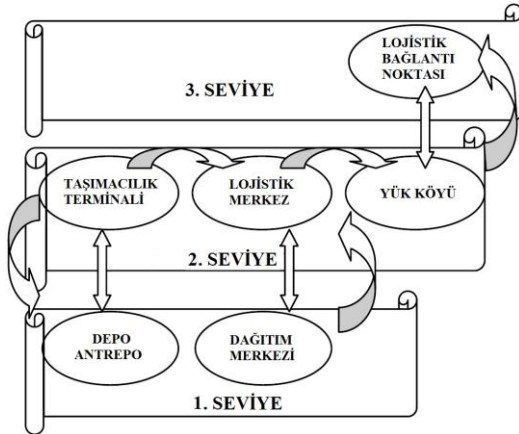
Küreselleşen dünya ile beraber sınırların ortadan kalkması ve ulaşım imkânlarının artması, işletmeler açısından üst düzey bir rekabet ortamı oluşturmaya başlamıştır. Hangi sektörde faaliyet gösterirse gösterebilir, birbirleriyle ilişki halinde olan ve birbirlerini tamamlayan işletmelerin yakın bölgelerde yer alması, o işletmelerin verimliliğini arttıracak ve dolayısıyla rekabet ortamında bir üstünlük kazandıracak düşünülmektedir. Bu noktada, ilk olarak Micheal E. Porter tarafından ortaya atılan ve birbirine bağlı şirketler, uzman tedarikçiler, servis sağlayıcıları, sektörle bağlantılı firmalar ve ortaklık kurumlarının coğrafi bir bölgede rekabet içinde oldukları ve aynı zamanda işbirliği yaptıkları yatay birleşmeler şeklinde tanımlanan kümelenme kavramı ortaya çıkmıştır (Porter, 1998).

M. Porter ile başlayan ve ulusal - uluslararası birçok kurum ve örgütün de çabalarıyla küresel rekabet ortamında işletmeler ve yer aldığı bölgeler adına önemli bir unsur haline gelen kümelenme faaliyetleri farklı biçimlerde de olsa birçok sektörde kendine yer bulmuştur. Kümelenme faaliyeti içerisinde yer alan tüm işletmelerin tedarik ya da dağıtım süreçlerinde ihtiyaç duydukları ulaştırma ve lojistik faaliyetleri de kümelenmeye benzer yapıda oluşumlar kurmuşlardır.

2. LOJİSTİK MERKEZLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Lojistik merkez kavramı, ilk olarak ABD’de endüstrinin gelişmesiyle birlikte doğmuş olmasına rağmen Japonya’da trafik problemi, çevresel enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için düşünüldüğü bilinmektedir (Aydın ve Öğüt, 2008). Tarihsel gelişimi göz önüne alındığında Şekil 1’de görüldüğü lojistik bağlantı noktalarının depolardan ve dağıtım alanlarından başlayarak küçük ölçekli faaliyetlerden çok büyük ölçekli operasyonlara uzanan 3 seviyeli bir hiyerarşik düzen içerisinde oluştuğu belirtilmiştir (Rimiené ve Grundey, 2007).

Şekil 1: Lojistik Hizmetleri Hiyerarşisi



Kaynak: Rimiené ve Grundey, 2007

Lojistik merkez kavramı, ülke ve bölgelere göre “Lojistik Köy” (İngiltere), “Plate Forme Logistique”(Fransa), “Güterverkehrszentrum”(Almanya), “Interporto”(İtalya), Ulaştırma Merkezi (Danimarka, ABD) ve “Kara Limanı” gibi farklı tanımlarla ifade edilmektedir (Meidute, 2005). Gerek bölge ve ülkelere gerekse de konu ile ilgili çalışan akademisyen ve profesyonellere göre farklı tanımlamalara sahip lojistik merkez kavramı, birden çok kısa ve uzun mesafeli taşımacılık modlarının bulunduğu ve ulaştırma hizmetlerinin yanı sıra katma değer hizmetlerin de sunulduğu alanlar olarak değerlendirilebilir (Çetin, 2007). Avrupa’da yer alan lojistik merkezlerin üyeleri arasında bulunduğu ve lojistik merkezlere dair bilgi ve standartlar paylaşan Avrupa Yük Köyleri ve Lojistik Merkezler Birliği’ne (Europlatforms) göre ise “ulusal ve uluslararası operasyonlarda ulaştırma, lojistik ve mal dağıtım aktiviteleriyle ilgili faaliyetlerin çeşitli kullanıcılar tarafından yürütüldüğü özel alanlar” olarak tanımlanmaktadır (Europlatforms, 2012).

Nathanail’in yaptığı bir çalışmaya göre bu merkezlerin en önemli amacı, intermodal yük taşımacılığını teşvik etmek, toplam taşımacılık maliyetlerini ve karayolu bağlantılarındaki trafik yükünü azaltabilmek ve çevresel kirlenmenin önüne geçmek olmalıdır ve Tablo 1’de görüldüğü gibi 4 ana kategori altında sınıflandırılmaktadır (Miandoabchi ve Asgari, 2009). Bu değerlendirmenin yanı sıra lojistik kümelenmelerinin servis amaçları doğrultusunda “yük servis odaklı, ürün servis odaklı, ticari servis odaklı ve entegre servis odaklı” olmak üzere 4 kategoride sınıflandırılabilir de belirtilmektedir (Huang ve Yuan, 2010).

Tablo 1: Lojistik Kümelenme Kategorileri.

	Kent Terminali	Yük Köyü	Endüstri ve Lojistik Park	Özel Lojistik Alan
Bölge	Kentsel Bölge	Şehirler Arası yâda Bölgeler Arası	Şehirler Arası yâda Bölgeler Arası	Uluslararası Taşımacılık Noktası
Mod	Kara - Demir	Kara - Demir	Kara - Demir	Tüm Modlar
Ulaştırma Ağı	Kent Merkezine Erişim	Ulusal Bağlantı	Ulusal Bağlantı	Uluslararası Bağlantı
Paydaşlar	Forwarder, Perakendeci	Operatörler, küçük firmalar ve ulaştırma firmaları	Endüstri Firmaları ve Ulaştırma Firmaları	Uluslararası Firmalar ve Ulaştırma Firmaları

Kaynak: Miandoabchi ve Asgari, 2009

Lojistik merkez kavramının ortaya çıkış noktası olan küresel ticari operasyonlar ve bu operasyonların sıklıkla yapıldığı bölgeler ve ekonomiler, dünyadaki lojistik merkezlerin gelişimiyle paralellik göstermektedir. Dünya Bankası, Tablo 2’de görüldüğü gibi 155 ülkede lojistiğin önemli unsurları olan gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyatlar, lojistik yetkinlikler, yük takip ve teslimat zamanlaması gibi kriterleri temel alarak ve bu kriterlere göre ülkeleri 5 puan üzerinden değerlendirerek Lojistik Performans Endeksi adı altında ülkelerin lojistik performanslarını değerlendirdiği bir tablo hazırlamaktadır (Yıldıztekin, 2012).

Tablo 2: LPI Sıralama ve Puanlar

Ülkeler	2012			2010		
	Sıra	Puan	Performans	Sıra	Puan	Performans
Singapur	1	4,13	100,0	2	4,19	100,0
Hong Kong	2	4,12	99,9	13	4,00	94,1
Finlandiya	3	4,06	97,6	12	3,82	88,3
Almanya	4	4,03	97,0	1	4,10	97,1
Hollanda	5	4,02	96,7	4	4,18	99,6

Kaynak: Arvis ve Diğerleri, 2012.

LPI değerleri göz önüne alınarak özellikle Uzakdoğu ülkelerinin lojistik merkez konseptinde önemli gelişmeler kaydettiğini söyleyebiliriz. Şekil 2’de de Dünya üzerindeki lojistik kümelenmelerin harita üzerindeki yerlerine dair ayrıntıları bulabilmekteyiz.

Şekil 2: Lojistik Kümelenmelerin Bulunduğu Coğrafyalar



Kaynak: Lamborudiere ve Corbin, 2012

Dünyada 1950’li yıllarda, Avrupa’da ise 1970’ten itibaren görülmeye başlayan lojistik merkezler konusu Türkiye’nin gündemine oldukça geç girmiştir. Türkiye stratejik konumuyla önemli bir noktada iken ve Türkiye’de lojistik kavramı tam olarak öğrenilmeye ve değeri anlaşılmaya başlamışken, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde, TCDD liderliğinde lojistik merkez kavramı telaffuz edilmiş ve Şekil 3’te görülen projelerle 2006 yılında özel sektöründe desteğiyle çalışmalarına başlanmıştır (Kılıç ve Diğerleri, 2009).

Şekil 3: TCDD Lojistik Merkez Projeleri



Kaynak : Lojistik Hattı, 2012.

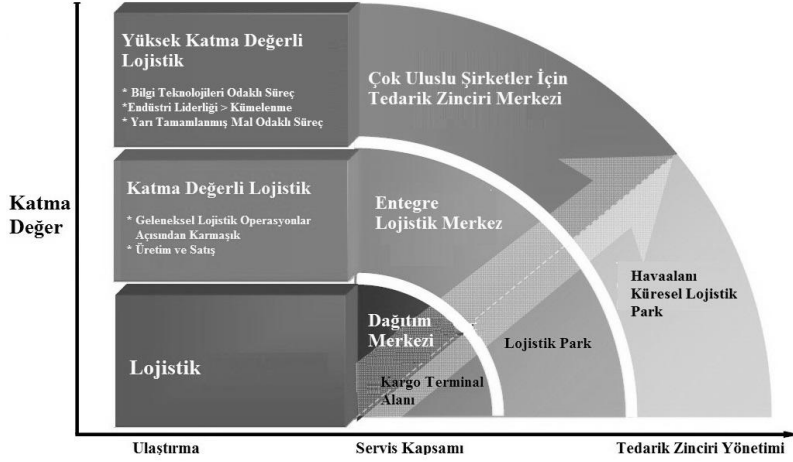
TCDD'nin planlanan lojistik merkezlerinin dışında, ülkemizde "Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri", "Lojistik Serbest Bölgeleri", "Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Lojistik Merkezleri", "Karayolu Lojistik Merkezleri", "Eşya / Kargo Terminal İşletmeleri", kamu-özel sektör işbirlikleri ve kalkınma ajanslarının planladığı farklı lojistik merkez çalışmaları da yapılmaktadır (Tanyaş ve Diğerleri, 2012).

3. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI – LOJİSTİK İLİŞKİSİ

Küresel ölçekte geniş bir coğrafyayı kapsayan lojistik operasyonlarda, hammadde, yarı mamul ve nihai ürünlerin üreticiden tüketiciye akışının maksimum hızla, emniyetli, güvenli, güvenilirliği ve sıklığı yüksek bir taşımacılık hizmeti ile yapılması işletmeler için büyük önem arz ettiği için havayolu taşımacılığı ihtiyacı ortaya çıkmaktadır (Gerede, 2010).

Hava lojistiği ile ilgili önemli bir bakış açısı, dünya ticaretinin kalbi olarak nitelendirilen lojistik merkezlerde hava taşımacılığını yoğun olarak kullanmak ve hava taşımacılığı odaklı lojistik merkezler yaratmak ve var olanları çoğaltmaktır. Şüphesiz ki bu beklenen gelişmeyi göstermek isteyen hava kargo terminalleri, Şekil 4'te görüldüğü gibi kendilerini sadece bir havaalanı görmekten ziyade, bir lojistik merkez gibi düşünmeyi öğrenebilmeli, bu fırsatları kullanabilmeli ve diğer ulaşım modlarına da imkân sağlayarak uluslararası ölçekte bir bağlantı noktası olmayı başarabilmelidirler (KPA, 2009).

Şekil 4: Kargo Terminalinden Lojistik Merkez Katma Değer.



Kaynak: KPA, 2009

2004 yılında Hong Kong ve Çin’de hava kargo ağırlıklı lojistik merkezler üzerine yapılan bir çalışmada, bu merkezlerin yalnızca hava taşımacılığı faaliyetlerini yapan bir terminal olmasından ziyade, 21. yüzyılın e-ticaret ve yeni bilgi sistemleri gerekliliklerini yerine getiren, yüksek oranda zaman hassasiyeti ve kişiselleştirilmiş ürünlere bağlı olan, çok önemli lojistik ve üretim merkezleri olacağını belirtmektedir (Sit, 2004)

4. ÇORLU HAVAALANI LOJİSTİK PARK ÖNERİSİ

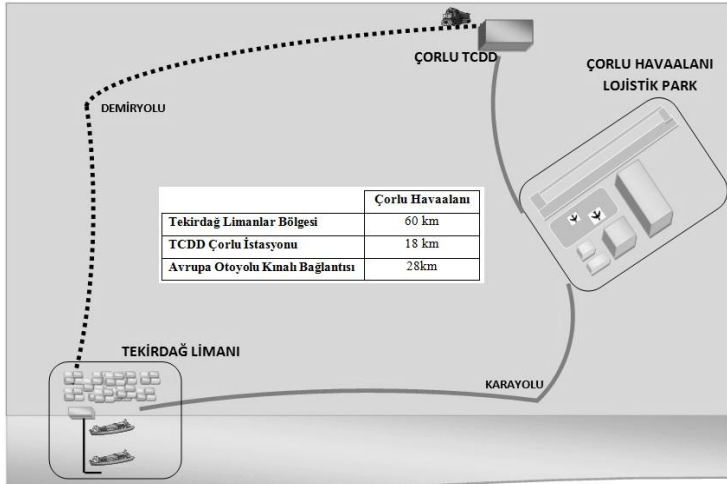
Dünya genelinde yaygınlaşan ve Türkiye’de de örnekleri ile ilgili çalışmalara başlanan lojistik merkezler, sayılarının artmasıyla da birbirleriyle rekabet eder hale gelmekte ve bu doğrultuda hizmetlerinde çeşitli farklılaşma ya da odaklanma stratejileri yürütmeye başlamaktadır. Bu bağlamda, dünyadaki oluşumlara paralel olarak Türkiye’de de havayolu ulaştırmasının kullanıldığı lojistik merkez projelerinin konuşulması, küresel rekabetle baş edebilmek adına önemli bir adım olacaktır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) bünyesinde, Atatürk Havalimanı’nın yükünü hafifletmek amacıyla, 1998 yılında hizmete giren, Sivil-Askeri kategoride yer alan ve 7/24 uluslararası uçuşlara hizmet verebilen Tekirdağ Çorlu Havaalanı’nın teknik özellikleri şu şekildedir (DHMİ, 2013):

- 3000 x 45 metrelik pist,
- 11 uçak kapasiteli apronu,
- 6521 m2 terminal binası,
- 1200m2 kapalı alan bagaj sundurma tesisi,
- Kargo tesisi yapılmak üzere 3150 m2 alan.

Tekirdağ bölgesinin bulunduğu konum ile tüm ulaştırma modlarına ulaşılabilirlik sağlaması, ayrıca bölgedeki organize sanayi bölgelerinin varlığı ve Avrupa'ya geçiş noktası üzerinde olması ve hinterlandında yer alan çok sayıda önemli liman ve lojistik merkezlerin olması bölgenin lojistik üs olarak değerlendirilmesinde önemli avantajlar sağlamaktadır.

Şekil 5: Çorlu Havaalanı Lojistik Parkı Ulaşım Ağı



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.1 Araştırmanın Amacı

Dünya genelindeki lojistik merkez kavramı ve geleceğe yönelik adımları ile Türkiye'deki yapılan projeler karşılaştırıldığında, ülkemizin hava lojistik ağırlıklı operasyonlarda neredeyse hiçbir gelişme kaydetmemiş olduğu görülmektedir. Bu çalışmayla Türkiye'deki atıl durumda bulunan havaalanlarının değerlendirilmesi ve ülkemiz lojistik merkez projelerinde göz ardı edilen havayolu taşımacılığın ön plana çıkarılması amacıyla "Çorlu Havaalanı Lojistik Park" önerisi ön plana çıkarılmaktadır.

4.2 Araştırmanın Metodolojisi

Araştırma ile ilgili konuya dair ulusal literatür ve uygulama alanında yeterli örneklerle rastlanmadığı için, ulaşılmak istenen amaç doğrultusunda keşifsel bir araştırma benimsenmiştir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi tercih edilmiş ve kalitatif araştırma yöntemlerinden derinlemesine görüşme yöntemi kullanılmıştır. Görüşmeler, lojistik hizmetlerde taşıma moduna karar veren lojistik hizmet sağlayıcılar (freight forwarder) ile lojistik merkez yapılanmalarında söz sahibi olan kurum, kuruluş ve otoriteler ile gerçekleştirilmiştir. Görüşme formu olarak yarı yapılandırılmış görüşme formu seçilmiş ve elektronik ortamda uygulanmıştır. Görüşmeler 01.04.2013 – 08.04.2013 tarihleri arasında 1 haftalık süre içerisinde tamamlanmıştır.

4.3 Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırma genel olarak Türkiye’de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmet üreticilerini kapsamaktadır ancak araştırmanın konusu gereği bu firmalar arasında havayolu taşımacılığı faaliyetlerini yoğun olarak gerçekleştiren firmaların seçimi araştırmanın tutarlılığı açısından daha doğru olacaktır. Bu amaçla araştırmanın evreni olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nden IATA yetki belgesi almış 138 uluslar arası taşımacılık ve lojistik hizmet üreticisi belirlenmiştir. Araştırmanın örnekleme olarak da bu firmalardan görüşme olanağı sağlanmış 16 tanesi aynı zamanda UTİKAD üyesi olan 22 firma belirlenmiştir.

Bunun yanı sıra araştırmaya katkı sağlamak amacıyla araştırma problemine ve araştırma bölgesine hâkim kurum, kuruluş ve otoriteler için ise DHMİ, Kalkınma Bakanlığı, Tekirdağ Belediyesi ve kargo havayollarından toplam 5 kişi ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

4.4 Araştırmanın Bulguları

Lojistik merkezlerin havayolu ulaştırma yönlü analizi doğrultusunda otoriteler ile yapılan görüşmelere ait bulgular şu şekilde özetlenebilir:

(1) Türkiye lojistik sektörünün geleceğine dair atılan “lojistik merkez” adımlarının ne gibi getirileri olmasını bekliyorsunuz?

- Bölge ve ülke ekonomisine katkılarının yanı sıra istihdam yaratır.
- Ülkemizin transit merkez olabilme ve lojistik koridor oluşturulabilmesine yardımcı olur.
- Ticari işlem etkinliği, hızı ve kalitesi artar.

(2) Lojistik merkezler bölge tercihleri ve bu merkezlerde kullanılan ve/veya kullanılması beklenen ulaştırma modları hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

- Üretim noktalarına ve ulaştırma alternatiflerine yakın olmalıdır.
- Bölgesel anlamda üstünlüklerini öne çıkarmalıdır.

(3) Tekirdağ bölgesini ve hinterlandını lojistik merkez açısından ne şekilde değerlendirebilirsiniz?

- Ulaştırma modlarına ve enerji koridorlarına ulaşım imkânına sahiptir.
- Depo – antrepo açısından yetersizdir.
- Hem İstanbul’a hem de sınır kapısına yakın olması avantajlıdır.
- Faaliyet amacı iyi analiz edilmelidir.

(4) “Hava lojistik merkezi” olarak Tekirdağ - Çorlu Havaalanı’nın yeterli teknik ve ticari altyapıya sahip olduğunu düşünüyor musunuz? Cevabınız hayır, ise ne yönde tavsiyelerde bulunabilirsiniz?

- Konum itibarıyla uygun bir yerde olsa da yeterli altyapıya sahip değildir ve bağlantıları geliştirilmelidir.
- Bölge ile ilgili nitelikli ve detaylı analizlere ihtiyaç vardır.
- Tüm ilgili kurumlar ve firmaların koordinasyonuna ihtiyaç duyulmaktadır.

(5) “Çorlu Havaalanı Lojistik Merkez” önerisinin, ülkemiz hava lojistiği operasyonlarına yönelik negatif veya pozitif bir etkisi olabileceğini düşünüyor musunuz?

- Türkiye’nin tamamına liderlik etmesi zor ancak iyi bir katkı sağlayıp rekabet edebilir.
- İstanbul’a yakın olması ve İstanbul’da 3. Havalimanının yapılacak olması nedeniyle geri planda kalır.
- Beklenti içerisinde olmak için bölge ve dinamikleri ile ilgili çok iyi bir ön çalışma yapılmalıdır.

Lojistik Merkezlerin Havayolu Ulaştırma Yönlü Analizi Doğrultusunda Firmalar İle Yapılan Görüşmelere Ait Bulgular

(1) Türkiye lojistik sektöründe kullanılan ulaştırma modlarını kullanım sırasına göre sıralayabilir misiniz? Az kullanılan ulaştırma modlarının tercih edilmeme sebeplerini açıklar mısınız?

- Denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu.
- Havayolu pahalı, demiryolu altyapı açısından yetersiz.

(2) Lojistik merkezler konusunda bilgi sahibi misiniz? Türkiye’deki lojistik merkez yapılanmalarını nasıl değerlendirmenizdir?

- Lojistik merkez kavramına uygun bir oluşum yok ve kavram karmaşası var.
- Çalışmalar ümit verici ancak yetersiz.

(3) Dünya genelindeki lojistik merkezlerin tüm ulaştırma modlarına hizmet verebilecek altyapıya sahip olması beklenmektedir. Türkiye için bu durumu nasıl yorumluyorsunuz? Özellikle hava lojistiği ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

- Tüm ulaştırma modlarına sahip bir oluşum yok.
- AHL bütün hava kargo yükünü çektiği için yetersiz kalıyor.
- Hava lojistiği ile ilgili bileşenler yetersiz.
- Yakıt ve güvenlik masraflarının yüksek olması hava lojistiği için dezavantaj.
- Lojistik merkez ve hava kargo ile ilgili eğitim almak ve uzmanlaşmak şart.
- İlgili mevzuatlarda sıkıntı yaşanıyor.
- Kalifiye eleman yetersiz.

(4) Tekirdağ bölgesinin lojistik bir üs olarak değerlendirilmesi hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

- Konum itibarıyla önemli bir avantaja sahip.
- Serbest Ticari Bölgeleri avantajı var.
- Tüm taraflarla organize bir yapı olmalı.
- Plansız yatırımlar sonucu başarısız olma ihtimali
- İstanbul’a uzak olması sebebiyle maliyet artacağından talep görmeyebilir.

(5) Tekirdağ Çorlu Havaalanı'nın "hava lojistik merkezi" olarak yeterli talep alabileceğini düşünüyor musunuz?

- İhtimal var ancak İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı (ISG) gibi başarısız bir örnek de var.
- Devletin ciddi yaptırımları ve yönlendirmeleri olmalı.
- Teknik altyapının geliştirilmesi ve ilgili kurumların işbirliği önemli.

(6) Tekirdağ Çorlu Havaalanı Lojistik Merkezi'nin bölge ve ülke adına ne gibi katkılarda bulunmasını bekliyorsunuz?

- Bölgede istihdam ve cazibe yaratması muhtemel.
- İstanbul ile bağlantıların geliştirilmesi-yakınlaştırılması gerekir.

5. SONUÇ

Bu araştırma kapsamında lojistik merkezlerin havayolu ulaştırması yönlü analizi yapılmaya çalışılmış ve ülkemizdeki yanlış ya da eksik projelere dikkat çekilmek istenmiştir. Aynı zamanda ülkemizin bir başka problemi olan yanlış yatırımlar sonucu atıl duruma düşen havaalanlarının da ülke ekonomisine kazandırılması adına Çorlu Havaalanı merkez olarak seçilmiş ve bu havaalanı üzerinden araştırma problemine yanıt aranmıştır.

Araştırma kapsamında lojistik merkez kullanıcıları ve tarafları göz önüne alınarak yaklaşık 150 kurum, kuruluş ve otorite ile temasa geçilmiş ve 27 katılımcının yanı sıra yapılandırılmış görüşme formu üzerinden bilgilerine başvurulmuştur. Bu görüşmeler sonucu elde edilen verilerde katılımcıların sık kullandığı değişkenler aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tablo 3: Mülakatlarda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları

OTORİTELERLE GÖRÜŞME		ACENTALARLA GÖRÜŞME	
En Sık Tekrar Eden Değişkenler	Sıklık (Frekans)	En Sık Tekrar Eden Değişkenler	Sıklık (Frekans)
Lojistik merkez	17	Hava kargo / lojistik	35
Altyapı	15	Altyapı	31
İntermodal (entegre ulaşım)	15	Lojistik merkez	30
Tekirdağ	14	Fiyat / maliyet	28
Kargo	12	İstanbul	22
İstanbul	11	Çorlu havaalanı	15
Çorlu Havaalanı	10	Gümrük	15

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu çalışma kapsamında IATA acentalarından ülkemizdeki ulaştırma modları kullanım oranları ve tercih sebeplerini öğrenmeye yönelik bir soru yöneltilmiş ve havayolu taşımacılığının lojistik operasyonlarda hem

yüksek fiyatı hem de yetersiz ve eksik altyapı olanakları ile az tercih edilmekte olduğu ortaya çıkmıştır. Araştırmamızın merkezini oluşturan lojistik merkez kavramı ile ilgili sorularda ise en büyük problem olarak ülkemizde lojistik merkez kavramının hem devlet kurumları düzeyinde hem de kullanıcılar düzeyinde tam olarak anlaşılammış olması olarak gösterilebilir.

Tekirdağ bölgesi ve Çorlu Havaalanı'nın tüm ulaştırma modlarına ulaşılabilirliği, İstanbul ve Avrupa çıkış kapılarına yakınlığı ve bölge hinterlandında yer alan önemli ticari bölgelerin varlığı ile önemli bir avantaja sahip olduğu ancak "hava lojistik merkezi" olarak İstanbul'a uzak olarak nitelendirilmesi sebebiyle katılımcıların büyük bir çoğunluğunda ciddi şüpheler uyandırdığı görülmektedir. Ayrıca Çorlu Havaalanı'nın mevcut altyapısının kısa vadede böyle bir merkez oluşumuna cevap verebilecek düzeyde olmadığı ve hava kargolarının büyük bir çoğunluğunun yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde geldiği için Atatürk Havalimanı'nın bu konuda rakipsiz olacağı belirtilmektedir.

Diğer yandan ise katılımcıların Atatürk Havalimanı ve İstanbul hava trafiğindeki yoğunluktan dolayı hava lojistik operasyonların yetersiz kalması sebebiyle, eğer mevcut altyapılar iyileştirilirse Çorlu Havaalanı'nın özellikle İstanbul Avrupa yakası ve Trakya bölgesi için önemli bir talep alacağı ve uluslararası hava lojistiği operasyonlarında transit merkezi olarak değer kazanması ihtimalinin yüksek olacağı belirtilmiştir. Bunun gerçekleşmesi için de temel öneri olarak tüm ilgili kurumların işbirliği halinde başta yasal mevzuatlar olmak üzere çeşitli yeni yatırımlar ve yaptırımlarla bölgeyi müşteriler ve firmalar açısından cazip hale getirmesidir. Ayrıca ülkemizde gümrük, ithalat ve ihracat gibi işlemlerin seri olarak gerçekleştirildiği ve gerekli altyapılara sahip sadece hava kargo merkezi olarak faaliyet gösteren bir meydana olmaması sebebiyle bu tarz çalışmaların çok önemli girişimlere öncülük edebileceği belirtilmiştir.

Son olarak, bu çalışmamızda gerçekleştirme fırsatı bulamadığımız sektör temsilcileri / taraflarıyla ya da ilgili kişi, kurum ve kuruluşlara zaman mekân problemlerini minimuma indirecek bir düzenleme ile nitel araştırma yöntemlerinden odak grup çalışması yapılması oldukça faydalı olacaktır. Bunun yanı sıra yine belirtilen taraflarla ya da yapılacak bölgedeki ilgili kişi ve kurumlarla nitel araştırma yöntemlerinden yapılandırılmış görüşme formu (anket) yapılması uygun olacaktır. Anket sonucu elde edilen veriler ile hipotezler oluşturulması ve istatistik programları kapsamında değerlendirmesi ile elde edilecek bulguların geçerliliğinin sınanması önemli bir ayrıcalık sağlayacaktır. Son olarak ise nitel araştırma yöntemini kullanacak araştırmacılar için çalışmamızda kısa bir karşılaştırması yapılan, acenta-otorite karşılaştırmasına benzer nitelikte ancak daha kapsamlı bir şekilde karşılaştırma yapılmasının hava lojistiği çalışmalarına önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir.

KAYNAKÇA

Arvis, J., Mustra M.A., Ojala L., Shepherd B. ve Saslavsky D. (2012), "Connecting to Compete 2012, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators", Washington: The World Bank.

Aydın, G. T. ve Öğüt, K. S. (2008), "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", II. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu (ss. 1471-1481), Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı, İstanbul.

DHMI, Tekirdağ Çorlu Havalimanı,
<http://www.corlu.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=37&mnu=3528>, (19.03.2013)

- Europlatforms, (2012), "What is Freight Village?", <http://freight-village.com/freight-village/>, (04.12.2012).
- Gerede, E. (2010), "Hava Taşımacılığı. Ulaştırma Sistemleri" (ss. 80-105), Editör : Aras N. ve Gerede E., Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Huang, Y. ve Yuan, Q. (2010), "The Study of Construction and Operation Mode of Airport Logistics Park", Proceedings of 2010 International Conference on Industry Engineering and Management (ss. 445-449). China.
- Kılıç, Y., Karaatlı M., Demiral F. M. ve Pala Y. (2009), "Gelişmekte Olan Ülkelerde Sürdürülebilir Kalkınma Açısından Lojistik Köyler: Türkiye Örneği", Uluslararası Davraz Kongresi (ss. 767). Isparta.
- KPA (2009), "Airports : New Air Cargo Environment", http://74.209.241.69/static/entransit/phillips_aircargo.pdf, (10.11.2012)
- Lamborudiere, E. ve Corbin, E. (2012), "Global Supply Chains, Logistics Clusters And Economic Growth: What Could It Mean To Caribbean Territories?" Conference On The Economy, Trinidad And Tobago.
- Lojistik Hattı (2012), "Türkiye 'Küresel Lojistik Üs Olma' Hedefini Büyütüyor", <http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/11/turkiye-kuresel-lojistik-us-olma-hedefini-buyutuyor>, (19.04.2013)
- Meidute, I. (2005), "Comparative Analysis of the Definitions of Logistics Centres", Transport. 20(3): 106-110.
- Miandoabchi, E., Asgari, N., R. Z. Farahani, ve H. Davarzani (2009), "Spatial Analysis and Land-Use Planning", Supply Chain and Logistics in National, International and Governmental Environment: Concepts and Models (ss. 85-104). Berlin: Physica-Verlag.
- Porter, M. E. (1998), "Clusters and the New Economics of Competition", Harvard Business Review.
- Rimienė, K. ve Grundey, D. (2007), "Logistics Centre Concept through Evolution and Definition", Engineering Economics. 4: 87-95.
- Sit, V. (2004), "Global TransPark: New Competitiveness for Hong Kong and South China Based on Air Logistics", Geografiska Annaler: Series B, Human Geography. 86(3): 145–163.
- Tanyaş, M., Tuna O., Zorlu F. ve Filik F.(2012), "Şanlıurfa Lojistik Strateji Planı ve Lojistik Merkez (Karalimanı) Fizibilite Raporu", Karacadağ Kalkınma Ajansı. Şanlıurfa.
- Yıldıztekin, A. (2012), "Lojistik Performans İndeksimiz Yükseldi", <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=9757>, (22.06.2012).