

T.C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ
ANABİLİM DALI
LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI

LOJİSTİK KÖYLER'İN PERSONEL TEDARİKİNDE
MESLEK YÜKSEKOKULLARI'NIN ROLÜ:
SİNOP VE SAMSUN İLLERİNDE UYGULAMA

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Hakan ÖZKAN
131123204

Danışman Öğretim Üyesi:
Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ

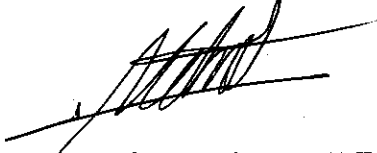
İstanbul, Şubat 2015

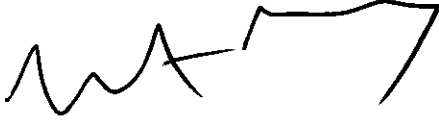
23/02/2015


T.C. MALTEPE ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Hakan ÖZKAN'a ait "Lojistik Köylerin Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokulları'nın Rolü: Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama" adlı çalışma jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS TEZ'i olarak kabul edilmiştir.


Başkan Prof.Dr. Mehmet TANYAŞ


Üye Y.Doç.Dr. Levent AKSOY


Üye Y.Doç.Dr. Mürşide ÖZGELDİ

ÖNSÖZ

Samsun'nun Tekkeköy ilçesine kurulacak olan Lojistik Merkeze yönelik yapılan bu çalışmada şahsıma rehberlik eden danışman hocam Sayın Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ başta olmak üzere, çalışma sürecinde hoşgörülü yaklaşım sergileyen Gerze Meslek Yüksekokulu Müdürü Sayın Doç. Dr. Halil TURGUT'a, bilgilerine başvurduğum Sinop Liman Müdürü Sayın Özgür OKAN'a, Sinop Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Erol DERİCİ' ye, Yalova Meslek Yüksekokulunda görev yapan Sayın Öğr. Gör. Mehmet ÖZKAN' a teşekkür eder saygılarımı sunarım. Ayrıca özverili davranışlarını ve desteklerini esirgemeyen, her zaman yanımda olan aileme teşekkürü bir borç bilirim.

Hakan ÖZKAN

23/02/2015

ÖZET

Tedarik zinciri, ürün veya hizmet üretmek için gerekli olan hammaddenin tedarikçinin tedarikçisinden temin edilmesi süreciyle başlayıp, hammaddenin yarı mamul ve mamule dönüştürülmesi, depolanması, dağıtımı, yarı mamul ve mamulün son tüketiciye ulaştırılması süreciyle devam edip, çöp ve iadelerin toplanmasıyla sonuçlanan süreçler bütünü olarak tanımlanmaktadır. Bu süreçler bütününde yer alan faaliyet unsurlarının uyumlu bir şekilde yönetilmesi işlemine ise tedarik zinciri yönetimi denilmektedir.

Günümüzde işletmelere yön veren ana unsur müşterilerdir. Bu da işletmelerin, müşterilerin beklentisi olan ve gerçekleşmediği zaman müşteri kaybına yol açan; zamanından teslim, doğru fiyat ve kalite gibi müşteri memnuniyetini yakından ilgilendiren unsurları göz önünde bulundurmalarını zorunlu kılmaktadır. Ayrıca müşteri taleplerinde oluşan sürekli değişimler, üretilen ürünlerin veya hizmetlerin ömürlerinin kısa olmasına neden olmaktadır. Buda işletmelerin rekabet edebilir konumda kalabilmeleri için, değişimlere kısa sürede adapte olmasını zorunlu kılan bir diğer unsurdur. Bu yüzden işletmeler, tedarik zincirini oluşturan tüm faaliyet unsurlarıyla entegre bir çalışma yürütmeyi amaçlamaktadır.

Tedarik zinciri yönetimi, tedarik zincirinde yer alan maliyet unsurlarını düşürerek müşterilere uygun fiyatlı son ürünler sunabilmeyi hedeflemektedir. Bu hedef doğrultusunda, tedarik zincir içerisinde yer alan en önemli maliyet kaleminin lojistik faaliyetlerden kaynaklandığı görülmekte ve bu maliyetlerin düşürülmesi amaçlanmaktadır. Bu lojistik faaliyetler; taşıma, depolama, sigortalama, gümrükleme, ambalajlama, paketleme gibi faaliyetleri içermektedir.

Ulusal ve uluslararası ticaret hacminin artması sonucu ülkelerin bazı kentlerinde sanayi sektörü gelişme göstermiştir. Bu gelişim sonucunda istihdam amacı ile kırsal kesimlerden gelişim gösteren bu kentlere göç yaşamış ve bu durum kent merkezlerinde nüfus yoğunluğunun artmasına neden olmuştur. Bu artan nüfusun, gıda ve barınma ihtiyaçlarını karşılayabilmek içinse kent merkezlerinde lojistik faaliyetlerin artması kaçınılmaz bir hal almıştır. Bu artan lojistik faaliyetler kent merkezlerinde trafik yoğunluğu, çevre kirliliği gibi sorunları bünyesinde barındıran ve çözüm arayan kentsel lojistik kavramını gündeme getirmiştir.

Lojistik Köyler, kensel lojistik kavramı kapsamında kentlerde meydan gelen sorunların çözümü ve firmaların tedarik zinciri yönetimi kapsamında hedeflerine ulaşabilmeleri için çözüm olarak ön plana çıkmaktadır. Lojistik köyler kent merkezlerinin dışına fakat kent merkezine erişimin kolay olabileceği ve tüm lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği lojistik merkezler olarak ifade edilmektedir.

Meslek yüksekokullarının, deniz ve liman işletme, lojistik programları ise lojistik sektörünün eğitim ayağını oluşturmaktadır. Bu eğitim ayağının temel hedefi, lojistik sektörü' nün ihtiyacı olan nitelikli insan kaynağının yetiştirmektir.

Tez beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; tedarik zinciri kavramına, tedarik zincir Yönetimi' nin hedeflerine ve fonksiyonlarına, tedarik zinciri paradigmalarına ve tedarik zinciri yönetim' nin işletmelere sağladığı yararları değinilmiştir. İkinci bölümde; Lojistik kavramı' nın tanımına ve tarihçesine, lojistik sektörünün yapısına, lojistik sektöründeki maliyet kalemlerine ve performans göstergelerine, işletmelerdeki lojistik organizasyon yapısına ve lojistik faaliyetlerine değinilmiştir. Bölüm üçte; Kentsel lojistik ve lojistik köy kavramlarına, etkin bir lojistik köyün nasıl olması gerektiği, lojistik köylerde hangi faaliyet alanlarının bulunması gerektiğine, lojistik köylerin mülkiyet ve işletim biçimlerine değinilmiştir. Ayrıca, Dünyadaki ve Avrupadaki lojistik köyler' e örnekler verilmiş ve Türkiyede kurulan lojistik köylerde bölüm üçte değinilmiştir. Bölüm dördte; Samsun ve Sinop illerinin coğrafi konumlarına, nüfuslarına, sanayi alanlarına, ulaşım altyapılarına ve lojistik sektöre personel yetiştirmeyi amaçlayan yükseköğretim kurumlarına değinilmiştir. Beşinci bölümde ise Samsun ili' nin lojistik potansiyel yapısına, Samsun' un dâhil olduğu ve olabileceği TRACECA ve Viking projelerine değinilmiştir. Ayrıca Samsun ili' nin Tekkeköy ilçesine kurulması düşünülen 'Lojistik Köy' için uygun görülen alanın ve ulaşım altyapısının yeterliliğine, lojistik sektörüne nitelikli insan kaynağı yetiştirmeyi hedefleyen meslek yüksekokulları' nın lojistik, deniz ve liman işletme programlarında verilen eğitime yönelik anket çalışması yapılmış ve sonuçlarına bölüm beşte yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: 1- Tedarik Zinciri Yönetimi, 2- Lojistik, 3- Lojistik Merkez, 4- Meslek Yüksekokulu, 5-Samsun ve Sinop

ABSTRACT

Supply chain, starting with the process of providing the suppliers of the supplier of the raw materials needed to produce the product or service, the conversion of semi-finished and finished raw materials, storage, distribution, whether my lawsuit to be delivered to the consumer end of semi-finished and preparation process, and garbage is defined as a set of resulting process by adding the return. This process is a way of managing the activities consistent element in the whole process is called supply chain management.

Today, customers are the main elements guiding the business. This makes it necessary for the business to consider such facts as delivery, pricing and quality in order to satisfy the customers' expectations. In addition, endlessly fluctuating requests from the customers shortens the lifetime of products and services. This is one other factor that makes it necessary for the companies to remain competitive so that they can adapt quickly to change. Therefore the companies aim to carry out work integrated with all parts of the supply chain.

Supply chain management aims to provide the end-users with affordable products by lowering costs to a minimum. Among several items of cost of supply chain, what costs the most is the logistics. By logistics, such activities as transportation, storing, insuring, customs clearance, packing are meant.

Industry in some cities has developed as a result of increased national and international trade volume. As a result of this development, migration from the rural to the urban parts of the country has increased and this has led to an increased population density in urban centers. It has become inevitable to increase the logistic capacity of cities in order to satisfy growing demand for food and shelter. This has led to the rise of heavy traffic as well as air pollution in and around the city centers.

Freight Center emerges as an alternative and aims to solve problems resulting from heavy logistics. Freight Center are defined as logistic centers that stand outside the cities but are easily accessible.

Vocational colleges, sea and port operations, logistics education programs constitute the pillars of the logistics industry. The main objective of this training program is to train qualified human resources.

The thesis consists of five chapters. In the first part; the concept of supply chain, the goals and functions of supply chain management, the paradigms of supply chain and the benefits of supply chain management to the businesses are discussed. In the second part; the definition of the concept and history of logistics, the structure of the logistic industry, the performance indicators and items of cost of the logistics, the organizational structure of the logistics and logistics activities are discussed. In the third section, the concepts of urban logistics and the freight center are discussed along with questions as to how an effective freight center should be constructed, what types of activities should be available in a logistic center, and how logistic centers should be managed. In addition, the logistic center as they exist around the globe is discussed with examples in chapter three. In fourth section, Samsun and Sinop are discussed with data about their geographical locations, their populations, their industrial activities, their infrastructures and their higher educational institutions. In the fifth chapter, Samsun is discussed with specific attention to its logistic potentiality, and to the TRACECA and Viking projects which Samsun has been part of. In addition, particular attention has been given to the feasibility of the plans to build a logistic center in the Tekkeköy province of Samsun. Again, in this chapter, discussion has been aimed at answering questions such as whether or not training supplied in vocational schools in the region can satisfy the industrial demand for qualified human resources, in what ways the logistic center can affect the habitability and the economics of the region. A computer-assisted statistical analysis of 349 surveys (SPSS 16:00) is also included.

Key Words: 1- Supply Chain Management, 2- Logistic, 3- Logistic Centers, 4- Vocational colleges, 5- Samsun and Sinop

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	İİ
ÖZET	İİİ
ABSTRACT	V
İÇİNDEKİLER	Vİİ
KISALTMALAR	XV
TABLolar	XVİİ
ŞEKİLLER VE GRAFİKLER	XXİ
GİRİŞ	1

BÖLÜM 1

TEDARİK ZİNCİRİ VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

1.1. Tedarik Zinciri Kavramı	3
1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi'nin Hedefleri	5
1.3. Tedarik Zinciri Yönetimi'nin Fonksiyonları	7
1.3.1. Talep Sipariş Yönetimi	7
1.3.2. Tedarik ve Satın Alma	8
1.3.2.1. Tedarikçi Seçimi	9
1.3.2.2. Satın Alma	10
1.3.3. Planlama	12
1.3.4. Envanter(Stok) Yönetimi	12
1.3.5. Depo Yönetimi	14
1.3.6. Sevkiyat(Taşıma)	14

1.4. Tedarik Zinciri Paradigmaları.....	14
1.4.1. İtme(Push) Sistemi	14
1.4.2. Çekme(Pull) Sistemi	15
1.4.3. Sipariş Eşleştirme Noktası	16
1.4.4. Yalınlık	18
1.4.5. Çeviklik	18
1.5. Tedarik Zinciri Yönetimi'nin İşletmelere Sağladığı Yararlar	19
1.6. Tedarik Zinciri Örneği	19
1.6.1. Ekmeğin Tedarik Zinciri	19

BÖLÜM 2

LOJİSTİK YÖNETİMİ

2.1. Lojistik Kavramı'nın Tarihçesi ve Tanımı	22
2.2. Lojistik Sektörü	23
2.3. Lojistik Sektöründeki Maliyet Unsurları	25
2.4. Lojistik Sektöründeki Performans Göstergeleri	27
2.5. Şirketlerdeki Lojistik Organizasyon Yapısı	29
2.6. Lojistik Faaliyetleri.....	32
2.6.1. Taşıma(Nakliye).....	33
2.6.1.1. Taşımacılık Türleri.....	34
2.6.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı.....	34
2.6.1.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı'nın Avantajları	35
2.6.1.1.1.2. Karayolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları	36
2.6.1.1.2. Havayolu Taşımacılığı.....	36
2.6.1.1.2.1. Havayolu Taşımacılığı'nın Avantajları	37
2.6.1.1.2.2. Havayolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları.....	37
2.6.1.1.3. Demiryolu Taşımacılığı	38

2.6.1.1.3.1. Demiryolu Taşımacılığı'nın Avantajları.....	38
2.6.1.1.3.2. Demiryolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları	39
2.6.1.1.4. Denizyolu Taşımacılığı	39
2.6.1.1.4.1. Denizyolu Taşımacılığı'nın Avantajları	40
2.6.1.1.4.2. Denizyolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları.....	40
2.6.1.1.5. İçsu Taşımacılığı.....	41
2.6.1.1.6. Boru Hattı Taşımacılığı	42
2.6.1.1.7. Karma(Kombine) Taşımacılık.....	43
2.6.2. Depolama ve Antrepo İşlemleri	44
2.6.3. Elleçleme	44
2.6.4. Katma Değerli İşlemler	44
2.6.5. Ambalajlama ve Paketleme.....	45
2.6.6. Stok Yönetimi	45
2.6.7. Muayene ve Gözlem	46
2.6.8. Sigortalama	46
2.6.8.1. Sigortalanabilir Menfaat.....	47
2.6.8.2. Azami İyi Niyet.....	47
2.6.8.3. Yakın Sebep	47
2.6.8.4. Tazminat.....	47
2.6.8.5. Rücu-Halefiyet	48
2.6.9. Gümrükleme	48
2.6.10. Müşteri Hizmetleri	49
2.7. İşletmelerdeki Lojistik Aşamaları	49
2.7.1. Tedarik Lojistiği	50
2.3.2. Üretim Lojistiği	50
2.7.3. Dağıtım Lojistiği.....	50
2.7.4. Yeşil ve Tersine Lojistik.....	50
2.8. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı.....	52
2.8.1. Üçüncü Parti Lojistik(3PL).....	52
2.8.2.Dördüncü Parti Lojistik (4PL).....	54

2.9. Tedarik Zinciri Yönetimi İle Lojistik Yönetimi Arasındaki Fark	54
---	----

BÖLÜM 3

KENTSEL LOJİSTİK VE LOJİSTİK KÖY

3.1. Kentsel Lojistik.....	55
3.2.1. Lojistik Köy Nedir?	57
3.2.2. Lojistik Köyler'in Yer Seçiminde Dikkat Edilecek Hususlar	57
3.2.3. Lojistik Köyler'in İşletmelere ve Kentsel Yaşama Sağladığı Yararlar	58
3.2.3.1. Lojistik Köyler'in İşletmelere Sağladığı Yararlar.....	58
3.2.3.2. Lojistik Köyler'in Kentsel Yaşama Sağladığı Yararlar	58
3.2.4. Etkin Lojistik Köy Nasıl Olmalıdır?	59
3.2.5. Lojistik Köylerde Mülkiyet	60
3.2.6. Lojistik Sahalar'ın İşletilmesi	60
3.2.7. Lojistik Köy Örnekleri	61
3.2.7.1. Dünya'daki Lojistik Köy Örnekleri	61
3.2.7.1.1. Alliace Global LogisticsHub(Texas-ABD).....	61
3.2.7.1.2. Atlantic Gateway HalifaxLogistics(Kanada).....	61
3.2.7.2. Avrupa'daki Lojistik Köy Örnekleri.....	63
3.2.7.2.1. Nürnberg Lojistik Köyü(Nürnberg-Almanya).....	64
3.2.7.2.2. Eemhaven, Maasvalkte ve Boltek(Rotterdam-Hollanda)	66
3.2.7.2.3. The ZonaActividadesLogisticas(ZAL)(Barselona-İspanya)	67
3.2.8. Türkiye'deki Lojistik Köyler	68
3.2.8.1. Samsun(Geleme)	70
3.2.8.2. Eskişehir(Hasanbey)	71
3.2.8.3. Balıkesir(Gökköy).....	71
3.2.8.4. Kayseri(Boğazköprü)	72
3.2.8.5. İzmit(Köseköy)	72
3.2.8.6. İstanbul(Halkalı)	72
3.2.8.7. Mersin(Yenice)	73
3.2.8.8. Uşak Lojistik Köyü	73
3.2.8.9. Erzurum(Palandöken)	73

3.2.8.10. Konya(Kayacık)	74
3.2.8.11. Denizli(Kaklık)	74
3.2.8.12. Bilecik(Bozüyük)	74

BÖLÜM 4

SAMSUN VE SİNOP İLLERİ'NİN LOJİSTİK ALTYAPISI

4.1. Samsun İli	76
4.1.1. Coğrafi Konum, Ekonomik Yapı ve Nüfus	76
4.1.2. Samsun' un Ulaşım Altyapısı	80
4.1.2.1. Havayolu Ulaşımı	80
4.1.2.2. Karayolu Ulaşımı	81
4.1.2.3. Demiryolu Ulaşımı	82
4.1.2.4. Denizyolu Ulaşımı	84
4.1.2.4.1. Samsunport	84
4.1.2.4.2. Toros Gübre Limanı	87
4.1.2.4.3. Yeşilyurt Limanı	88
4.1.3. Tersane Alanları	89
4.1.3.1. Tekkeköy Tersanesi	89
4.1.3.2. Terme Tersanesi	89
4.1.4. Samsun-Kavgaz Tren Ferry Projesi	90
4.2. Sinop İli	92
4.2.1. Coğrafi Konum, Ekonomik Yapı ve Nüfus	92
4.2.2. Sinop' un Ulaşım Altyapısı	97
4.2.2.1. Havayolu	97
4.2.2.2. Karayolu	98
4.2.2.3. Denizyolu	99
4.3. Samsun ve Sinop İllerindeki Yükseköğretim Kurumları	101
4.3.1. Samsun İlindeki Yükseköğretim Kurumları	101
4.3.1.1. Ondokuz Mayıs Üniversitesi	101
4.3.1.2. Canik Başarı Üniversitesi	103

4.3.2. Sinop İlindeki Yükseköğretim Kurumları	105
4.3.2.1. Sinop Üniversitesi	105

BÖLÜM 5

UYGULAMA

5.1. Lojistik Köyler'in Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokulları' nın Rolü: "Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama"	107
5.2. Sinop' un Lojistik Geleceği.....	107
5.3. Samsun'un Ana Taşımacılık Hatları Üzerindeki Önemi	110
5.3.1. TRACECA Projesi.....	112
5.3.2. Viking Projesi.....	112
5.4. Samsun'un Lojistik Potansiyeli	113
5.5. Samsun' da Lojistik Köy İçin Önerilen Alanlar	116
5.6. Tekkeköy(Samsun) Lojistik Merkezi	120
5.6.1. Tekkeköy Lojistik Merkezindeki Tesisler	120
5.6.2. Tekkeköy(Samsun) Lojistik Merkez' in Kuruluşu ve Yönetim Yapısı	121
5.6.2.1. Kuruluşu.....	121
5.6.2.2. Yönetim Yapısı	121
5.6.2.2.1. Müteşebbis Heyeti	122
5.6.2.2.2. Yönetim Kurulu	124
5.6.2.2.3. Denetim Kurulu	125
5.6.2.2.4. Bölge Müdürü	125
5.6.2.3. Lojistik Merkezin Gelirleri	125
5.6.2.4. Lojistik Köydeki Tesislerin Kullanıma Verilmesi	126
5.6.2.4.1. Satış Yöntemi.....	126
5.6.2.4.2. Yap-İşlet-Devret Yöntemi.....	126
5.6.2.4.3. Kiralama Yöntemi.....	127
5.6.3. Lojistik Köy İçin İnsan Kaynağı Tedariki.....	128

5.7. Sinop ve Samsunda Yetki Belgesine Sahip Firmaların Yetki Belgesi İstatistikleri	134
5.8. Anket Analizi	141
5.8.1. Araştırma'nın Amacı ve Hedefleri	141
5.8.2. Araştırmanın Ana Kütlesi	141
5.8.3. Araştırmanın Örneklemi	141
5.8.4. Araştırmanın Sınırlılıkları	141
5.8.5. Araştırmanın Yöntemi ve Ön Kabulleri	142
5.8.6. Güvenilirlik Analizi	142
5.8.7. Bulguların Değerlendirilmesi	143
5.8.7.1. Demografik Bilgilerin Frekans Dağılımları	143
5.8.7.1.1. Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımları	143
5.8.7.1.2. Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları	144
5.8.7.1.3. Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları	144
5.8.7.2. Lojistik Köyün Kurulacağı Yere Yönelik Gruplandırılan Soruların Frekans Dağılımları	145
5.8.7.2.1. Soru 1'in Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı	145
5.8.7.2.2. Soru 1'in Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları	147
5.8.7.2.3. Soru 1'in Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları	149
5.8.7.2.4. Soru 2'nin Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı	152
5.8.7.2.5. Soru 2'nin Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları	154
5.8.7.2.6. Soru 2'nin Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları	154
5.8.7.2.7. Soru 22'nin Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı	159
5.8.7.2.8. Soru 22'nin Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları	161
5.8.7.2.9. Soru 22'nin Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları	163
5.8.7.3. Lojistik Köyün Yönetimine Yönelik Gruplandırılan Soruların Çapraz Tablo Analizi	165
5.8.7.3.1. Eğitim Durumunun, Çalışılan Sektör ve Görev Ünvanı ile Soru 3'ün Çapraz Tablo Analizi	165
5.8.7.3.2. Eğitim Durumunun, Çalışılan Sektör ve Görev Ünvanı ile Soru 4'ün Çapraz Tablo Analizi	168

5.8.7.4. Lojistik Köyün Yapılaşmasına Yönelik Gruplandırılan Soruların Frekans Dağılımları.....	170
5.8.7.4.1. Soru 5' in Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı	170
5.8.7.4.2. Soru 5' in Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı	173
5.8.7.4.3. Soru 5' in Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı.....	175
5.8.7.4.4. Soru 6'nın Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı	178
5.8.7.4.5. Soru 6'nın Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı	180
5.8.7.4.6. Soru 6'nın Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı.....	183
5.8.7.4.7. Soru 8'in Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı	186
5.8.7.4.8. Soru 8'in Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı	188
5.8.7.4.9. Soru 8'in Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı.....	190
5.8.8. Hedeflerin Analizi	193
5.8.8.1. Hedef 1'in Analizi.....	193
5.8.8.2. Hedef 2'nin Analizi.....	217
5.8.8.3. Hedef 3'ün Analizi.....	221
5.8.9. Genel Değerlendirme	230
SONUÇ VE ÖNERİLER	237
KAYNAKLAR	239
ÖZGEÇMİŞ	250

KISALTMALAR

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

ADR: Agreement on Dangerous Goods by Road

A.Ş: Anonim Şirketi

BRIC: Brazil, Russia, India, China

CEO: Chief Executive Officer

CSCMP: Council of SupplyChain Management Professionals

DWT: Deadweight Tons

E: East

GMY: Genel Müdür Yardımcısı

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

GVZE: Güterverkehrzentrum

ISPS: International Safety Of Port And Ship Facilities

IMO: International Maritime Organization

İLAOSB: İhtisalı Lojistik Amaçlı Organize Sanayi Bölgesi

KDV: Katma Değer Vergisi

Kg: Kilogram

Km: Kilometre

Km²: Kilometre Kare

KUZKA: Kuzey Anadolu Kalkınma Ajansı

LPI: Lojistik Performans İndeksi

LY: Lojistik Yönetimi

M: Metre

M²: Metre Kare

MARPOL: Marine Pollution

md.: Madde

N: North

NACE: Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes

OSB: Organize Sanyı Bölgesi

PTT: Posta Telgraf Teşkilatı

RO – LA: Rollende Landstrasse

RO – RO: Roll On Roll Off

SİLOS B: Samsun İhtisaslı Lojistik Organize Sanayi Bölgesi

SPSS: Statistical Package For The Social Sciences

SRC: Sürücü

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TL: Türk Lirası

TRACECA: Transport Corridor Europe Caucasus and Asia

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

TZY: Tedarik Zinciri Yönetimi

v.b: Ve Benzeri

VP: Vice President

ZAL: The Zona Actividades Logísticas

3PL: Üçüncü Parti Lojistik

4PL: Dördüncü Parti Lojistik

TABLULAR

Tablo 1.1. Dickson' un Tedarikçi Seçim Kriterleri	11
Tablo 2.1. Lojistik Sektörü' nün Değişimi	24
Tablo 2.2. Lojistik Giderler' in Kendi İçerisindeki Dağılım	26
Tablo 2.3. Lojistik Maliyetler' in Sektör Alanlarına Göre Dağılımı	27
Tablo 2.5. Taşımacılık Türleri' nin Karşılaştırılması	43
Tablo 3.1. Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi	62
Tablo 3.2. Dünya Lojistik Köyler Sıralaması	65
Tablo 3.3. Eemhaven, Maasvalkte ve Boltek Lojistik Üsleri	66
Tablo 3.4. The Zona Actividades Logisticas ve Güterverkehrzentrum Lojistik Destek Faaliyetleri.....	67
Tablo 3.5. Türkiye' deki Lojistik Köyler.....	70
Tablo 3.6. TCDD Lojistik Köyler İçin Planlanan Alanların Özellikleri.....	75
Tablo 4. 1. Samsun' un Yıllara Göre Toplam Nüfusu.....	78
Tablo 4.2. Samsun' un İlçelere Göre Nüfus Dağılımı	78
Tablo 4.3. Samsun' un Yaş Gruplarına Göre Nüfus Dağılımı	79
Tablo 4.4. Samsun İlinde Bulunan Demiryolu Hatları	82
Tablo 4.5. Samsun Limanı' nın Karadeniz Limanlarına Olan Uzaklığı.....	87
Tablo 4.6. Sinop İli'nin Yıllara Göre Nüfus Dağılımı.....	94
Tablo 4.7. Sinop İli'nin Sanayi Sektöründeki Faaliyet Alanları	95
Tablo 4.8. Sinop İli'nin İlçelere Göre Nüfus Dağılımı.....	96
Tablo 4.9. Sinop İli'nin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı	96
Tablo 4.10. Sinop Limanı'nın Teknik Özellikleri	100
Tablo 4.11. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Yükseköğretim Birimleri	102
Tablo 4.12. Canik Başarı Üniversitesi Yükseköğretim Birimleri	104
Tablo 4.13. Sinop Üniversitesi Yükseköğretim Birimleri	106

Tablo 5.1. Sinop İl'inin Lojistik Sorunları yer almaktadır.....	110
Tablo 5.2. Tekkeköy'ün Taşımacılık Türlerine Olan Uzaklığı	119
Tablo 5.3. Lojistik Köy İnşaat Maliyetleri.....	123
Tablo 5.4. Ayancık Meslek Yüksekokulu Lojistik Programı Ders Çizelgesi	129
Tablo 5.5. Alaçam Meslek Yüksekokulu Lojistik Programı Ders Çizelgesi	130
Tablo 5.6. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölümü.....	130
Tablo 5.7. Lojistik Faaliyetlerde Verilmesi Gereken Eğitimler.....	133
Tablo 5.8. Yetki Belgesi Türleri ve Anlamları	135
Tablo 5.9. Sinop İlinde Geçerli Durumda Olan Yetki Belgesi Türü ve Sayısı.....	138
Tablo 5.10. Samsun İlinde Geçerli Durumda Olan Yetki Belgesi Türü ve Sayısı...	138
Tablo 5.11. Güvelirlik Analizi	142
Tablo 5.12. Eğitim Durumu Frekans Dağılımı	143
Tablo 5.13 Çalışılan Sektör Frekans Dağılımları.....	144
Tablo 5.14. Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı	144
Tablo 5.15. Eğitim Durumu ve Soru 1'in Frekans Dağılımı	145
Tablo 5.16. Çalışılan Sektör ile Soru 1'in Frkekans Dağılımları.....	147
Tablo 5.17. Görev Ünvanı İle Soru 1'in Frekans Dağılımı	147
Tablo 5.18. Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı.....	154
Tablo 5.19. Çalışılan Sektör İle Soru 2'nin Frekans Dağılımı	154
Tablo 5.20. Görev Ünvanı İle Soru 2'nin Frekans Dağılımı	157
Tablo 5.21. Eğitim Durumu İle Soru 22'nin Frekans Dağılımı.....	159
Tablo 5.22. Çalışılan Sektör İle Soru 22'nin Frekans Dağılımı	161
Tablo 5.23. Görev Ünvanı İle Soru 22'nin Frekans Dağılımı	163
Tablo 5.24. Eğitim Durumu İle Soru 3'ün Çapraz Tablosu	166
Tablo 5.25. Çalışılan Sektör İle Soru 3'ün Çapraz Tablosu	166
Tablo 5.26. Görev Ünvanı İle Soru 3'ün Çapraz Tablosu	167
Tablo 5.27. Eğitim Durumu İle Soru 4'ün Çapraz Tablosu	168
Tablo 5.28. Çalışılan Sektör İle Soru 4'ün Çapraz Tablosu	169
Tablo 5.29. Görev Ünvanı İle Soru 4'ün Çapraz Tablosu	169
Tablo 5.30. Eğitim Durumu İle Soru 5'in Frekans Dağılımı.....	171
Tablo 5.31. Çalışılan Sektör İle Soru 5'in Frekans Dağılımı	173
Tablo 5.32. Görev Ünvanı İle Soru 5'in Frekans Dağılımı	176
Tablo 5.33. Eğitim Durumu İle Soru 6'nın Frekans Dağılımı.....	179

Tablo 5.34. Çalışılan Sektör İle Soru 6'nın Frekans Dağılımı	181
Tablo 5.35. Görev Ünvanı İle Soru 6'nın Frekans Dağılımı	184
Tablo 5.36. Eğitim Durumu İle Soru 8'in Frekans Dağılımı.....	186
Tablo 5.37. Çalışılan Sektör İle Soru 8'in Frekans Dağılımı	189
Tablo 5.38. Görev Ünvanı İle Soru 8'in Frekans Dağılımı	191
Tablo 5.39. Eğitim durumu İle Soru 13'ün Çapraz Tablosu	194
Tablo 5.40. Çalışılan Sektör İle Soru 13'ün Çapraz Tablosu.....	195
Tablo 5.41. Görev Ünvanı İle Soru 13'ün Çapraz Tablosu.....	195
Tablo 5.42. Eğitim Durumu İle Soru 15'in Çapraz Tablosu	196
Tablo 5.43. Çalışılan Sektör İle Soru 15'in Çapraz Tablosu.....	197
Tablo 5.44. Görev Ünvanı İle Soru 15'in Çapraz Tablosu.....	198
Tablo 5.45. Eğitim Durumu İle Soru 16'nın Çapraz Tablosu	199
Tablo 5.46. Çalışılan Sektör İle Soru 16'nın Çapraz Tablosu.....	199
Tablo 5.47. Görev Ünvanı İle Soru 16'nın Çapraz Tablosu.....	200
Tablo 5.48. Eğitim Durumu İle Soru 17'nin Çapraz Tablosu	201
Tablo 5.49. Çalışılan Sektör İle Soru 17'nin Çapraz Tablosu.....	202
Tablo 5.50. Görev Ünvanı İle Soru 17'nin Çapraz Tablosu.....	202
Tablo 5.51. Eğitim Durumu İle Soru 18'in Çapraz Tablosu	203
Tablo 5.52. Çalışılan Sektör İle Soru 18'in Çapraz Tablosu.....	204
Tablo 5.53. Görev Ünvanı İle Soru 18'in Çapraz Tablosu.....	205
Tablo 5.54. Eğitim Durumu İle Soru 19'un Çapraz Tablosu	206
Tablo 5.55. Çalışılan Sektör İle Soru 19'un Çapraz Tablosu.....	206
Tablo 5.56. Görev Ünvanı İle Soru 19'un Çapraz Tablosu.....	207
Tablo 5.57. Eğitim Durumu İle Soru 20'nin Çapraz Tablosu	208
Tablo 5.58. Çalışılan Sektör İle Soru 20'nin Çapraz Tablosu.....	209
Tablo 5.59. Görev Ünvanı İle Soru 20'nin Çapraz Tablosu.....	209
Tablo 5.60. Eğitim Durumu İle Soru 21'in Çapraz Tablosu	210
Tablo 5.61. Çalışılan Sektör İle Soru 21'in Çapraz Tablosu.....	211
Tablo 5.62. Görev Ünvanı İle Soru 21'in Çapraz Tablosu.....	212
Tablo 5.63. Eğitim Durumu İle Soru 23'ün Çapraz Tablosu	213
Tablo 5.64. Çalışılan Sektör İle Soru 23'ün Çapraz Tablosu.....	213
Tablo 5.65. Görev Ünvanı İle Soru 23'ün Çapraz Tablosu.....	214
Tablo 5.66. Eğitim Durumu İle Soru 24'ün Çapraz Tablosu	215
Tablo 5.67. Çalışılan Sektör İle Soru 24'ün Çapraz Tablosu.....	215

Tablo 5.68. Görev Ünvanı İle Soru 24'ün Çapraz Tablosu	216
Tablo 5.69. Eğitim Durumu İle Soru 10'unu Çapraz Tablosu	217
Tablo 5.70. Çalışılan Sektör İle Soru 10'un Çapraz Tablosu	218
Tablo 5.71. Görev Ünvanı İle Soru 10'un Çapraz Tablosu	219
Tablo 5.72. Eğitim Durumu İle Soru 11'in Çapraz Tablosu	219
Tablo 5.73. Çalışılan Sektör İle Soru 11'in Çapraz Tablosu	220
Tablo 5.74. Görev Ünvanı İle Soru 11'in Çapraz Tablosu	221
Tablo 5.75. Eğitim Durumu İle Soru 7'nin Çapraz Tablosu	222
Tablo 5.76. Çalışılan Sektör İle Soru 7'nin Çapraz Tablosu	222
Tablo 5.77. Görev Ünvanı İle Soru 7'nin Çapraz Tablosu	223
Tablo 5.78. Eğitim Durumu İle Soru 9'un Çapraz Tablosu	224
Tablo 5.79. Çalışılan Sektör İle Soru 9'un Çapraz Tablosu	224
Tablo 5.80. Görev Ünvanı İle Soru 9'un Çapraz Tablosu	225
Tablo 5.81. Eğitim Durumu İle Soru 12'nin Çapraz Tablosu	226
Tablo 5.82. Çalışılan Sektör İle Soru 12'nin Çapraz Tablosu	226
Tablo 5.83. Görev Ünvanı İle Soru 12'nin Çapraz Tablosu	227
Tablo 5.84. Eğitim Durumu İle Soru 14'ün Çapraz Tablosu	228
Tablo 5.85. Çalışılan Sektör İle Soru 14'ün Çapraz Tablosu	228
Tablo 5.86. Görev Ünvanı İle Soru 14'ün Çapraz Tablosu	229
Tablo 5.87. Hedeflerin Genel Sonuçları	230
Tablo 5.88. Hedef 1'in Genel Değerlendirmesi	232
Tablo 5.89. Hedef 2'nin Genel Değerlendirmesi	233
Tablo 5.90. Hedef 3'ün Genel Değerlendirmesi	234
Tablo 5.91. Önlisans Lojistik Programları İçin Önerilen Ders Çizelgesi	235
Tablo 5.92. Lisans Lojistik Programları İçin Önerilen Ders Çizelgesi	235

ŞEKİLLER VE GRAFİKLER

Şekil 1.1.Tedarik Zinciri Yönetimi	4
Şekil 1.2.Müşteri Memnuniyet Durumu'nun İşletmelere Yansıması	5
Şekil 1.3.Beş Doğru	6
Şekil 1.4.Tedarikçi Seçim Süreci	10
Şekil 1.5.İtme Sistemi	15
Şekil 1.6.Çekme Sistemi	16
Şekil 1.7.Sipariş Eşleştirme Noktası	16
Şekil 1.8.Stok Ayrıştırma Noktası	17
Şekil 1.9.Ekmeğin Üretimi.....	19
Şekil 1.10.Ekmeğin Tedarik Zinciri.....	20
Şekil 2.1.Lojistik Maliyetler' in Sektör Alanlarına Göre Etkisi	27
Şekil 2.2.Şirketlerde Lojistik Organizasyonu OrganizasyonelYapılar,	29
Şekil 2.3.Şirketlerde Organizasyon Yapısı	30
Şekil 2.4.Şirketlerde Organizasyon Yapısı	30
Şekil 2.5.Şirketlerde Lojistik Organizasyon Yapısı	31
Şekil 2.6.Lojistik Faaliyetler	33
Şekil 2.7.Karayolu Taşımacılığı.....	35
Şekil 2.8.Havayolu Taşımacılığı	37
Şekil 2.9.Demiryolu Taşımacılığı	38
Şekil 2.10.Denizyolu Taşımacılığı	40
Şekil 2.11.Panama Kanalı	41
Şekil 2.12.Panama Kanalı Uydu Görüntüsü	42
Şekil 2.13.Boru Hattı Taşımacılığı.....	42
Şekil 2.14.Kombine Taşımacılık.....	43
Şekil 2.15.İşletmelerde Lojistik Süreçler	49
Şekil 2.16.İşletmelerde Lojistik Süreçler	51
Şekil 2.17.Torrey Canyon – Supertanker	51
Şekil 2.18.Üçüncü Parti Lojistik(3PL) Öncesi ve Sonrası	53
Şekil 2.19.Üçüncü Parti Lojistik Firmaları' nın Rolü.....	53

Şekil 3.1.Kentlerdeki Trafik Yoğunluğu.....	56
Şekil 3.2.Kentlerdeki Lojistik Unsurlar	56
Şekil 3.3.Alliance Global Logistics Hub(Texas - ABD)	62
Şekil 3.4.Atlantic Gateway Halifax Logistics Park - Kanada.....	63
Şekil 3.5.Atlantic Gateway Halifax Logistics Park - Kanada.....	63
Şekil 3.6.Nürnberg Lojistik Üssü.....	64
Şekil 3.7.Güterverkehrszentrum(GVZ) - Bremen	65
Şekil 3.8.Rotterdam Limanı	66
Şekil 3.9.The Zona Actividades Logísticas(ZAL - Barselona - İspanya).....	68
Şekil 3.10.The Zona Actividades Logísticas (ZAL - Barselona - İspanya).....	68
Şekil 3.11.Türkiye' deki Lojistik Köyler.....	71
Şekil 4. 1.Samsun İli' nin Konumu	76
Şekil 4. 2.Samsun' un Yıllara Göre Nüfus Artışı	79
Şekil 4. 3.Samsun Havaalanı.....	80
Şekil 4. 4.Samsun Hava Kargo Deposu	81
Şekil 4. 5.Samsun Karayolu	82
Şekil 4. 6.Samsun Demiryolu Hattı	83
Şekil 4. 7.Samsun Kent İçi Hafif Raylı Sistem.....	83
Şekil 4. 8.Samsun Limanı	84
Şekil 4. 9.Samsun Limanı	85
Şekil 4.10.Türkiye Demiryolu Ağı.....	85
Şekil 4.11.Samsun Limanı' nın Uydu Görüntüsü.....	86
Şekil 4.12.Samsun Karayolu Ağı	86
Şekil 4.13.Samsun Limanı' nın Karadeniz Limanlarına Uzaklığı.....	87
Şekil 4.14.Toros Gübre Limanı.....	88
Şekil 4.15.Yeşil Yurt Limanı	88
Şekil 4.16.Tekkeköy Tersanesi	89
Şekil 4.17.Terme Tersanesi.....	90
Şekil 4.18.Vagonlar Feribot'a Yüklenirken.....	91
Şekil 4.19.Vagonlar Feribot' a Yüklendikten Sonra	91
Şekil 4.20.Sinop'a Komşu Olan İller.....	92
Şekil 4.21.Sinop İli'nin İlçeleri	93
Şekil 4.22.Sinop İli' nin Yıllara Göre Nüfus Değişimi	94

Şekil 4.23.Sinop Havaalanı	97
Şekil 4.24.Sinop Havaalanı	97
Şekil 4.25.Karadeniz Sahil Yolu	98
Şekil 4.26.Gerze - Yakakent Arasında Uygulanan Çelik Viyadükler.....	99
Şekil 4.27.Sinop Limanı.....	99
Şekil 4.28.Sinop Limanı.....	100
Şekil 4.29.Ondokuz Mayıs Üniversitesi Kurupelit Yerleşkesi - Samsun	102
Şekil 4.30.Canik Başarı Üniversitesi	104
Şekil 4.31.Canik Başarı Üniversitesi Kampüs Girişi	105
Şekil 4.32.Sinop Üniversitesi Kampüs Girişi	105
Şekil 5.1. Demirci Limanı.....	109
Şekil 5.2. Sinop Limanı.....	109
Şekil 5.3. TRACECA Projesi.....	112
Şekil 5.4. Viking Projesi	113
Şekil 5.5. Samsun Limanı' nın Baltık Denizi Bağlantısı - Viking Projesi	114
Şekil 5.6. Samsun İli' nin Potansiyel Hinterlandı.....	115
Şekil 5.7. Samsun - Tekkeköy Yolu Üzerindeki Arazi.....	116
Şekil 5.8. Tersane ve Mendirek Alanı' nın Güneyindeki Arazi	117
Şekil 5.9. Havaalanı' nın Batısında Kalan Arazi	117
Şekil 5.10. Karayolu İle Organize Sanayi Bölgesi Arasında Kalan Arazi.....	118
Şekil 5.11. Toybelen Köyü' nün Doğusunda Kalan Arazi	118
Şekil 5.12.Danimarka Lojistik Merkez Birliğince Hazırlanmış Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı	127
Şekil 5.13. GVZE Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı.....	128
Grafik 5.1.Eğitim Durumu Frekans Dağılımı	143
Grafik 5.2.Çalışılan Sektör Frekans Dağılımı.....	144
Grafik 5.3.Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılım	144
Grafik 5.4.Eğitim Durumuna Göre Soru 1'e Verilen Cevaplar	146
Grafik 5.5.Çalışılan Sektöre Göre Soru 1'e Verilen Cevaplar	148
Grafik 5.6.Görev Ünvanına Göre Soru 1'e Verilen Cevaplar	151
Grafik 5.7.Eğitim Durumuna Göre Soru 2'ye Verilen Cevaplar	153
Grafik 5.8 .Çalışılan Sektöre Göre Soru 2' ye Verilen Cevaplar	155

Grafik 5.9.Görev Ünvanına Göre Soru 2'ye Verilen Cevaplar	158
Grafik 5.10.Eğitim Durumuna Göre Soru 22'ye Verilen Cevaplar	160
Grafik 5.11.Çalışılan Sektöre Göre Soru 22'ye Verilen Cevaplar	162
Grafik 5.12.Çalışılan Ünvana Göre Soru 22'ye Verilen Cevaplar	164
Grafik 5.13.Eğitim Durumuna Göre Soru 3'e Verilen Cevaplar	166
Grafik 5.14.Çalışılan Sektöre Göre Soru 3'e Verilen Cevaplar	167
Grafik 5.15.Görev Ünvanına Göre Soru 3'e Verilen Cevaplar	167
Grafik 5.16.Eğitim Durumuna Göre Soru 4'e Verilen Cevaplar	168
Grafik 5.17.Çalışılan Sektöre Göre Soru 4'e Verilen Cevaplar	169
Grafik 5.18.Görev Ünvanına Göre Soru 4'e Verilen Cevaplar	170
Grafik 5.19.Eğitim Durumuna Göre Soru 5'e Verilen Cevaplar	172
Grafik 5.20.Çalışılan Sektöre Göre Soru 5'e Verilen Cevaplar	174
Grafik 5.21.Görev Ünvanına Göre Soru 5'e Verilen Cevaplar	177
Grafik 5.22.Eğitim Durumuna Göre Soru 6'ya Verilen Cevaplar	180
Grafik 5.23.Çalışılan Sektöre Göre Soru 6'ya Verilen Cevaplar	182
Grafik 5.24.Görev Ünvanına Göre Soru 6'ya Verilen Cevaplar	185
Grafik 5.25.Eğitim Seviyesine Göre Soru 8'e Verilen Cevaplar	187
Grafik 5.26.Çalışılan Sektöre Göre Soru 8'e Verilen Cevaplar	190
Grafik 5.27.Görev Ünvanına Göre Soru 8'e Verilen Cevaplar	192
Grafik 5.28.Eğitim Durumuna Göre Soru 13'e Verilen Cevaplar	194
Grafik 5.29.Çalışılan Sektöre Göre Soru 13'e Verilen Cevaplar	195
Grafik 5.30.Görev Ünvanına Göre Soru 13'e Verilen Cevaplar	196
Grafik 5.31.Eğitim Durumuna Göre Soru 15'e Verilen Cevaplar	197
Grafik 5.32.Çalışılan Sektöre Göre Soru 15'e Verilen Cevaplar	197
Grafik 5.33.Çalışılan Sektöre Göre Soru 15'e Verilen Cevaplar	198
Grafik 5.34.Eğitim Durumuna Göre Soru 16'ya Verilen Cevaplar	199
Grafik 5.35.Çalışılan Sektöre Göre Soru 16'ya verilen Cevaplar	200
Grafik 5.36.Görev Ünvanına Göre Soru 16'ya Verilen Cevaplar	200
Grafik 5.37.Eğitim Durumuna Göre Soru 17'ye Verilen Cevaplar	201
Grafik 5.38.Çalışılan Sektöre Göre Soru 17'ye Verilen Cevaplar	202
Grafik 5.39.Görev Ünvanına Göre Soru 17'ye Verilen Cevaplar	203
Grafik 5.40.Eğitim Durumuna Göre Soru 18'e Verilen Cevaplar	204
Grafik 5.41.Çalışılan Sektöre Göre Soru 18'e Verilen Cevaplar	204
Grafik 5.42.Görev Ünvanına Göre Soru 18'e Verilen Cevaplar	205

Grafik 5.43.Eğitim Durumuna Göre Soru 19'a Verilen Cevaplar	206
Grafik 5.44.alışılan Sektöre Göre Soru 19'a Verilen Cevaplar	207
Grafik 5.45.Görev nvanına Göre Soru 19'a Verilen Cevaplar	207
Grafik 5.46.Eğitim Durumuna Göre Soru 20'ye Verilen Cevaplar	208
Grafik 5.47.alışılan Sektöre Göre Soru 20'ye Verilen Cevaplar	209
Grafik 5.48.Görev nvanına Göre Soru 20'ye Verilen Cevaplar	210
Grafik 5.49.Eğitim Durumuna Göre Soru 21'e Verilen Cevaplar	211
Grafik 5.50.alışılan Sektöre Göre Soru 21'e Verilen Cevaplar	211
Grafik 5.51.Görev nvanına Göre Soru 21'e Verilen Cevaplar	212
Grafik 5.52.Eğitim Durumuna Göre Soru 23'e Verilen Cevaplar	213
Grafik 5.53.alışılan Sektöre Göre Soru 23'e Verilen Cevaplar	214
Grafik 5.54.Görev nvanına Göre Soru 23'e Verilen Cevaplar	214
Grafik 5.55.Eğitim Durumuna Göre Soru 24'e Verilen Cevaplar	215
Grafik 5.56.alışılan Sektöre Göre Soru 24'e Verilen Cevaplar	216
Grafik 5.57.Görev nvanına Göre Soru 24'de Verilen Cevaplar	216
Grafik 5.58.Eğitim Durumuna Göre Soru 10'a Verilen Cevaplar	218
Grafik 5.59.alışılan Sektöre Göre Soru 10'a Verilen Cevaplar	218
Grafik 5.60.Görev nvanına Göre Soru 10'a Verilen Cevaplar	219
Grafik 5.61.Eğitim Durumuna Göre Soru 11'e Verilen Cevaplar	220
Grafik 5.62.alışılan Sektöre Göre Soru 11'e Verilen Cevaplar	220
Grafik 5.63.Görev nvanına Göre Soru 11'e Verilen Cevaplar	221
Grafik 5.64.Eğitim Durumuna Göre Soru 7'ye Verilen Cevaplar	222
Grafik 5.65 alışılan Sektöre Göre Soru 7'ye Verilen Cevaplar	223
Grafik 5.66.Görev nvanına Göre Soru 7'ye Verilen Cevaplar	223
Grafik 5.67.Eğitim Durumuna Göre Soru 9'a Verilen Cevaplar	224
Grafik 5.68.alışılan Sektöre Göre Soru 9'a Verilen Cevaplar	225
Grafik 5.69. Görev nvanına Göre Soru 9'a Verilen Cevaplar	225
Grafik 5.70.Eğitim Durumuna Göre Soru 12'ye Verilen Cevaplar	226
Grafik 5.71.alışılan Sektöre Göre Soru 12'ye Verilen Cevaplar	227
Grafik 5.72.Görev nvanına Göre Soru 12'ye Verilen Cevaplar	227
Grafik 5.73.Eğitim Durumuna Göre Soru 14'de Verilen Cevaplar	228
Grafik 5.74.alışılan Sektöre Göre Soru 14'de Verilen Cevaplar	229
Grafik 5.75 .Görev nvanına Göre Soru 14'de Verilen Cevaplar	229
Grafik 5.76.Hedef 1'in Genel Değerlendirmesi	231

Grafik 5.77.Hedef 2'nin Genel Değerlendirmesi	233
Grafik 5.78.Hedef 3'ün Genel Değerlendirmesi.....	234

GİRİŞ

Tedarik zinciri; hammaddenin tedarik edilmesi, bu hammaddenin yarı mamül ve mamüle dönüştürülmesi, depolanması, ambalajlanması, taşınması, dağıtılması ve son müşteriye ulaştırılması için gerçekleştirilen tüm süreçleri kapsamaktadır. Üretimin küreselleşmesi, bilişim teknolojisindeki gelişim, rekabet şartlarının değişmesi, müşteri beklentilerinin değişmesi, doğru ürünün; doğru zamanda, doğru fiyatta, doğru koşullarda, doğru yerde son tüketiciye ulaştırılması gibi hususlar tedarik zincirindeki bu süreçlerin sadeleştirilmesini, gereksiz zaman kayıplarının önüne geçilmesini ve gereksiz maliyet unsurlarının ortadan kaldırılmasının amaçlanmasına neden olmuştur. Bu durumda yeni ekonomik anlayışı getirmiştir.

Yeni ekonomik anlayış tedarik zinciri içerisinde gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin verimli ve düşük maliyetlerle gerçekleştirilmesini hedeflemektedir. Bu hedefler ise lojistik sektör yapısının değişmesine neden olmuştur. Ayrıca üretimin küreselleşmesi ve sanayileşmenin artması ve sanayi alanında gelişmiş olan kentlere olan yoğun göç, çevre duyarlılığı, geri dönüşüm ve nitelikli personel gibi unsurlarda lojistik sektör yapısının değişimini etkileyen diğer unsurlardır. Bu unsurlar bir araya gelerek lojistik köy, tersine lojistik, yeşil lojistik ve kentsel lojistik kavramlarının oluşmasına neden olmuştur.

Lojistik; depolama, gümrükleme, sigortalama, taşıma, dağıtım, paketleme, ambalajlama gibi süreçleri kapsamaktadır. Bu süreçleri gerçekleştiren lojistik firmalarını belirli bir merkezde toplama düşüncesi, kentsel lojistik, yeşil lojistik gibi kavramların gündemde olması lojistik köylerin kurulmasını sağlamıştır.

Lojistik köyler, kentlerde oluşan trafik yoğunluğunun azaltılması, çevre kirliliğinin önlenmesi, multi modal ve intermodal taşımacılık türlerinin gerçekleştirilmesi için, diğer taşımacılık türlerinin bulunduğu, kent merkezlerinin dışında fakat kent merkezine erişimin kolay olduğu yerlere kurulan lojistik üssler olarak tarif edilmektedir.

Türkiye, coğrafi konumu ve dinamik nüfusu sayesinde Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu için potansiyel üretim ve lojistik merkez konumundadır. Bu potansiyel nedeniyle Türkiye’de de lojistik köyler kurulmaya başlamıştır. Bu lojistik köy projelerinden birisi Samsun ili’ nin Tekkeköy ilçesine

kurulması hedeflenmektedir. Çünkü Samsun ili' nin kara, hava, demir ve hava taşımacılık türlerini bulunması, multimodal ve intermodal taşımacılık türlerine imkân sağlayabilecek potansiyele sahip olması ve bu lojistik köyün faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için gerekli olan nitelikli insan kaynağının Samsun ve çevre illerde bulunan yükseköğretim kurumlarından karşılanabileceği düşünülmektedir.

Bu çalışmamız da; lojistik köy kurulması için tercih edilen Samsun İl'inin ulaşım alt yapısının yeterliliği, lojistik köy için uygun görülen Tekkeköy ilçesinin doğru tercih olup olmadığı, lojistik köy için uygun görülen alanın yeterliliği ve lojistik köylerin kentsel sorunları çözümüne katkı sağlayıp sağlamayacağı araştırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca lojistik köyün kurulmasıyla birlikte ortaya çıkacak olan nitelikli ara eleman ihtiyacının karşılanmasında etkin rol oynayan meslek yüksekokullarının, özel sektörle koordineli çalışıp çalışmadığı ve meslek yüksekokullarının lojistik, deniz ve liman programlarının lojistik sektörüne yönelik nitelikli ara eleman yetiştirip yetiştirmediği araştırılmaya çalışılmıştır.

Samsun'da lojistik faaliyet gösteren özel firmaların, bünyesinde lojistik sektörüne yönelik program içeren meslek yüksekokullarının ve kamu kuruluşlarının Tekkeköy'e kurulması düşünülen lojistik köyle ilgili bakış açılarının tespiti yönünde yapılacak bir araştırma olması, lojistik köyün atıl proje mi yoksa bölge için gerekli bir proje olup olmadığına tespiti yönünden önem kazanmaktadır. Ayrıca sektörün personel ihtiyacına cevap vermeye çalışan meslek yüksekokullarının lojistik, deniz ve liman işletme programlarının özel sektörle uyumu araştırılması yönünden ve lojistik köy 'ün kurulmasıyla ihtiyaç duyulacak olan nitelikli personel yetiştirme konusunda meslek yüksekokullarının ilgili bölümlerinde verilen eğitimin kalitesinin ne seviyede olduğuna tespiti yönünden önem arz etmektedir.

Çalışma Sinop ve Samsun illerinde faaliyet gösteren lojistik firmalarına, bünyesinde lojistik, deniz ve liman işletme programı içeren meslek yüksekokullarına, ilgili kamu kuruluşlarına, lojistik anlamda faaliyet gösteren derneklere anket uygulama yönteminin yanında literatür tarama yöntemi kullanılmıştır. Uygulanan anketlerden elde edilen veriler bilgisayarda sayısal analiz istatistik programı (SPSS 16.00) kullanılarak analiz edilmiştir. İlgili anket EK-1'de yer almaktadır.

BÖLÜM 1

TEDARİK ZİNCİRİ VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

1.1. Tedarik Zinciri Kavramı

Yeryüzündeki bütün üretici ve ticari kuruluşların amacı mal veya hizmet üretmek olup bu faaliyetlerin sonucunda da kar etmektir. Üretici ve ticari kuruluşların bu amaçlarına ulaşabilmeleri için üretilen mal veya hizmetlerin müşteriler tarafından tercih edilmesi ve müşteriler için değer ifade etmesi gerekmektedir. Çünkü müşteriler tarafından tercih edilmeyen ve tüketilmeyen mal veya hizmetler herhangi bir değer ifade etmemektedir. Bu nedenle müşteriler için değer yaratmayı hedefleyen üretici ve ticari kuruluşlar değer yaratma sürecinin kaynağından itibaren bu süreç içerisinde yer alan tüm kuruluşların birlikteliğine ve entegre olmuş işbirliğine ihtiyaç duymaktadır (Nebol, Uslu, Uzel, 2014, s.XIV).

Artan rekabet koşullarında ürün veya hizmet üreten kuruluşlar gerek yerel ekonomide gerekse küresel ekonomide pazar paylarını arttırmak bunun yanında da maliyetleri düşürmek istemektedirler. Müşteriler için değer yaratacak ürünleri tespit etmek, ürünleri gereken zamanda gerektiği şekilde ulaştırmak, bir yandan da bu gereklilikleri yerine getirebilmek için tedarikçilerle entegre bir şekilde çalışarak gereken hammadde veya malzemeyi gereken zamanda ve düşük maliyetle tedarik etmesi gerekmektedir. Ayrıca ürün veya hizmet üreten firmaların rekabet düzeylerini koruyabilmeleri veya rekabette üstünlük sağlayabilmeleri için etkin bir tedarik zinciri sisteminin kurması gerekmektedir (Eymen, 2007, s.5). Profesör Martin Christopher'ın meşhur ifadesi ile “ Gelecekte kurumlar arasındaki rekabet ürettikleri ürünlerde veya tüketilen ülkelerde değil, kullandıkları tedarik zincirleri arasında olacaktır” (Nebol, ve ark., 2014, s. XIV).

Tedarik zinciri, ürün veya hizmet üretmek için gerekli olan hammaddenin tedarikçinin tedarikçisinden temin edilmesi süreciyle başlayıp, hammaddenin yarı mamul ve mamule dönüşmesi, depolanması, dağıtımı, yarı mamul ve mamulün son tüketiciye ulaşması süreciyle devam edip, çöp ve iadelerin toplanmasıyla sonuçlanan süreçler bütünüdür.

Tedarik zincirine “Değer Zinciri” de denilmektedir. Çünkü hammaddenin tedarikinden başlayıp, son tüketicinin talebini karşılayacak şekle dönüştürülen ürün veya hizmetler, tedarik zincirinin her aşamasında değer kazanarak son tüketiciye ulaşmaktadır.

Tedarik zinciri yönetimiyle ilgili literatürde birçok tanım yer almaktadır. Bu tanımlar içerisinde en kapsamlı sayılabilecek olanı Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi(eski adı Lojistik Yönetimi Konseyi) tarafından yapılan şu tanımdır:

“Tedarik Zinciri Yönetimi, kaynakların bulunmasını ve tedarikinin yapılmasını, bu kaynakların ürüne dönüştürülmesini ve bütün lojistik yönetimi faaliyetlerini de içine alan faaliyetlerin planlanmasını ve yönetilmesini, ayrıca, bu süreçte yer alan, tedarikçiler, araçlar, üçüncü parti hizmet sunanlar ve nihayet müşterileri de içine alan kanal ortaklarıyla işbirliğini ve koordinasyonunu da içerir.” şeklinde tanımlanmıştır(Nebol, ve ark.,2014, s.4).

Kısacası tedarik zinciri yönetimini; “tedarikçinin tedarikçisinden hammadde teminiyle başlayan, hammaddenin ürün ve hizmete dönüştürülmesiyle devam eden, üretilen ürünün veya hizmetin son müşteriye ulaştırılıncaya kadar tedarikçiler, üreticiler, distribütörler, perakendeciler ve tüketiciler arasında gerçekleştirilen malzeme, ürün, bilgi ve para gibi tedarik zinciri unsurlarının yönetimidir.” şeklinde tanımlayabiliriz (Özdemir, 2004, s.89). Şekil 1.1.’de tedarik zinciri yönetiminin şekli yer almaktadır.

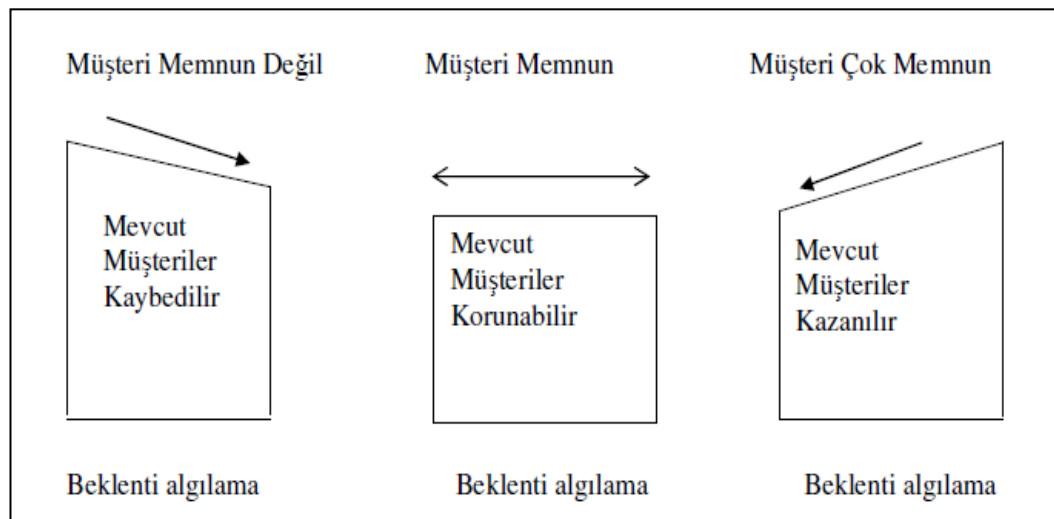


Şekil 1.1. Tedarik Zinciri Yönetimi
(Tanyaş, M.,Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi 1. Hafta Ders Notları,2013)

1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi'nin Hedefleri

Etkin bir tedarik zincirinin temel hedefinde müşteri vardır. Çünkü işletmeleri yöneten ana unsur müşterilerdir. Bu nedenle tedarik zincirinin başarısından bahsedebilmek için, üretilen ürün veya hizmetin müşteriler tarafından tercih edilmesi gerekmektedir. Bu yüzden işletmelerin günümüz şartlarında varlıklarını sürdürebilmeleri için hedef kitle olan müşteri kavramını tam anlamıyla kavrayabilmelidir. Müşteri, hizmetlerin veya ürünlerin nihai kullanıcısıdır. Ürünün şekillenmesinden başlayarak kullanılabilir hale geldikten sonra tüketime sunulması ile ilgili faaliyetler zincirinde müşteri son noktada ortaya çıkmaktadır. Oluşan hizmet veya ürün çıktısının her alıcısı bir müşteridir ve dışarıdaki müşteri veya son kullanıcı gibi düşünülmelidir(Özkan, 2014, s.5).

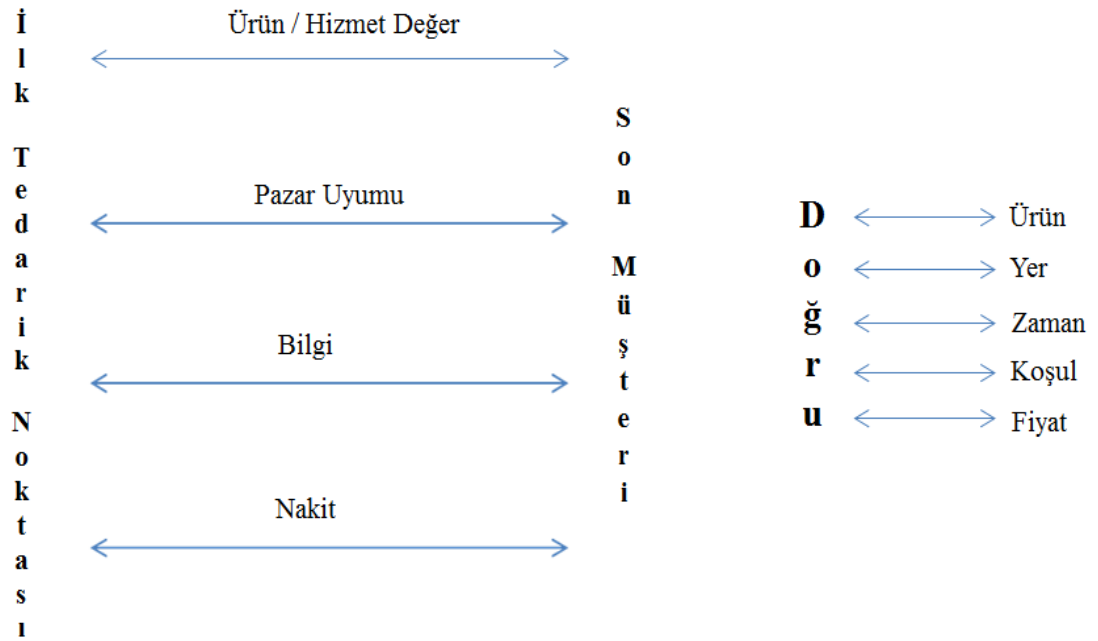
Tedarik zincirindeki bütün işletmeler pazar paylarını artırmayı hedeflemektedir. Bunun sağlayabilmeleri içinde müşterilerin kendilerine sunulan ürün veya hizmetten memnun olması gerekmektedir. Bu nedenle işletmeler öncelikle müşteri memnuniyetini sağlamalıdır. Peki, müşteri memnuniyeti ne demektir? Müşteri memnuniyeti, müşteri beklentileri ile ürünün hissedilen performansına bağlıdır. Ürün performansı beklentilerin altında kalırsa memnuniyetsizlik oluşur. Ürün veya hizmet performansının müşteri ihtiyaçlarını karşılaması durumunda, müşteri memnundur. Eğer ürünün performansı müşteri beklentilerini aşmışsa, müşteri memnun ve mutludur(Kotler& Armstrong, 2006, s.13). Müşteri memnuniyet durumunun işletmelere yansması Şekil 1.2. 'de yer almaktadır.



Şekil 1. 2. Müşteri Memnuniyet Durumu'nun İşletmelere Yansması

(Özkan, M,Deniz Ulaştırma İşletmeciliği Yolcu Taşımacılığında müşteri memnuniyeti: Yalova-İstanbul Hattı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, 2014, s.7)

Müşteri memnuniyetini sağlamak için işletmeler, ürettikleri ürün veya hizmetin yüksek kalitede ve minimum maliyette olması için çalışmakta ve zamanında teslim gibi unsurları göz önünde bulundurmaktadırlar. Bu nedenle tedarik zinciri yönetiminin hedefleri arasında minimum maliyet, yüksek kalite ve zamanında teslim gibi hedefler yer almaktadır. Tedarik zincirinde yer alan işletmeler müşteri memnuniyetini sağlamak amacıyla, ilk tedarikçiden başlayarak son müşteriye kadar Şekil 1.3.'te yer alan beş doğruyu eksiksiz şekilde yerine getirmeyi amaçlamaktadır (Keskin, 2012, s.39).



Şekil 1. 3. Beş Doğru (Keskin, M. H., 2012, s. 39)

Bir ürünün ilk tedarikçisinden son tüketiciye ulaşana kadar bir takım maliyetlerin eklenmesiyle birlikte ürünün değeri artarak son tüketiciye ulaşmaktadır. Fakat müşterilerinde beklentisi kaliteli ve düşük maliyetli ürün veya hizmettir. Bu nedenle işletmeler hem ayakta kalabilmek hem de müşteri memnuniyetini sağlayabilmek için tedarik zinciri içerisinde yer alan maliyetleri minimum seviyeye indirmeye hedeflemektedir. Son tüketiciye ulaşan ürün veya hizmetin maliyetini arttıran genel maliyet unsurlar şunlardır:

- Hammadde tedarik maliyetleri
- Nakliye maliyetleri
- Depolama maliyetleri

- Ürün ve hizmet üretmek için gerekli olan tesis maliyetleri
- Dağıtım maliyetleri
- Ambalajlama maliyetleri

Tedarik zincirinin hedefi yukarıda yer alan maliyet unsurlarını azaltarak müşteri için doğru fiyat sunmak ve müşteri memnuniyetini sağlamaktır. Çünkü işletmelerin ürettikleri ürün ve hizmetlerden kar elde edebilmesi için, öncelikle ürettikleri ürün veya hizmetin müşteriler tarafından talep edilmeli ve müşterileri memnun etmesi gerekmektedir.

Tedarik zinciri yönetiminin hedeflerini kısaca sıralayacak olursak:

- Müşteri memnuniyeti ve tatmini arttırmak
- Maliyetleri minimize etmek
- Ürün ve hizmet hatalarını minimum seviyeye indirmek
- Ürün ve hizmet tedarikini doğru zamanda yapmak.
- Tedarik zincirinde yer alan firmalarla bilgi paylaşımı yaparak değer yaratabilecek ürün ve hizmet üretmek.

1.3. Tedarik Zinciri Yönetimi'nin Fonksiyonları

Tedarik zinciri yönetiminin hedeflerine ulaşabilmesi ve başarılı olabilmesi için, tedarik zincirini oluşturan tüm fonksiyonların makinanın dişlileri gibi bütünleşik ve uyumlu çalışmalıdır. Tedarik zincirinin temel fonksiyonlarını aşağıdaki gibi sıralayabiliriz (<http://tr.wikipedia.org/> Erişim: 14.08.2014).

- Talep Sipariş Yönetimi
- Tedarik ve Satın Alma
- Planlama
- Envanter(Stok) Yönetimi
- Depo Yönetimi
- Sevkiyat(Taşıma)

1.3.1. Talep Sipariş Yönetimi

Talep yönetimi müşterilerin taleplerini ve firmaların arz imkânlarını dengelemeye çalışmaktadır. Talep yönetim süreci, talep tahmini, talep tahminine bağlı olarak üretim, satın alma ve dağıtım süreçlerinden oluşmaktadır (Özdemir, 2004, s. 92).

Talep ve sipariş yönetiminin temel amacı müşterilerin talep ettikleri ürün veya hizmetin etkin ve entegre olmuş bir yapıyla hızlı bir şekilde karşılamaktır (Eymen, 2007, s.10). Çünkü müşterilerin talep ettikleri ürünlerin bulunmaması veya talep edilen ürünlerin zamanında teslim edilememesi müşteri kayıplarına neden olmaktadır. Bu nedenle oluşabilecek müşteri kayıplarını önlemek ve müşteri taleplerini karşılayabilmek için oluşturulması gereken sistemin özellikleri şu şekilde olmalıdır; müşterilere ait tüm bilgiler ortak bir veri merkezinde toplanmalı, müşteri siparişleri ve üretim kapasitesi ile entegre olmuş planlama sistemi kurulmalı, müşteri talepleri tedarik zincirinin üst halkalarına ivedilikle iletilebilmesi için gerekli olan altyapı oluşturulup arz ve talep dengesi sağlanmalıdır. Ayrıca üretilecek yeni ürünlerin veya hizmetlerin müşteri taleplerine hızla cevap verebilecek duruma olmalı, organizasyonda talep planlaması sorumluluğu tanımlanmalı, otomatik dağıtım fonksiyonu devreye alınmalıdır. İşlem hacminin büyük olduğu müşterilerle bilişim teknolojisinin sunduğu imkânlardan yararlanarak siparişler elektronik ortamda alınmalıdır (<http://kaynakiibf.blogspot.com.tr/> Erişim: 14.08.2014).

1.3.2. Tedarik ve Satın Alma

Kapsamları farklı olmakla birlikte, satın alma ve tedarik çoğu kez birbirinin yerine kullanılan iki terimdir. Satın alma; mal ve hizmetlerin, bunların satıcısından alınması ve bu alışveriş süreci ile ilgili faaliyetlerin(taşıma, ödeme ve benzerleri) yerine getirilmesi anlamındadır. Tedarik ise; bir organizasyonun üretim ve lojistik fonksiyonlarının etkin bir biçimde işleyebilmesini sağlamak üzere, gerekli olan mal ve hizmetlerin edinme süreci anlamındadır (Nobel ve ark., 2014, s.82).

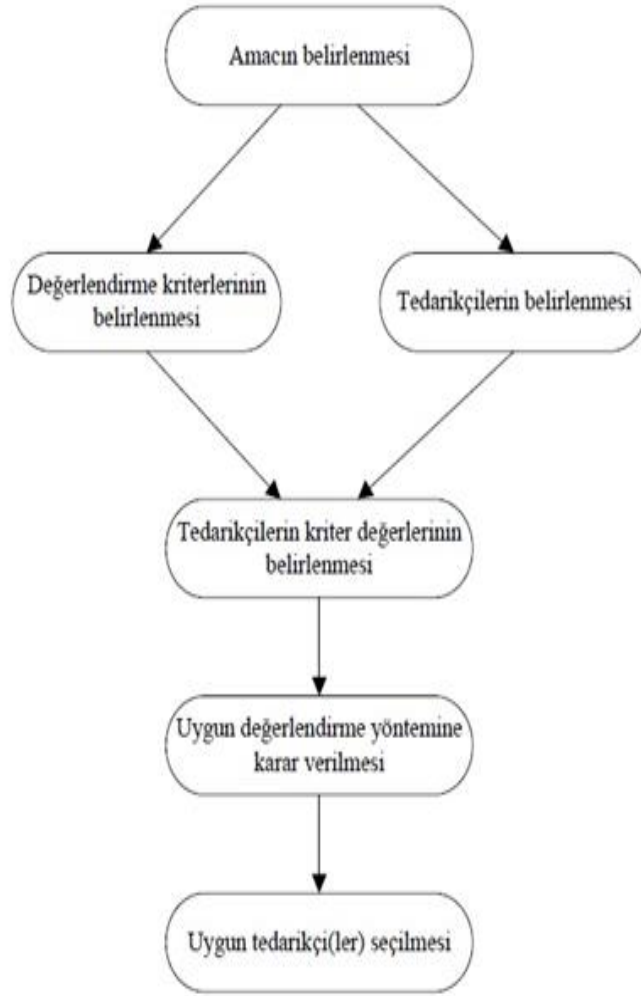
Tüm sektörlerde müşterilerin üretici firmalardan beklentisi, kalite düzeyi yüksek, uygun fiyatlı ve zamanında teslim edilen ürün elde etmektir. Üretim sürecinin malzeme/hammadde tedariki ile başlayıp, ürün teslimiyle sona erdiği düşünülürse, sanayi kuruluşlarının ana müşteri beklentilerini karşılamasında başlangıç noktasını hammaddenin tedarik edildiği tedarikçi oluşturmaktadır. Çünkü tedarikçiden alınan malzeme veya hammaddenin kalite düzeyi, tedarikçinin teslim tarihi ve fiyat seviyesi, müşterilerin üründen beklentilerine etki eden temel faktörlerdir (Gökalp, Soylu, <http://www.mmo.org.tr/> Erişim: 21.08.2014). Tedarikçiden tedarik edilecek hammaddenin maliyeti ve kalitesine göre ortaya çıkacak son ürünün kalitesi ve

maliyeti de değişkenlik gösterecektir. Bu nedenle tedarik zinciri tasarımının en önemli adımı tedarikçi seçimi ve satın alma aşamasıdır.

1.3.2.1. Tedarikçi Seçimi

Tedarik zincirinin başlangıç noktasını oluşturan, satın alma ve tedarik süreci, tedarik zincirinin diğer aşamalarında etkilemesi nedeni ile tedarikçi seçiminin ve satın alma sürecinin dikkatli ve doğru bir şekilde yapılması gerekmektedir. Tedarikçi seçim sürecinin ilk aşaması Şekil 1.4.' te de görüldüğü gibi ihtiyaç olacak ürün ve hizmetin amacının belirlenmesidir. Yani bu ürüne veya hizmete neden ihtiyaç duyulduğu, bu ürünü veya hizmete gerçekten ihtiyaç olup olmadığı tespit edilmelidir. Bu işlemin gerçekleşmesinin ardından bu hammadde ve ürünü tedarik edebileceğimiz tedarikçiler üzerinde durulmalı ve alternatif tedarikçiler tespit edilmelidir. Ardından ürünü veya hizmeti satın alacak organizasyonun hedefine ulaşmasını sağlayacak kriterler belirlenmeli ve belirlenen alternatif tedarikçiler içerisinde bu kriterleri sağlayan en iyi tedarikçi seçilmelidir (Gökalp, ve ark.,<http://www.mmo.org.tr/> Erişim: 21.08.2014).

Dickson'a (1966) göre, tedarikçi seçiminde kalite, fiyat teslimat ve dağıtım performansı gibi kriterleri başlıca önemli kriterler olarak belirlemiştir. Bahsedilen kriterler dışında, Tablo 1.1. 'de gösterilen ortalama ağırlıklarına göre sıralanmış toplam 23 kriter ortaya çıkmıştır. Alternatif olarak tespit edilen tedarikçiler arasında bu 23 kriteri en iyi sağlayan firma tedarikçi olarak seçilecektir.



Şekil 1. 4. Tedarikçi Seçim Süreci
 (http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/63ed6d962940051_ek.pdf)

1.3.2.2. Satın Alma

Satın alma, firmaların müşteriler için değer yaratacak ürün veya hizmetleri ortaya çıkartabilmek için gerekli olan hammaddenin, firmanın proje hedefleri ve amaçları doğrultusunda, rekabette adillik, doğruluk ve şeffaflık ilkelerine bağlı kalarak, paranın etkin kullanılmasıyla, doğru zamanda temin edilmesidir. Kısaca, kalitenin düşük maliyetle elde edilmesidir (Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Mali Destek Programları Satın Alma Rehberi, <http://www.yhb.gov.tr/> Erişim: 19.08.2014, s.1).

Organizasyon bir mal veya hizmet satın alınması sürecinde göz önünde bulundurması gereken bir takım hususlar vardır. Bunlar (Nebol ve ark., 2014, s.5);

- Öncelikle satın alınmak istenen bir mal veya hizmete ihtiyaç olup olmadığına bakılır

- İhtiyaç olan mal ve hizmetin niteliğine ve özelliklerine bakılır.
- Olası kaynaklar araştırılmalı ve bu kaynakların ön değerlendirmeleri yapılmalıdır.
- Ön değerlendirme neticesinde uygun görülen kaynaklardan ilgili mal veya hizmet için teklif alınmalıdır.
- Alınan teklifler, mal veya hizmeti tedarik edecek olan kuruluş incelenmeli ve değerlendirilmelidir.
- Satın alınacak mal veya hizmet için tedarikçi ile pazarlık yapıldıktan sonra satın alma sözleşmesi yapılmalıdır.
- Sözleşme şartlarına bağlı olarak mal ve hizmet satın alınmalıdır.
- Tedarikçiden alım yapıldığı sürece, tedarikçi sürekli olarak incelenmeli ve değerlendirilmelidir.

Tablo 1.1. Dickson' un Tedarikçi Seçim Kriterleri

SIRALAMA	Faktör	Ortalama Değeri	Önem Değeri
1	Kalite	3,508	Çok Yüksek
2	Teslimat	3,147	
3	Geçmiş Performanslar	2,998	
4	Garanti Politikaları	2,849	
5	Üretim Tesisleri ve Kapasiteleri	2,775	
6	Fiyat	2,758	
7	Teknik Beceri	2,545	
8	Finansal Durum	2,514	
9	Usule Uygunluk	2,488	
10	İletişim Becerisi	2,426	
11	Sektördeki Ünü ve Pozisyonu	2,412	
12	İş Yapma Arzusu	2,256	
13	Yönetim ve Organizasyon	2,216	
14	İş Kontrolü	2,211	
15	Tamir Servisi	2,187	Orta
16	Tutum	2,12	
17	Bırakılan Etki	2,054	
18	Paketleme Becerisi	2,009	
19	İşçi Kayıtları	2,003	
20	Coğrafi Konum	1,872	
21	Geçmişte Yapılan İşlerin Sayısı	1,597	
22	Eğitim Verme	1,537	
23	Karşılıklı Anlaşmalar	0,61	Az

(KASAPOĞLU, Ö. A. & YURDER Y., Tedarikçi Seçim Kararında Analitik Ağ Süreci Uygulaması, iibfdergisi.gazi.edu.tr/index.php/iibfdergisi/article/download/533/502 Erişim: 30.04.2014)

1.3.3. Planlama

Üretim ve dağıtım kapasiteleri arasındaki arz ve talep dengesini kurma sürecidir (Keskin, 2012, s.41). Planlama sürecinin görevi müşteri siparişlerinin zamanında karşılanması amacı ile üretim planları, malzeme alım programları oluşturmak, bunları dinamik bir yapıda revize etmektir. Ayrıca üretim ve diğer işletme maliyetlerini ve kısıtlarını etkin bir şekilde yönetmektir (<http://kaynakiibf.blogspot.com.tr/> Erişim: 14.08.2014). Planlama sürecinin hedeflerine ulaşabilmesi için aşağıdaki unsurlara dikkat edilmelidir (Eymen, 2007, s.12);

- Müşteri talepleri ve satış trendleri doğrultusunda sistematik planlar oluşturulmalıdır.
- Uzun dönemli planlar temel alınarak kısa dönemli programlar ve tezgâh yüklemeleri hazırlanmalıdır.
- Satın alma ile entegre tedarik sistemi kurulmalıdır.
- Ürün tasarımı planlama kısıtlarının optimizasyonuna göre gözden geçirilip değerlendirilmelidir.
- Üretimde beklemler arası geçiş ve hazırlık süreleri azaltılmalıdır.

1.3.4. Envanter(Stok) Yönetimi

Müşteri kayıplarının temel nedeninin gecikmeler ve müşterilerin talep ettiği ürünleri bulamaması olduğunu yazının 1.3.1.'de yer alan 'talep sipariş yönetimi' başlıklı konuda belirtmiştik. Bu nedenle kuruluşlar müşteri kayıplarını önlemek amacıyla etkin bir envanter yönetimi sürecine ulaşmalıdırlar.

Envanter yönetimi, mevcut müşteri siparişlerini ve potansiyel müşteri gereksinimleri göz önünde bulundurarak satış tahminin yapıldığı ve müşterilerin beklentilerinin karşılamak için, hangi mamullerin, ne zaman ve ne miktarda envantere alınması gerektiğini belirleyen, bu süreçlerin takip edildiği, koordine edildiği ve kontrol edildiği tedarik zincirinin bir halkasıdır (Nebol ve ark., 2014, s. 14). Yani firmaların müşteri talebi ile hizmet veya ürün üreten firmaların arzı arasındaki dengeyi kurarak, gereksiz stok maliyetinin önüne geçme hedefiyle, ileride kullanmak üzere elinde bulundurduğu hammadde, yarı mamul, mamul yada varlıkların yönetilmesidir (<http://kisi.deu.edu.tr/> Erişim: 20.08.2014, s.2).

Envanter yönetimine ilişkin üç farklı türde karar alınması söz konusudur (Görçün, 2013, s.14):

- Döngüsel Envanter Yönetimi
- Emniyet Envanter Yönetimi
- Sezonluk Envanter Yönetimi

Döngüsel envanter yönetimi, pazarın gösterdiği talebe uygun olarak, doğru miktarda ürün üretilebilmesi için gereken miktar ve düzeyde üretim aracı, hammadde ve yarı mamul sağlanması, envanter düzeyi azaldıkça dış kaynaklardan gereksinim duyulan miktarın karşılanmasıdır. Bu tarz envanter yönetimi yaklaşımında kuruluşlar, yüksek miktarda tedarikte bulunarak satın alma maliyetlerini azaltmayı hedeflemektedir (Görçün, 2013, s.14).

Emniyet envanter yönetiminde ise talep tahminlerinin yeterli olmaması yada doğru olmaması durumunda kurumlar dönemsel envanter düzeyinin üzerinde bir miktar emniyet envanteri oluştururlar. Bu düşüncenin kaynağı, piyasada meydana gelebilecek talep dalgalanmalarına hazırlıksız yakalanmama düşüncesidir. Piyasadaki talep dalgalanmalarını göz önünde bulundurularak yapılan bu emniyetli envanter yönetimi sayesinde firmalar, taleplerin dengesiz ve ani artış gösterdiği dönemlerde piyasaya hızlı bir şekilde cevap verebilmektedir. Bu şekilde müşteri taleplerine cevap vererek olası müşteri kayıplarının önüne geçmektedir (Görçün, 2013, s.14).

Sezonluk envanter yönetimi ise adından da anlaşılacağı gibi, bazı ürünlere olan talepler dönemsel olarak artmakta veya azalmaktadır. Bu nedenle talep düzeyi artan ürünlerin envanteri yükselirken, talep düzeyi düşen ürünlerinde envanteri azalmaktadır. Örneğin havaların ısınmaya başladığı dönemin başında soğuk içeceklere olan talep artmaktayken, havaların serinlemeye başladığı dönemlerde soğuk içeceklere olan talep azalmaktadır. Bu dönem içerisinde envanter düzeyini havaların ısınmaya başladığı döneme göre belirlersek, havaların serinlemeye başladığı dönemdeki talep azalışını göz önünde bulundurmamış oluruz. Bu durum neticesinde gereksiz stok ve gereksiz stok maliyeti karşımıza çıkacaktır (Görçün, 2013, s.15).

1.3.5. Depo Yönetimi

Stokların uygun şartlarda, uygun maliyetlerle, hızlı hareket sağlayacak altyapılarla ve nerelerde depolanacağı kararları tedarik zincirinde depo yönetiminin görevleridir. Depo yönetimi; satın alma, planlama ve stok yönetimi fonksiyonları ile entegre çalışmalıdır. Merkezi ve dağıtık depolama operasyonları şirket kaynakları da dikkate alınarak dengeli bir şekilde gerçekleştirilmelidir. Depo yerleşimi malzeme karakteristiğine göre yapılmalı ve depo otomasyonu araçlarından da hız ve maliyet avantajı sağlayacak şekilde yararlanılmalıdır (<http://kaynakiibf.blogspot.com.tr/> Erişim: 14.08.2014).

1.3.6. Sevkiyat(Taşıma)

Üretimi yapılacak olan ürün için gerekli olan hammaddenin üreticiye nasıl ulaştırılacağı, ortaya çıkan son ürünün son müşterilere nasıl ulaştırılacağı gibi sorularının cevap bulduğu bir süreçtir. Bu süreç içerisinde taşımacılık türlerinin çok olması veya bu taşımacılık türleriyle oluşturulabilecek kombinasyonların fazla olması, taşımacılık sürecinde birçok değişkenin olması karar verme sürecini zorlaştırmaktadır (Görçün, 2013, s. 18). Taşımacılık esnasında maliyet, güvenlik, güvenilirlik, hız ve zamanında teslim gibi değişkenler dikkate alınarak hangi taşımacılık türünden veya hangi taşımacılık türlerinin kombinasyonlarından yararlanılacağına karar verildiği süreçtir. Bu konuyla ilgili taşımacılık türlerine bölüm 2’de değinilecektir.

1.4. Tedarik Zinciri Paradigmaları

1.4.1. İtme(Push) Sistemi

Bu sistem Şekil 1.5.’te de görüldüğü gibi, talep tahminine dayanan yani arz odaklı üretim sürecidir. İtme sisteminin en temel unsuru tahminlerin doğruluk seviyesidir. Üretim tahminlerin doğru olup olmamasına göre karşılaşılabilecek sonuçlar şunlardır (T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.30):

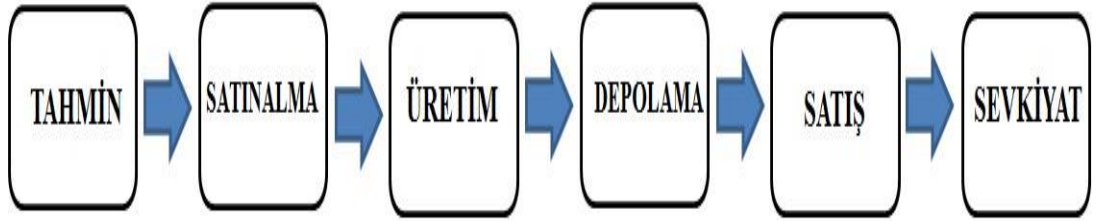
Üretim tahminlerinin doğru olması durumunda,

- Verimli bir üretim gerçekleştirilmiş olur.

- Üretim öncesinde hammaddelerin toplu bir şekilde alınmasıyla üretim maliyetleri düşürülmüş olur.

Üretim tahminlerinin doğru olmaması durumunda,

- Aşırı ürün stoku,
- Verimsiz bir üretim,
- Kaynak israfı,
- Gereksiz depolama maliyetleri,
- Düşük müşteri hizmet düzeyleri gibi olumsuz sonuçlar ortaya çıkmaktadır.



Şekil 1.5. İtme Sistemi(T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.30)

1.4.2. Çekme(Pull) Sistemi

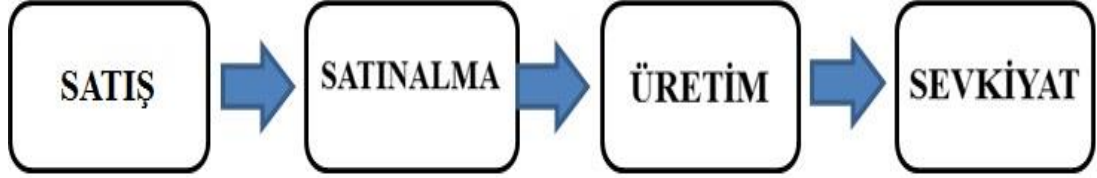
Çekme sistemi Şekil 1.6.'da görüldüğü gibi, talep odaklı üretim sürecidir. Yani önce müşterileri taleplerinin alındığı daha sonra bu talebe dayalı olarak üretimin gerçekleştirildiği üretim sürecidir. Bu üretim sürecinde itme üretim sisteminde olduğu gibi avantajlı ve dezavantajlı yönleri bulunmaktadır. Bu üretim sürecinin avantaj ve dezavantajları şunlardır (T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr> Erişim: 24.08.2014, s.30):

Avantajları,

- Talep edilen ürünün müşteriye en kısa sürede ulaştırılması için en hızlı bilgi transfer sistemi kullanılır.
- Envanter seviyeleri düşük seviyede olur.
- Envanter seviyesinin düşük olması nedeniyle depolama maliyetleri azalır.

Dezavantajları,

- Hızlı bilgi transfer sisteminin olmaması durumunda sipariş yanıt süresi uzun olur buda müşteri kaybına neden olabilir.
- Üretim öncesinde hammaddelerin parça parça temin edilmesi nedeniyle üretim maliyetleri yüksek olur.



Şekil 1.6. Çekme Sistemi(T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.30)

1.4.3. Sipariş Eşleştirme Noktası

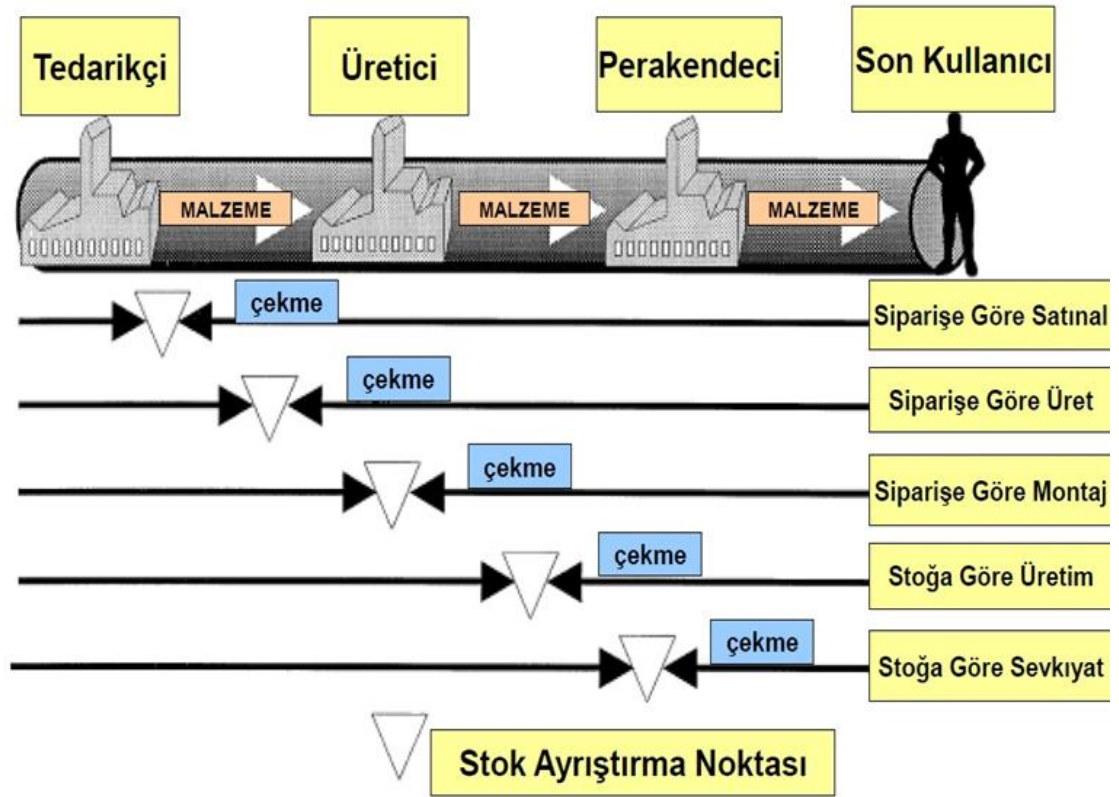
İtme ve çekme üretim süreçlerinin kesiştiği yer olan sipariş eşleştirme noktası Şekil 1.7.'de görülmektedir.

Sipariş eşleştirme noktası, üretim süreçlerini Şekil 1.8.'de olduğu gibi farklı şekillerde gruplandırmaktadır. Bunlar (T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.30)



Şekil 1.7. Sipariş Eşleştirme Noktası(T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.31)

Stok Ayırıştırma Noktası



Şekil 1.8. Stok Ayırıştırma Noktası(Tanyaş, M., Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi 3. Hafta Ders Notları,2013)

- **Siparişe Göre Satın al (Buy to Order - BTO)** : Müşterinin beklentisini karşılayacak ürün ve söz konusu ürün için gerekli olan hammadde çok özelse, müşteri sipariş ettikten sonra tedarik edilir.
- **Siparişe Göre Üretim (Make to Order - MTO)** : Üretimi gerçekleştirilecek ürün için tedarik edilen hammaddeler veya parçalar aynıdır fakat ürün müşterinin beklentileri doğrultusunda farklılaştırılabilir.
- **Siparişe Göre Son İşlemler (Assemble to Order - ATO)** : Üretimin belirli bir aşamasından sonra ürün, müşteri beklentisini karşılayacak şekilde son halini alır.
- **Stok İçin Üretim (Make to Stock - MTS)** : Ürünler standarttır ancak dağıtım sürecinin farklı aşamaları için stoklarda bulundurmaya gerek yoktur. Çünkü müşterinin söz konusu ürüne olan talebi tahmin edilebilir durumdadır.
- **Stok İçin Sevkiyat (Ship to Stock - STS)** : Bu grupta ürün standarttır ve piyasadaki yerini almıştır. Bu nedenle söz konusu ürün dağıtım

sürecinin her aşamasında müşteri gereksinimlerinin hızla cevaplanabilmesi ve olası müşteri kayıplarının önlenmesi için stoklarda hazır bekletilir.

1.4.4. Yalınlık

Yalın tedarik zinciri yönetiminin temel amacı israfı yok etmektir. Bu nedenle yalın tedarik zinciri, tedarik zincirine herhangi bir katkısı olmayan gereksiz faaliyet aşamalarını ve israfa yol açan etmenleri tedarik zinciri halkalarından çıkartarak en az seviyede stok tutmayı, en kısa sürede teslimatı gerçekleştirmeyi, toplam maliyetleri en aza indirmeye çalışır. İşletmeler için aşağıdaki faaliyetler israfa neden olmaktadır (Nobel ve ark., 2014, s. 27):

- Müşterileri tatmin etmeyen düşük kalitedeki ürünler,
- Üretim seviyelerinin gerektiğinden fazla olması,
- Karmaşık ve zaman kaybına neden olan süreçler,
- Zincirde yer alan gereksiz bekleme süreleri(tamiratta olan makine ve teçhizatın beklenmesi gibi),
- Ürünlerin gereksiz ve uzun yer değiştirme hareketleri,
- Yüksek miktardaki stok ve stok maliyetleri,
- Hatalı ürünler

1.4.5. Çeviklik

İşletmeleri yönlendiren ana unsurun müşteri talepleri olduğunu 1.2. 'de yer alan 'tedarik zinciri yönetiminin hedefleri' başlıklı konuda değinmiştik. Bu ana unsura bağlı olarak işletmeler, müşterilerin beklentilerine kısa sürede cevap verebilecek durumda olmalıdırlar. Çünkü işletmelerin karşılaştıkları en büyük sorun tüketici taleplerinin sürekli değişmesi ve işletmelerin bu değişime hızlı bir şekilde cevap verememesidir. Üretilen ürünlerin veya hizmetlerin talep edilme sürelerinin bazı nedenlerden dolayı kısılması, rekabet koşullarının da bu durumu tetiklemesi işletmelerin müşterilere göre ürün veya hizmet tasarlamasına neden olmuştur. İşte bu yüzden işletmeler ayakta kalabilmek için veya rekabet edebilmek için müşteri taleplerinde meydana gelen değişiklikleri hızlı bir şekilde cevap verebilecek konumda olması gerekmektedir (Nobel ve ark., 2014, s. 27).

1.5. Tedarik Zinciri Yönetimi'nin İşletmelere Sağladığı Yararlar

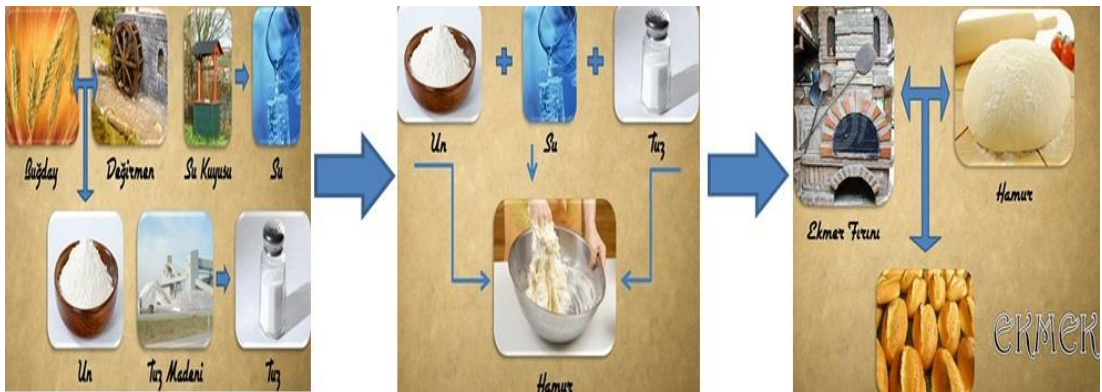
Etkin bir tedarik zinciri bünyesinde yer alan işletmelerin, uyum içerisinde çalışması, aralarında gerçekleştirdikleri ve tedarik zincirinin amaçlarına ulaşmasındaki en önemli unsur olan bilgi alış verişi, işletmelerin üretilen ürün veya hizmetten daha fazla verim almasını sağlayacaktır. Bilgi paylaşımının işletmelere olan faydalarını maddeler halinde özetlersek(Özdemir, 2004, s. 93):

- Verimlilik artışı sağlar.
- Talep tahminlerinin tutarlılık seviyesini artırır,
- Gereksiz oluşan zaman kayıplarını önler,
- Firmalara rekabet avantajı sağlar,
- Kalite artışı sağlar,
- Toplam maliyet azalır,
- Tedarik döngüsü azalır,
- Müşteri memnuniyet seviyesinde artış sağlar,
- Stok seviyesi arz ve talebe göre dengelenir ve gereksiz stok maliyetlerini azaltır.

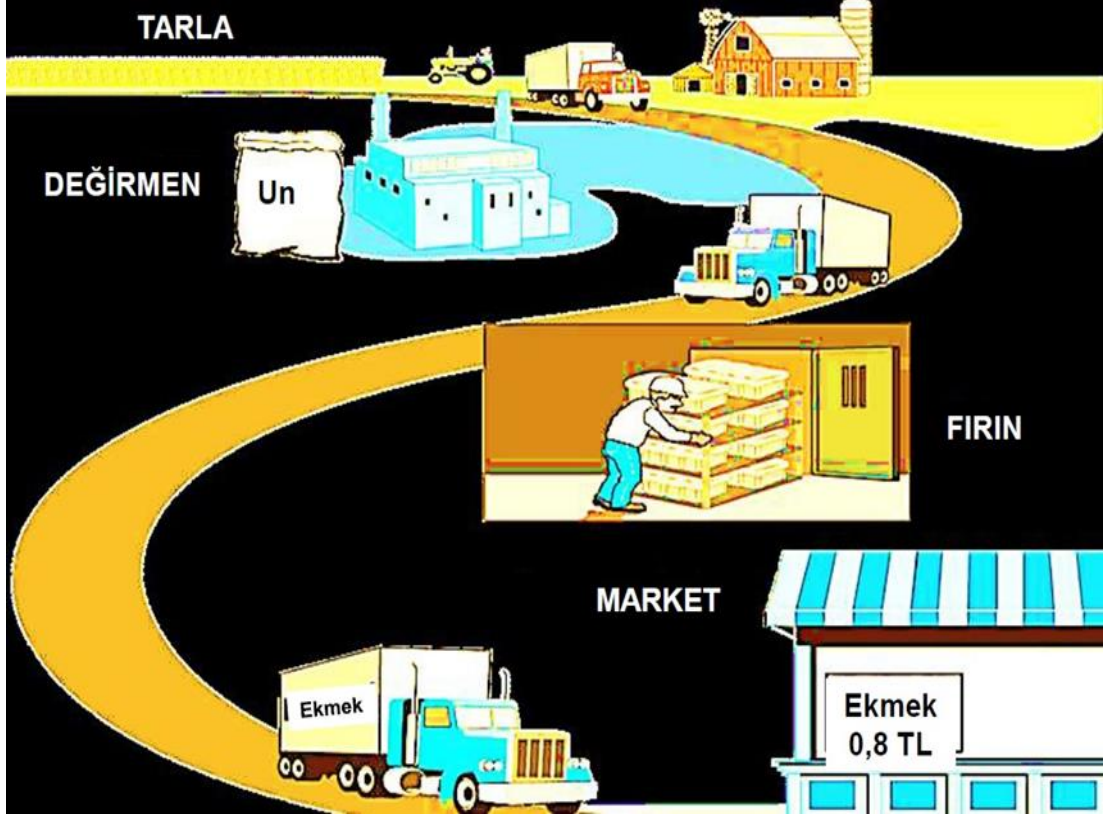
1.6. Tedarik Zinciri Örneği

1.6.1. Ekmeğin Tedarik Zinciri

Günümüzde marketlerden rahatlıkla temin edebildiğimiz ekmeğin, satışa hazır hale gelene kadar hangi aşamalardan (Şekil 1.9. ve Şekil 1.10) geçtiğini ve bizlere ulaşana kadar bu sürecin nasıl koordine edildiği aşağıdaki örnekte yer almaktadır.



Şekil 1.9. Ekmeğin Üretimi(http://www.dailymotion.com/video/xqzcml_ekmek-uretim-zinciri-bread-production-chain_lifestyleErişim : 24.08.2014)



Şekil 1.10. Ekmeğin Tedarik Zinciri(Tanyaş, M., Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi 1. Hafta Ders Notları, 2013)

Ekmeğin yapımı buğdayın tarlaya ekilmesiyle başlar. Çiftçiler tarafından ekilen ve yetiştirilen buğdaylar, makineler aracılığı ile toplanır. Buğdayın toprakla ilgili aşamasının sona ermesinin ardından un haline getirilmek üzere traktör gibi taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştiren araçlara yüklenecek şekilde değirmenlere veya fabrikalara ulaştırılır. Değirmene veya fabrikalara ulaşan buğday buralarda öğütülerek un haline gelir. Buğdayın un haline gelmesinin ardından elde edilen un'un değirmenle veya fabrikayla olan işlemi bitmiş ve paketleme aşamasına gelmiştir. Elde edilen un'un bir kısmı son ürün olarak evlerde kullanılmak üzere bir kg ve iki kg paketlere konularak marketlere ulaştırılır bir kısmı da ekmeğe veya unlu mamul elde edebilmek için çuvallara konularak taşımacılık kanalıyla fabrikalara veya pastanelere ulaştırılır. Bu şekilde fabrikalar ekmeğin yapımı için gerekli olan temel maddelerden ilkinin tedarik edilmiş olur. Tedarik edilmesi gereken ikinci madde ise sudur. Suda kuyulardan çekilip şehir içi şebeke yardımı ile bizlere ulaşmaktadır. Bu suyun bizlere ulaşabilmesi için gerekli olan altyapı çalışması insan ve makine gücü ile gerçekleştirilmektedir. Suyun tedarik edilmesinden sonra gerekli olan üçüncü madde ise tuzdur. Tuzda, tuz maden ocaklarından elde edilip paketlenerek fırına ulaşmasının ardından, ekmeğin için gerekli olan son madde maya tedarik edilir. Elde edilen bu

maddeler fırında bir hamur teknesi içerisinde karıştırılarak ekmeğin elde edilebileceği hamur haline getirilir. Bu hamurun pişirilme işlemi için belirli bir ısıya ihtiyaç duyulur. Bu ısı, ya ateş yakılarak elde edilir ya da elektrik enerjisi yardımıyla elde edilir. Ateşle elde edilecek ısı için odun tedarikinin, elektrik yardımıyla elde edilecek ısı içinse elektrik enerjisinin tedarik edilmesi gerekmektedir. Bütün bu gereksinimler tedarik edilip hamurun pişirilmesiyle elde edilen ekmeğin, tüketici sağlığı ve tüketici talebi göz önünde bulundurularak, ambalajlanır. Son ürün olan ekmeğin, son müşteriyle buluşturulmak üzere bir kısmı fırın raflarında yerini alırken bir kısmı da dağıtım kanalları kullanarak marketlere ulaştırılır (<http://www.eokul-meb.com>/Erişim: 25.08.2014).

Son tüketici olarak rahatlıkla elde edebildiğimiz ekmeğin için çeşitli işletmeler ve kuruluşlar görev almaktadır. Örnekten de anlaşılacağı gibi buğdayın ekilmesiyle başlayan süreç son ürün olan ekmeğin elde edilmesiyle tamamlanmaktadır. Bu süreç içerisinde insan gücü, makine, taşımacılık kanalları, hammaddelerin farklı işlemlerden geçerek işlenmiş ürün haline almasını sağlayan işletmelerin çalışma performansı gibi unsurlar zaman alan, maliyet oluşturan ve son ürünün kalite seviyesi etkileyen unsurlardır. Tedarik zincirinin temel amacı da son tüketicinin, ekmeğin daha düşük maliyetle ve daha kaliteli bir hizmet anlayışıyla tedarik etmesini sağlamaktır. Bu amaç doğrultusunda ekmeğin oluşturan hammaddelerin tedarik edildiği tedarikçilerle bilgi alış verişi yaparak, gereksiz maliyet yaratan, zaman kaybına yol açan ve son ürünün kalite seviyesini olumsuz etkileyen faaliyet aşamalarını tespit ederek bunları ortadan kaldırmaktır

BÖLÜM 2

LOJİSTİK YÖNETİMİ

2.1. Lojistik Kavramı'nın Tarihçesi ve Tanımı

Lojistik terimi, Yunanlılar tarafından kullanılan “Logistikos” ifadesinden gelmektedir. Eski Yunan, Roma ve Bizans İmparatorluklarında askerlere malzeme dağıtan görevlilere ise “Logistikas” adı verilmekteydi (T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.30). Lojistik kavramıyla ilgili bir başka bilgiye ise; Lojistik kelimesi “logic” ve “statistics” kelimelerinin bileşmesiyle oluşturulmuş bir terimdir. ‘Logic’ kelimesinin Türkçe karşılığı ‘mantık’, ‘statistics’ kelimesinin Türkçe karşılığı ise ‘istatistik’ kelimesidir. Bu ifadelerle göre lojistik kelimesi ‘istatistiksel mantık’ anlamına gelmektedir (Doğan, 2013, s. 35).

Lojistik teriminin tarihi süreci incelendiğinde, askeri birliklerin savaş ve barış ortamlarında etkin olabilmesi için ve askeri birliklerin operasyon kabiliyetini artırılabilmesi için gerekli olan tüm unsurların sağlandığı bir terim olarak karşımıza çıkmaktadır. Askeri uzmanların yapmış olduğu değerlendirmeye göre; askeri personel, kumanya, barınma, malzeme ve cephane taşımacılığı gibi lojistik unsurların, savaşların kazanılmasında veya kaybedilmesinde etkin bir rol üstlendiği ifade edilmektedir. Bu yüzden taşımacılık alanında gelişen devletler, bölgesel ve küresel olarak güçlü konuma gelmektedirler. Ticari alanda meydana gelen gelişmeler, ülke ekonomilerini ve askeri güç unsurlarını ileri seviyelere taşıma imkânı vermiştir (Tanyaş, Düzgün, 2012, s. 18).

Literatürde lojistik kavramıyla ilgili farklı tanımlar yer almaktadır. Bu tanımların bazıları şunlardır:

Lojistik sektör raporuna(2013) göre iki tanım vardır.

- **Tanım:** Bir ürünün ilk üretim noktasından son tüketim noktasına kadar gerçekleştirilen taşıma, gümrükleme, depolama, sigortalama, paketleme gibi işlemlerin gerçekleştirildiği süreçtir (Müsiad, 2013, s. 15).

- **Tanım:** Doğru ürünü, doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru kalitede, rekabet edilebilir bir fiyatla müşteriye sunulmasıdır (Müsiad, 2013, s. 15).

Gümüş'e göre lojistik, tüketici gereksinimlerinin karşılanabilmesi için gerekli olan ilk madde ve malzemenin, ilk çıkış noktasından itibaren stokların, mamulün veya gerekli bilgilerin etkin ve maliyeti en aza indirilmiş şekilde son tüketiciyle buluşturulmasıdır (Gümüş, <http://journal.mufad.org.tr/> Erişim: 26.08.2014, s.98).

Tedarik Zincir Profesyonelleri Konseyine (Council of SupplyChain Management Professionals-CSCMP) göre lojistik, 'müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla malların, hizmetlerin ve ilgili bilgilerin, üretim noktasından tüketim noktasına, etkin, verimli akışı ve depolanmasını planlayan, yürüten ve kontrol eden, tedarik zinciri yönetiminin bir aşamasıdır.' şeklinde tanımlanmıştır (Tanyaş, ve ark., 2012, s. 5).

Lojistik kavramı günümüzde işletmeler açısından büyük öneme sahiptir. Çünkü lojistik kavramı, yeni ekonomik anlayışı da beraberinde getirmiş, küreselleşme, tedarik zinciri yönetimi, kaynak yönetimi gibi işletmeleri yakında ilgilendiren kavramlarla birlikte değerlendirilmeye başlamıştır. Lojistiğin bu kavramlarla birlikte değerlendirilmesi, işletmelerin vermiş oldukları hizmetlere, taşımacılık, gümrükleme, elleçleme, depolama, sigortalama gibi ek maliyet getiren faaliyetleri de gerçekleştirme zorunluluğunu getirmiştir. İşletmelerde bu ek maliyetleri azaltarak, bu durumu müşterilere yansıtmayı amaçlamaktadır (Aydın, Öğüt, Lojistik Köy Nedir?, <http://web.itu.edu.tr> Erişim: 26.08.2014, s. 3) .

2.2. Lojistik Sektörü

Üretimin küreselleşmesi, dünya ticaret hacminin artması yeni ekonomik anlayışı da beraberinde getirmiştir. Bu yeni ekonomik anlayış işletmelerin, katma değer hizmeti, tedarik hizmeti, gümrükleme hizmeti, depolama hizmeti, paketleme, elleçleme, etiketleme, sigorta danışmanlıkları gibi farklı iş modelleri geliştirmelerine neden olmuştur. Ekonomik anlayıştaki bu değişim taşıma, depolama, ambalajlama dağıtım gibi lojistik faaliyetlerden doğan maliyetlerin düşürülmesini istemektedir. Bu da işletmelerin maliyet düşürücü strateji geliştirmelerini zorunlu kılmakla kalmayıp, müşteri memnuniyetinin sağlanabilmesi amacıyla bu düşük maliyetin müşteriye

yansıtılmasını ve zamanın da teslim gibi etkenleri zorunlu hale getirmiştir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 3)

Gelişen teknoloji, talepte meydana gelen değişimler, gelişen piyasa koşulları lojistik sektörünün geleneksel anlayıştan modern anlayışa doğru evrim geçirmesine neden olmuştur (Tablo 2.1.).

Tablo 2.1. Lojistik Sektörü' nün Değişimi

	Geleneksel Anlayış(Oturmuş Yapı)	Modern Anlayış (İdeal Yapı
1	Tek Taşıma Türü(Çoğunlukla Karayolu)	Tüm taşıma türlerinin dengeli gelişmesi
2	Sınırlı Uluslararası Ticaret	Gelişmiş uluslararası ticaret ve dünya ile entegrasyon
3	Dış Ticaret İşlemlerinde Karışıklık	Dış ticaret işlemlerinde standar ve hızlı işlemler
4	Kamu, Özel Sektör ve Sivil Toplum Örgütleri Arasındaki Diyalog Eksikliği	Kamu, özel sektör ve sivil toplum örgütleri arasında güçlü iletişim ve koordinasyon
5	Yolcu ve Eşya taşımacılığında Plan ve Program Eksikliği, Disiplinsizlik ve Kontrol alanında Yetersizlik	Yolcu ve eşya taşımacılığında planlı ve programlı hareket etme, etkin yönetim ve denetim
6	Mesleğe Giriş Kriterlerinde(yeterlilik, Mesleki Saygınlık, Eğitim v.b.) Belirsizlik	Haksız rekabete yol açmayan akılcı, sektörün tamamını geliştirici rasyonel mesleğe giriş kriterleri
7	Gümrüklerde hantal bürokratik yapı, İşlemlerin karmaşıklığı ve uzun bekleme süreleri	Gümrük ve sınır kapılarında hizmet odaklı hızlı işlemler ve çevik yapı
8	Komşu ülkelerle ekonomik ve siyasi problemler, düşük ticaret hacmi	Komşu ve böge ülkelerle ekonomik entegrasyon, her alanda yüksek işbirliği ve artan ticaret hacmi
9	Yabancı sermaye yatırımlarının azlığı(yılda 1 milyar dolar ve altı)	Yüksek yabancı sermaye yatırımları (yılda 10 milyar dolar ve üstü)
10	Kapalı ekonomi	Ekonomide akılcı düzenlemeler ve serbestleşme
11	Yasal düzenlerdeki eksiklikler	Çağın ve sektörün ihtiyaçlarına uygun yasal düzenlemeler
12	Ulusal ve iç pazara yönelik tanıtım	Uluslararası ve dış pazara yönelik tanıtım
13	Kamu yönetimindeki kapalılık ve bilgiyi paylaşmama	Kamu yönetiminde saydamlık ve bilgi paylaşımı
14	Kuruluş yeri seçiminde(Terminal, liman, otoyol, havaalanı v.b) popülist politikalar ve kıt kamu kaynaklarının hatalı kullanımı	Kuruluş yeri seçiminde ihtiyaçlara uygunluk, pazarlama odaklı proje yönetim tekniklerinin uygulanması
15	Kayıt dışı ekonomi	Tüm sektörlerin kayıt altına alınması

16	Hantal devlet	Etkin devlet
17	Karayolu araç-gereç alımının teşviki	Araç tedariki ve yenilemede ulusal ihtiyaçlara uygunluk, rasyonellik
18	Karayolu taşımacılığının özendirilmesi	Tüm taşıma türlerinde etkinlik ve verimlilik
19	Bilgisayar ve iletişim teknolojilerinde kaynak sıkıntısı, plansızlık ve koordinasyonsuzluk	Gelişmiş Bilişimteknolojilerinin kullanımı
20	İşletme yönetim zaafı, etkinlik ve verimlilik	Hizmet pazarlaması ve kalite yönetim uygulamalarının artması
21	Alaylı yöneticilerin hakimiyeti, aile şirketleri	Kurumsallaşma, profesyonelleşme ve stratejik işbirliklerinin artması
22	Sektörde Mesleki eğitim noksanlığı	Lojistik ve taşımacılık ile ilgili bölümlerin yaygınlığı, niteliği ve uzmanlık eğitimleri

(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.14)

Lojistik sektöründe bir ürününü satış fiyatının 4-20 %' sini lojistik giderler oluşturmaktadır. Lojistik giderler, Kuzey Amerika'da GSMH' nin 10 % ' nu, Avrupa'da 11 % ' ini, Türkiye'de ise 20 % 'sini oluşturmaktadır. Bu veriler kapsamında lojistik sektörünün Türkiye de önemli bir yere sahip olduğu anlaşılmaktadır (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.4).

Türkiye'nin 2010 – 2023 yılları arasında GSMH 730 milyar dolardan, iki trilyon dolara yükseleceği, lojistik sektör potansiyelin ise 88 milyar dolardan, 240 milyar dolara yükseleceği ve lojistik potansiyelinin yaklaşık üç kat artacağı öngörülmektedir. Bu potansiyelin 35 %' ini yabancı yatırımcıların sağlayacağı ve milli potansiyelin de 20 milyar dolardan, 85 milyar dolara yükseleceği tahmin edilmektedir. 2010-2023 yılları arasındaki zaman diliminde Türkiye'nin GSMH' nin 270 %, dış ticaret hacminin 370 %, lojistik potansiyelinin 300 %, lojistik pazarının 400 %, karayolu taşımacılığının 300 %, demiryolu taşımacılığının 400 %, deniz taşımacılığının ise 500 % artacağı öngörülmektedir (<http://www.haberexen.com/Erişim> 10.09.2014).

2.3. Lojistik Sektöründeki Maliyet Unsurları

Müşteriye düşük satış fiyatına sahip son ürünler sunmak tedarik zincirinin hedefleri arasında yer almaktadır. Son ürüne ait satış fiyatını etkileyen en önemli maliyet unsuru lojistik faaliyetlerde karşılaşılan maliyet kalemleridir. Bu durumda tedarik

zincirinin bir parçası olan lojistik firmalarının bu maliyet kalemlerini düşürmesi için iyi bir planlama yapmasını zorlamaktadır. Bu maliyet kalemleri ise şunlardır (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.9).

- Taşıma
- Depolama
- Stok bulundurma maliyeti
- Taşıma ve depolama amaçlı paketleme
- Bilişim ve iletişim maliyetleri
- Elleçleme/istifleme ve ürün aktarma maliyetleri
- Birleştirme ayırıştırma, etiketleme ve benzeri katma değerli işlem maliyetleri
- Elde bulundurma maliyetleri
- Navlun, sigorta, gümrükleme ve ara taşıma maliyetleri
- Bozulma, hasar ve kayıp maliyetleri
- Geç teslimat maliyetleri
- Ceza ve hata maliyetleri
- Personel maliyetleri
- Optimum olmayan Sipriş miktarları maliyetleri
- Atıl(depo, taşıma aracı, vd.) maliyetleri
- Kullanılan araç ve donanım amortisman maliyetleri
- Kira maliyetleridir.

Lojistik giderlerin kendi içerisindeki dağılımı Tablo 2.2. gösterilmiştir.

Tablo 2.2. Lojistik Giderler' in Kendi İçerisindeki Dağılım

Nakliye	% 25
Depolama	% 20
Finansman	% 16
Paketleme	% 10
İdari Masraflar	% 18
Diğer Masraflar	% 11

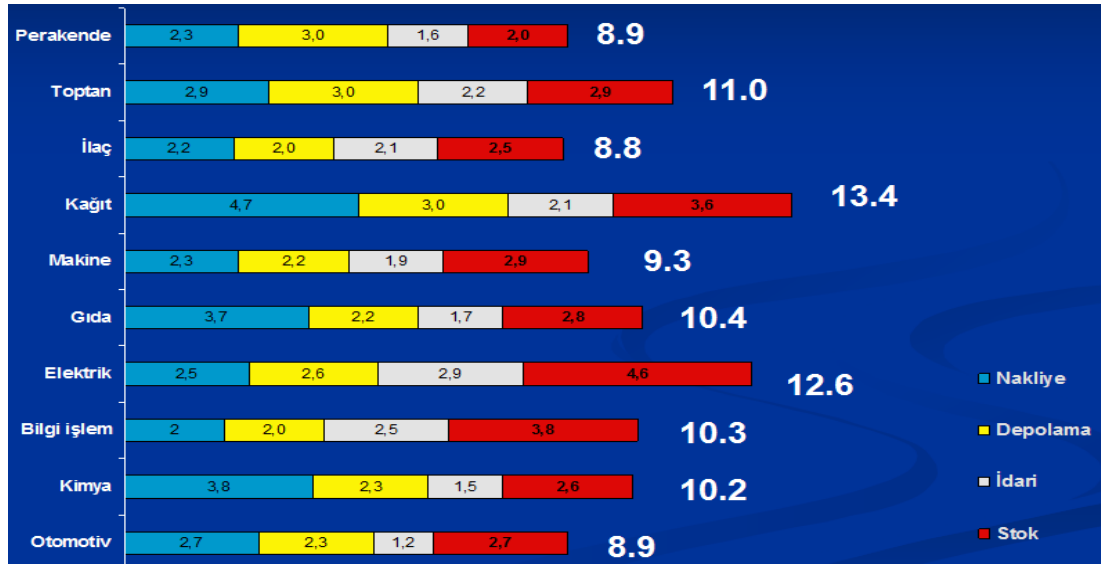
(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.9)

Avrupa ülkelerinde % 10 oranında satış fiyatını etkilemekte olan lojistik maliyetler sektör alanlarına göre değişmektedir (Tablo 2.3. ve Şekil 2.1.).

Tablo 2.3. Lojistik Maliyetler' in Sektör Alanlarına Göre Dağılımı

Perakende	% 8,9
Toptan	%11,0
İlaç	% 8,8
Kâğıt	% 13,4
Makine	%9,3
Gıda	%10,4
Elektrikli Aletler	%12,6
Bilişim	%10,3
Kimya	%10,2
Otomotiv	%8,9

(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.9)



Şekil 2.1. Lojistik Maliyetler' in Sektör Alanlarına Göre Etkisi
(<http://www.slideshare.net/dogangurd/lojistik-2> Erişim: 23.09.2014)

2.4. Lojistik Sektöründeki Performans Göstergeleri

Lojistik sektöründeki süreçlerin çok, kapsamlı ve karmaşık olması nedeniyle işletmelerin verimliliklerini ve etkinliklerini arttırabilmeleri için performans ölçümü yapması çok önemlidir. Performans ölçümü işletmelere getirileri şunlardır (<http://lojistikmakaleleri.blogspot.com.tr/2014/07/lojistikte-performans-olcumu-nedir-apg.html> Erişim:18.09.2014)

- Süreci etkileyen problemlerin nedenleri tespit edilebilir,
- Lojistik süreçlerde uygulanan metotların gelişimini sağlayarak, verimlilik artışı sağlar,

- Rakip firmalarla karşılaştırma yapılarak rekabet avantajı sağlar,
- Müşterilerin değişen taleplerine daha kolay cevap verebilme imkânı ve müşteri memnuniyet seviyesinde artış sağlar.

Avrupadaki işletmeler kurumun verimliliğini ve kar oranını artırmak için şu performans kriterlerini değerlendirmektedir (<http://www.slideshare.net/> Erişim: 23.09.2014):

- Karlılık
- Toplam Satış
- Geri dönüş oranı
- Ürün kalitesi
- Zamanında teslimat
- Yatırım geri dönüşü
- Hammadde teslim süresi
- Stok devir hızı
- Pazar payı
- Müşteri memnuniyeti

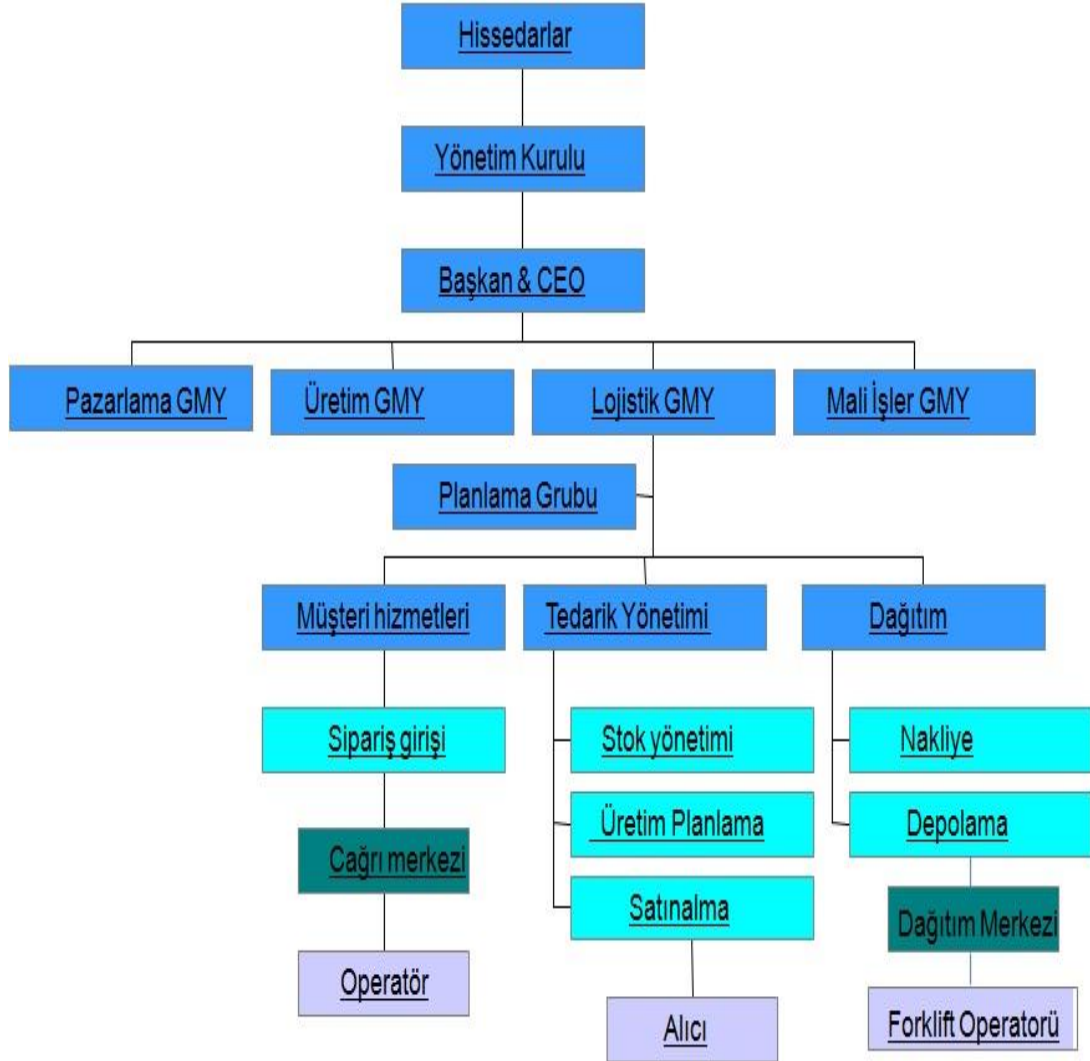
Dünya bankası tarafından iki yılda bir yayınlanan lojistik performans indeksi sıralaması ülkelerin lojistik sektör performanslarına göre sıralama yapmaktadır. Yazının 3. bölümünde de değinilecek olan lojistik performans indeksi 2014 verilerinde şu performans göstergeleri değerlendirilmiştir (<http://www.loder.org.tr/> Erişim: 18.09.2014):

- Gümrük süreçlerinin verimliliği (hız, süreçlerin basitliği ve sınır kapılarındaki geçiş kolaylığı),
- Taşımacılık ve Ticaret açısından lojistik altyapı (limanlar, demiryolları, karayolları, bilişim teknolojileri),
- Rekabet edilebilir maliyetlerle taşıma organizasyonu kolaylığı,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi (lojistik şirketler, gümrük müşavirleri),
- Sevkiyatların izlenebilirliği,
- Zamanında teslim kriterleri

Yukarıdaki performans göstergeleri dikkate alınarak dünya bankası tarafından beş tam puan üzerinden oluşturulan lojistik performans indeksin de Türkiye 3,50 puanla 30. (Bölüm 3, Tablo 3.1' e bkz.) sırada yer almaktadır.

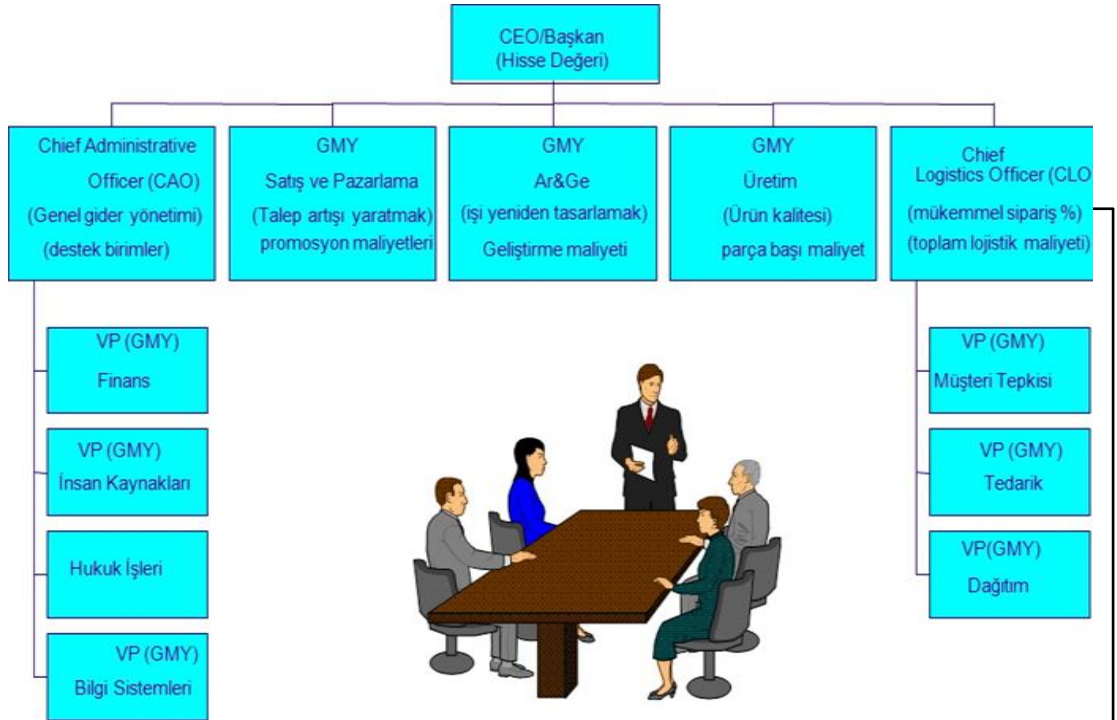
2.5. Şirketlerdeki Lojistik Organizasyon Yapısı

Lojistik organizasyonları kontrol edilebilir ve ölçülebilir bir şekilde tasarlanmalıdır. Şirket içerisinde lojistik organizasyonun tasarımı Şekil 2.2.' de yer almaktadır.



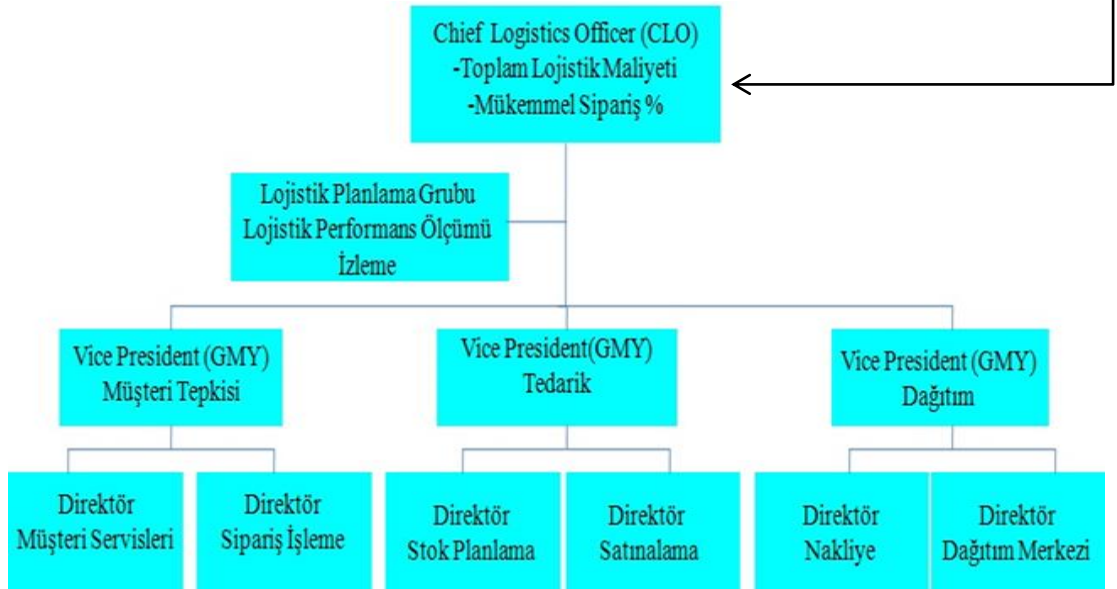
Şekil 2.2. Şirketlerde Lojistik Organizasyonu(Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi için Organizasyonel Yapılar, <http://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.omsan.com.tr%2Fupload%2Fdosya%2F55.ppt&ei=IUwhVLzsGMzDPN6OgOAB&usg=AFQjCNE4sqG1XKvdqst4SkrG4o3Vpnjheg> Erişim: 29.09.2014)

Lojistik Organizasyonu lojistiğin ana unsurlarıyla işbirliği yapmalı, planlama süreci ve lojistik performans ölçümleriyle paralel çalışmalıdır (Şekil 2.3. ve Şekil 2.4.).



Şekil 2. 3. Şirketlerde Organizasyon Yapısı

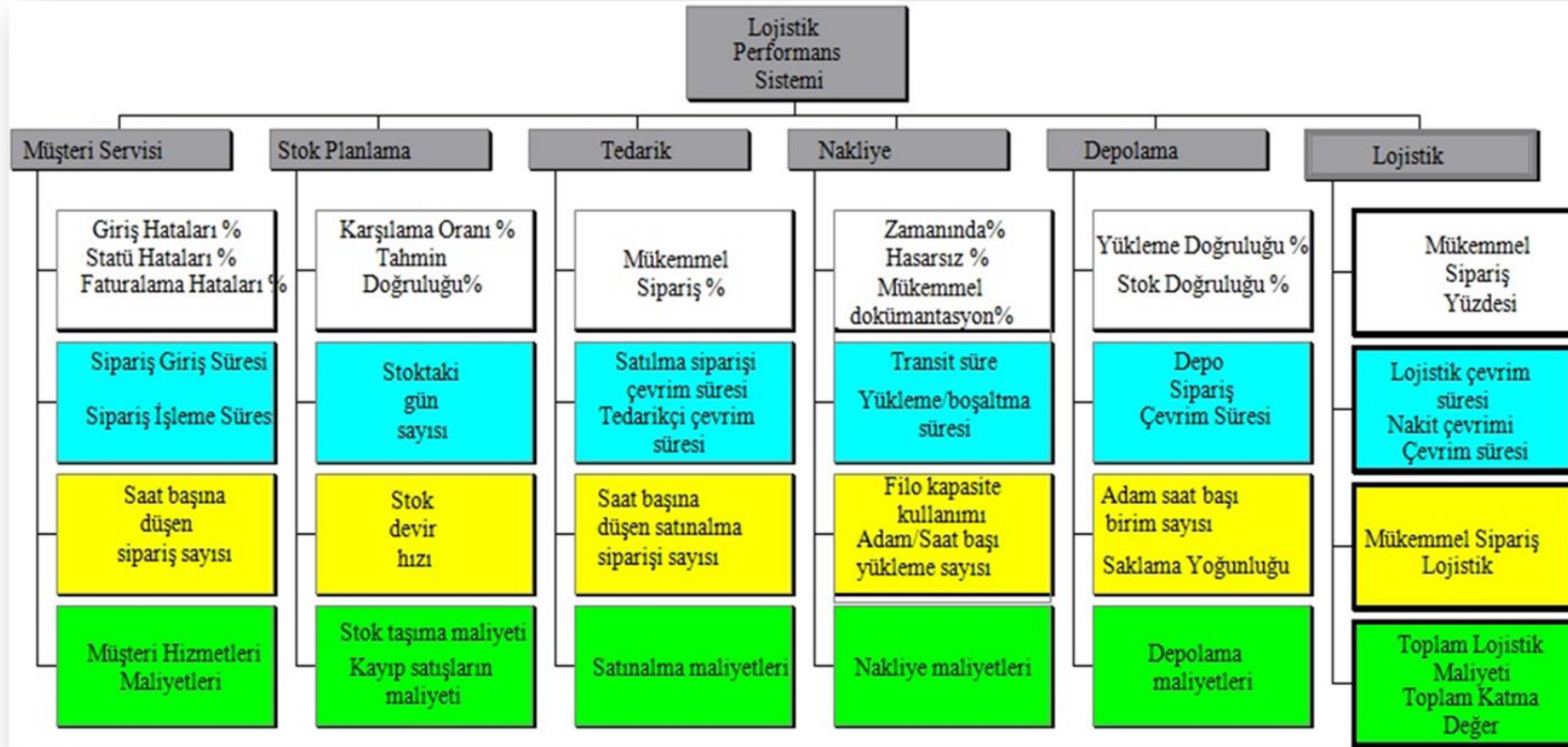
(Omsan Lojistik, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi için Organizasyonel Yapılar, <http://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.omsan.com.tr%2Fupload%2Fdosya%2F55.ppt&ei=IUwhVLzsGMzDPN6OgOAB&usg=AFQjCNE4sqGIXKvdqst4SkrG4o3Vpnjheg> Erişim: 29.09.2014)



Şekil 2.4. Şirketlerde Organizasyon Yapısı

(Omsan Lojistik, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi için Organizasyonel Yapılar, <http://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.omsan.com.tr%2Fupload%2Fdosya%2F55.ppt&ei=IUwhVLzsGMzDPN6OgOAB&usg=AFQjCNE4sqGIXKvdqst4SkrG4o3Vpnjheg> Erişim: 29.09.2014)

Eğer Lojistik Performans Sistemi süreçler ve ölçüm tipleri çerçevesinde tasarlanıyorsa Şekil 2.5.' tekinde benzerdi.



Şekil 2.5. Şirketlerde Lojistik Organizasyon Yapısı

(Omsan Lojistik, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi için Organizasyonel Yapılar,

<http://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.omsan.com.tr%2Fupload%2Fdosya%2F55.ppt&ei=IUwhVLzsGMzDPN6OgOAB&usq=AFQjCNE4sqG1XKvdqst4SkrG4o3VpnjhegErişim:29.09.2014>)

2.6. Lojistik Faaliyetleri

Yazının 2.1. ‘Lojistik Kavramının Tarihçesi ve Tanımı’ başlığı altında yer alan, Tedarik Zincir Profesyonelleri Konseyinin lojistik tanımına göre; lojistik, tedarik zinciri yönetiminin bir aşaması olarak görülmektedir. Tedarik zincirini oluşturan işletmelerin hedeflerine ulaşabilmeleri için gerekli olan bu aşamaya ‘işletme lojistiği’ denilmektedir. İşletme lojistiği, işletme bünyesinde gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin, firmanın finansman, pazarlama gibi fonksiyonlarının lojistik fonksiyonu ile entegre olmasını sağlar (Tanyaş, ve ark., 2012, s. 5). İşletme lojistiğinin yakından ilgilenmesi gereken lojistik faaliyet alanları (Şekil 2.6.) kaynaklarda farklı şekillerde gruplandırılmaktadır. Bu gruplandırmaların bazıları şunlardır:

Ürün akışı ile ilgili faaliyetler ve hizmet akışı ile ilgili faaliyetler olarak ikiye ayırabiliriz (<http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 27.08.2014, s.7):

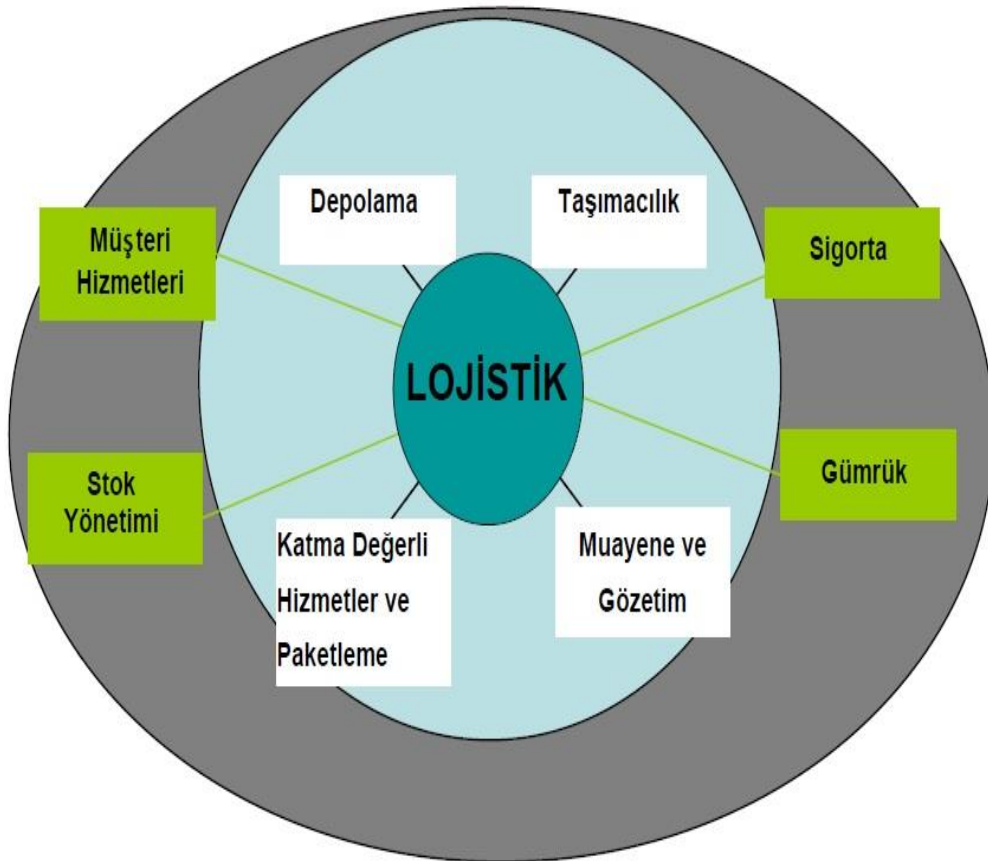
- 1- Ürün akışı ile ilgili faaliyetler alanları,
 - Taşıma
 - Depolama ve Antrepo İşlemleri
 - Ambalajlama ve Paketleme
 - Katma Değerli Hizmetler
- 2- Hizmet akışı ile ilgili faaliyet alanları,
 - Gümrükleme
 - Sigorta
 - Muayene ve Gözetim
 - Stok Yönetimi
 - Müşteri hizmetleri

Temel lojistik faaliyetleri ve destekleyici lojistik faaliyetler olarak ikiye ayırabiliriz (Gönen, 2013, s. 59):

- 1- Temel lojistik Faaliyetler,
 - Taşıma
 - Depolama ve Antrepo İşlemleri

2- Destekleyici lojistik faaliyetler

- Elleçleme
- Ambalajlama ve Paketleme
- Katma değerli işlemler
- Stok yönetimi
- Muayene ve gözlem
- Sigortalama
- Gümrükleme
- Müşteri Hizmetleri



Şekil 2.6. Lojistik Faaliyetler

(http://www.smenetworking.gov.tr/userfiles/pdf/belgeler/ekonomiBakanligi/7_tedarik.pdf Erişim: 27.08.2014, s. 8)

2.6.1. Taşıma(Nakliye)

Taşıma; ürünlerin hızlı, güvenli, doğru zamanda ve düşük maliyetli bir şekilde bir yerden bir yere ulaştırılması için gerçekleştirilen veya müşteri taleplerinin karşılanabilmesi için üretilen malların, hasarsız ve zamanında müşteriye ulaştırılması

için yapılan, işletmelere yüksek maliyet oluşturan lojistik faaliyet olarak tanımlanabilir. Bu faaliyet aşaması tek bir taşımacılık türüyle yapılabileceği gibi birden fazla taşımacılık türünün kombine edilmesiyle de gerçekleştirilebilmektedir. Taşımacılık türleri ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan vasıtalara göre çeşitlendirilmektedir (Müsiad, 2013, s. 18).

2.6.1.1. Taşımacılık Türleri

Taşımacılık türünün seçiminde hız ve taşıma kapasitesi taşımacılık maliyetini etkileyen en önemli unsurlardır. Örneğin havayolu ve karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri içerisinde en hızlı olanıdır fakat maliyeti en yüksek olan taşımacılık türleridir. Taşıma kapasitelerine göreyse deniz yolu ve demir yolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Çünkü bu taşımacılık türlerinde birim taşıma maliyeti daha düşüktür (Görçün, 2013, s. 19). Ülkelerin; coğrafik yapısı, ulaşım altyapısı, yüklerin taşınacağı mesafe, güvenli taşımacılık gibi etkenlerde taşımacılık türünün belirlenmesinde çok önemli etkileri vardır.

2.6.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı(Şekil 2.7.); taşımacılık işleminin başlangıç noktasından, bitiş noktasına kadar kesintisiz taşımacılık imkânı sunması ve hızlı olması nedeniyle en çok tercih edilen taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türü ülkelerin refah düzeylerinin artmasını ve ekonomik kalkınmasını sağladığı için en önemli taşımacılık türü konumundadır. Karayolu taşımacılığı diğer sektörleride olumlu veya olumsuz yönde etkilemektedir. Çünkü ülkelere denizyolu, havayolu ve demir yolu taşımacılığı ile gelen yükleri, ülke içine veya son teslim noktalarına karayolu taşımacılığını kullanarak ulaştırmaktadırlar (Müsiad, 2013, s. 18).

Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerini birbirine bağlayan ve uluslararası taşımacılıkta kapıdan kapıya taşımacılık imkânı sunan taşımacılık türüdür. Örneği X ülkesinde bulunan bir üretici ürettiği malları Y ülkesine denizyolunu kullanarak ihraç edeceğini düşünelim. İhracatçı ürettiği yükleri karayolunu kullanarak yüklerin gemiye yüklenmesi için X ülkesinde bulunan bir limana ulaştırır. Gemiye yüklenen yükler denizyolu taşımacılığını tamamladıktan sonra Y ülkesinde ki bir limana gelir. Y limanından alınan yükler karayolu taşımacılığını kullanarak son tüketim noktasına ulaştırılır. Bu şekilde karayolu bizlere kapıdan kapıya taşımacılık imkânını sağlar.



Şekil 2.7. Karayolu Taşımacılığı

(http://www.erhanlar.com/images/hizmetfotogaleri/_mg_0019_732d4.jpgErişim: 18.09.2014)

2.6.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı'nın Avantajları

Karayolu taşımacılığının avantajları şunlardır (<http://www.dota.com.tr/>Erişim: 27.08.2014):

- Müşterinin istediği ve karayolunun olduğu her yere taşımacılık hizmeti verilebilir.
- Kapıdan kapıya aktarmasız taşımacılık hizmeti sağlanabilir.
- Eşyanın yükleme yerinden boşaltma yerine kadar hareket ettirilmemesi sayesinde yükün hasar görme riski azalır.
- Karayolu araçlarının kapasitelerinin deniz ve demiryoluna göre daha küçük olması nedeniyle esneklik kabiliyeti daha fazladır.
- Karayolu taşımacılık sektörüne giriş aşamasında diğer taşımacılık türlerine göre daha az sermaye gerektirir.
- Sermaye maliyetinin düşük olması sayesinde sektörde birçok karayolu taşımacılık hizmeti veren firma vardır. Buda firmalar arasında rekabet ortamı yaratarak müşterilerin taşımacılık hizmetini kaliteli ve düşük navlunla almasını sağlar.

- Karayolunda daha düzenli ve sık sefer imkânı vardır.
- Kısa sürede teslim edilmesi gereken mallarda ürüne yönelik projeler geliştirilebilir.
- Gönderici ile taşıma şirketi arasında birebir ilişki halinde çalışma olanağı bulunduğundan özellikle hassas eşyalar için ürüne özel muamele yapılabilir.
- Denizyolu ve havayolu taşımacılık türlerine göre kötü hava şartlarından daha az etkilenir.

2.6.1.1.1.2. Karayolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları

Karayolu taşımacılığının dezavantajları şunlardır (<http://webnak.com.tr/> Erişim: 27.08.2014):

- Diğer taşımacılık türlerine göre maliyetli olması,
- Altyapı yatırımlarının yetersiz oluşu,
- Tek seferde taşınan yük miktarının az olması,
- Ağırlık sınırlamaları,
- Gidiş ve dönüş yükü dengesine karşı duyarlı olması,
- Kaza riskinin yüksek olması,
- Çevre kirliliği, trafik yoğunluğu ve daha fazla kara parçası kullanımı ve alt yapı gerektirmesi,
- Pazar dalgalanmalarında fiyat belirsizliği yaşanır.

2.6.1.1.2. Havayolu Taşımacılığı

Diğer taşımacılık türleri içerisinde en yeni taşımacılık türü olan havayolu taşımacılığı (Şekil 2.8.) aynı zamanda da en hızlı taşımacılık türüdür. Ancak havayolu taşımacılığında yakıt, personel giderleri ve alan ücretleri gibi giderlerin yüksek maliyet yaratması, havayolu taşımacılığının birim maliyetinin en yüksek olduğu taşımacılık türü olmasına neden olmaktadır. (Nobel, ve ark., 2014, s.213). Hava yolu taşımacılığı, kendi özelliğinden dolayı kısa sürede bozulabilecek yüklerin taşınmasında, zaman kaybının işletmelere zarar verebileceği durumlarda, uzun mesafelerde, hafif ve değerli yüklerin taşınmasında tercih edilen bir taşımacılık türüdür (Müsiad, 2013, s. 19).



Şekil 2.8. Havayolu Taşımacılığı(<http://daimonlogistics.com/uploads/hava.jpg> Erişim: 18.09.2014)

2.6.1.1.2.1. Havayolu Taşımacılığı'nın Avantajları

Havayolu taşımacılığının avantajları şunlardır (Gönen, 2013, s. 68):

- Kısa sürede bozulabilecek yüklerin uzun mesafelere dahi hızlı bir şekilde ulaştırılmasını sağlar,
- Değerli yüklerin hasar görme riskini azaltarak güvenli taşımacılık hizmeti sağlar,
- Kısa sürede ulaşmadıkları takdirde işletmelere ekonomik açıdan zarar verebilecek yüklerin taşınması için en hızlı taşımacılık türüdür.
- Sistemik çalışma düzeni olması sebebiyle müşterilere daha kaliteli hizmet verilebilmektedir.

2.6.1.1.2.2. Havayolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları

Havayolu taşımacılığının dezavantajları şunlardır (Doğan, 2013, s. 60):

- Hacmi büyük olan yüklerin taşınmasında yaşanan zorluklar,
- Yüksek maliyetli olması,
- Bazı ülkelerin, havayolu taşımacılığı altyapısının yetersiz olması (depolama, ardiye v.b.)
- Uçaklardaki yük taşınabilir bölgelerin hacimsel olarak yeterli olmaması,
- Her bölgeye istenilen özelliklere sahip uçakların olmaması

2.6.1.1.3. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı (Şekil 2.9.) karada taşınacak ağır, hacimli ve uzun mesafe taşınması gereken yükler için uygun bir taşımacılıktır. Ağır yük ve uzun mesafe, 10 ton ağırlık ve 450 km uzaklığın üzerindeki taşımacılık olarak detaylandırabiliriz (Tanyaş, ve ark., 2012, s. 134). Demiryolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ile karayolu taşımacılığı arasında bir maliyet oluşturmaktadır ve kullanıcılara büyük avantaj sağlamaktadır (Müsiad, 2013, s. 19). Ayrıca demiryolu taşımacılığı son dönemlerde çevreye karşı gösterilen duyarlılıktan dolayı kara taşımacılığı yerine tercih edilebilir hale gelmiştir (Cerit, Deveci, Esmer, 2013, s.540).



Şekil 2.9. Demiryolu Taşımacılığı

(http://www.atilganlogistics.com/files/services/demiryolu_tasimaciligi.jpg Erişim: 18.09.2014)

2.6.1.1.3.1. Demiryolu Taşımacılığı'nın Avantajları

Demir yolu taşımacılığının avantajları şunlardır (Gönen, 2013, s. 69-70):

- Hacimli ve ağır yüklerin taşınması için uygundur (Doğan, 2013, s. 58),
- Düşük maliyetlidir,
- Karayolu taşımacılığına göre çevreye daha duyarlıdır (Cerit, ve ark., 2013, s.540)
- Demir yolu kazalarının az olmasından dolayı, güvenli bir taşımacılık türüdür,
- Karayollarında meydana gelen trafik yoğunluğunu azaltır,

- Uluslararası geçişlerde karayolu gümrük geçiş sınırlamaları bulunurken, transit ülkelerin tercih ettiği bir sistem olmasından dolayı gümrük geçi işlemleri daha kolaydır,
- Daha az enerji tüketimi gerçekleşir.

2.6.1.1.3.2. Demiryolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları

Demiryolu taşımacılığının dezavantajları şunlardır (Doğan, 2013, s. 58):

- Demir yolu taşımacılığı, taşınacak olan yükün sadece demiryolu altyapısına(ray, istasyon) sahip yerlere gidebilmesinden dolayı esnek değildir (Tanyaş, ve ark., 2012, s. 135),
- Kapıdan kapıya taşımacılıkta programa uyma(zamanlama) konusunda daha az güvenlidir (Tanyaş, ve ark., 2012, s. 135),
- Uluslararası taşımacılık esnasında bazı ülkelerdeki altyapının yetersiz olması nedeniyle uluslararası taşımacılıkta sıkıntılar yaşanabilmektedir,
- Demiryollarının devlet tarafından yönetilmesi nedeniyle bürokratik sıkıntılar yaşanabilmektedir,
- Yük özelliklerine göre uygun vagon ve taşıma araçlarının bulunamaması,
- Özel kurumlar tarafından karşılayamayacak yüksek alt yapı maliyeti gerektirmesi (Gönen, 2013, s. 70).

2.6.1.1.4. Denizyolu Taşımacılığı

Dünya üzerindeki yer altı kaynaklarının dengeli bir şekilde dağılmamış olması, ülkelerin kendi vatandaşlarının gereksinimlerini karşılama arzusu uluslararası ticaretin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Dünya'nın 3/4'nün denizlerle kaplı olması ve bu denizlerin uluslararası ticaret yapacak ülkeleri ayırması uluslararası ticarete havayolu' nun ve denizyolu ' nun tercih edilmesini zorunlu kılmıştır. Fakat denizyolu taşımacılığının (Şekil 2.10.), havayolu taşımacılığına göre daha az maliyetli olması, ağır ve büyük hacimli yüklerin taşınması için sağladığı imkânlar, tek seferde büyük miktarlarda yük taşınabilmesi gibi nedenlerden dolayı denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığına göre daha çok tercih edilmektedir (Yorulmaz, 2009, s. 3).

2.6.1.1.4.1. Denizyolu Taşımacılığı'nın Avantajları

Denizyolu taşımacılığının avantajları şunlardır:

- Ağır ve büyük hacimli yüklerin taşınması için imkân sağlar,
- Tek seferde büyük miktardaki yüklerin taşınması olanağını sağladığı için birim maliyet düşüktür,
- Deniz taşımacılığında kullanılan gemilerin, inşa aşamasında taşınacak olan yükün özelliklerine göre tasarla bilmesi. Örneğin; Petrol tankerleri, tekerlekli araçların taşınmasında kullanılan ro-ro (Roll On RollOff) gemileri, et, süt, meyve, sebze ve balık gibi yüklerin taşınabildiği soğuk havalı gemiler (ReeferShips)
- Denizlerle ayrılan ülkeler ve bölgeler arasında uluslararası ticaretin gerçekleştirilmesini sağlar,



Şekil 2.10. Denizyolu Taşımacılığı

(<http://www.arinak.com.tr/wp-content/uploads/2012/08/denizyolu-tasimaciligi.jpg>Erişim: 18.09.2014)

2.6.1.1.4.2. Denizyolu Taşımacılığı'nın Dezavantajları

- Taşımacılık sürelerinin uzun sürmesi,
- Hava şartlarından olumsuz etkilenmesi nedeniyle yüklerin zamanında teslim edilememesi,
- Bazı gemilerin tek tip yükler için tasarlanması ve bu nedenle farklı yüklerin taşınamaması,

- Deniz kirliliğine yol açması,
- Deniz taşımacılığı ile taşınan yüklerin yüklendikleri ve tahliye edildikleri limanların alt yapı eksiklikleri,
- Liman yapım maliyetlerinin yüksek olması,
- Taşınan yüklerin su ve nemden dolayı olumsuz etkilenmesidir.

2.6.1.1.5. İçsu Taşımacılığı

İç su taşımacılığı: nehirlerde, göllerde ve kanallar da gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerini kapsayan bir ifadedir (Tanyaş, ve ark., 2012, 138). Örneğin; panama topraklarında bulunan panama kanalı, Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanusunu birbirine bağlayan bir kanaldır. Bu kanal 77 km uzunluğunda olup dünya ticaretinin 5 %' nin gerçekleştirildiği bir kanaldır. Panama kanalı ABD ve Fransa iş ortaklığı ile inşa edilmiş olup 1914 tamamlanmıştır (<http://turizm-dunyasi.blogspot.com.tr/> Erişim: 29.08. 2014). Panama kanalı deniz ticareti ile uğraşan denizcilik firmaları açısından yakıt ve zaman tasarrufu sağlamaktadır. Çünkü gemiler panama kanalı öncesinde Atlas Okyanusundan Büyük Okyanusa ve Büyük Okyanustan Atlas Okyanusuna geçebilmek için Güney Amerika'nın en güney ucu olan Horn Burnu (Boynuz Burnu)'nu dönmek zorunda kalıyorlardı. Bu da işletmeler için yakıt masrafına ve zaman kaybına neden olmaktaydı. Panama Kanalı Şekil 2.11.'de ve Panama Kanalının uydu görüntüsü Şekil.2.12'de görülmektedir. (<http://ygslydesorulursa.blogspot.com.tr/>Erişim: 29.08.2014).



Şekil 2.11. Panama Kanalı(<https://muhend1sbey.wordpress.com/tag/panama-kanali-nerede/> Erişim: 29.08.2014)



Şekil 2. 12. Panama Kanalı Uydu Görüntüsü
(http://www.turkcebilgi.com/harita/panama_kanal%C4%B1 Erişim: 29.08.2014)

2.6.1.1.6. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı (Şekil 2.13.); ham petrol, doğalgaz, gaz, benzin gibi enerji kaynaklarının taşınmasında kullanılan taşımacılık türüdür (<http://www.udybelgesi.com/> Erişim: 29.08.2014). Bu taşımacılık türü büyük yatırım gerektiren bir taşımacılık türü olmasına karşın işletme maliyetleri düşük olmakta, karayolu ve demiryolu taşımacılık türleri kadar yük taşımaktadır (Tanyaş, ve ark., 2012, s.140).



Şekil 2.13. Boru Hattı Taşımacılığı
(<http://www.virahaber.com/d/news/24412.jpg> Erişim: 18.09.2014)

Taşımacılık türlerinin Tablo 2.4 . 'te karşılaştırılmıştır.

Tablo 2.4. Taşımacılık Türleri' nin Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen	Çeşitli Malların Becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

(Yardımcıoğlu, Kocamaz, Özer, <http://iibfdergisi.ksu.edu.tr/Imagesimages/files/29.pdf> Erişim: 29.08.2014 s.252)

2.6.1.1.7. Karma(Kombine) Taşımacılık

Karma taşımacılık (Şekil 2.14.) enaz iki taşımacılık türünün entegre edilmesiyle gerçekleştirilen taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türü daha çok kapıdan kapıya taşımacılık hizmeti sunabilmek için kullanılmaktadır. Firmalar kapıdan kapıya taşımacılık hizmetini verirken diğer taşımacılık türlerinin sağlamış olduğu avantajları göz önünde bulundurarak taşımacılık hizmetini enaz maliyetle gerçekleştirmeyi hedeflemektedirler.



Şekil 2.14. Kombine Taşımacılık(<http://www.planetiff.com/images/kombine.jpg> Erişim: 19.09.2014)

2.6.2. Depolama ve Antrepo İşlemleri

Depo; hammadde, yarı mamul, mamul ve yedek parçaların belirli bir yerde tutulması, saklanması ve korunması imkânı veren yerlerdir (Doğan, 2013, s 49). Depo kavramı; ambar, antrepo, dağıtım merkezi gibi isimlerle de ifade edilmektedir (Nobel, ve ark., s. 157). Antrepo ise, eşyaların niteliklerinin(miktar, kalite, tipi) belirlendiği ve bu niteliklere göre gerekli koruma ve saklama işleminin yapıldığı yerlerdir. Antrepolara konulan eşyalar, ülke sınırları içerisinde olsa dahi, yurtdışı niteliği taşıyan, gümrük mevzuatına belirlenen vergi yükümlülüğü yerine getirilmeyen ve serbest dolaşımında* bulunamayan eşyalar gümrük gözetiminde bu depolara konulabilmektedir (Dölek, 2013, s.41).

Depo ve depoculuk lojistik sistemin ayrılmaz bir parçasıdır. Fakat lojistik sistemi depolarda stok tutma üzerine tasarlanamaz. Çünkü stok tutma, maliyet ve hizmet anlamında işletmelere fayda sağladığı sürece anlamlıdır. Günümüz lojistikte depo kavramı, işletmelere hizmet üreten ve maliyet tasarrufu sağlayan tesisler olarak görülmektedir.

2.6.3. Elleçleme

27.10.1999 tarihinde kabul edilen, 04.11.1999 tarihinde 23866 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 4458 sayılı gümrük kanununa göre, "Elleçleme" ifadesi; gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemlerin yapılması anlamına gelmektedir (4458 Sayılı Gümrük Kanunu, Mad. 3, s. 7682-2).

2.6.4. Katma Değerli İşlemler

Paketleme, ambalajlama, etiketleme, promosyon, ürün üretme, ambalaj değiştirme, kullanma kılavuzu hazırlama, ara üretimlerin yapılması gibi işlemlerdir (Gönen, 2013, s.110).

***Serbest Dolaşım:** Ülke sınırları gelen eşyanın, gümrük mevzuatında belirtilen nitelikleri taşıması ve mali yükümlükleri yerine getirmesi durumunda ülke sınırlarına girmesidir.

2.6.5. Ambalajlama ve Paketleme

Ambalajlama, üretilen ürünlerin son tüketiciye ulaştırılıncaya kadar ki aşamada ürünlerin zarar görmeden ve taşıma kolaylığı sağlaması amacıyla yapılan bir işlem olup aynı zaman da ürünlerin müşteriler tarafından çekici görünmesi için kullanılan bir pazarlama yöntemidir.

Paketleme ise üretilen ürünlerin özelliklerini ve tüketim koşullarını kaybetmemesi amacıyla yapılan bir işlemdir.

Ambalajlama ve paketleme fonksiyonunun üç amacı vardı. Bunlar;

- Malların dış etkilerden korunması ve zarar görmemesini sağlamak,
- Malların taşınmasında ve yer değiştirmesinde kolaylık sağlamak,
- Malların pazarlanmasını sağlamaktır.

2.6.6. Stok Yönetimi

İşletmelerin piyasadaki arz ve talep dengesini sağlamak ve üretim sürecinin herhangi bir aşamasında kullanabilmek için elinde bulundurduğu (ürün, yarı mamul, demonte malzemeler, bakım onarım ve işletme parçaları) fiziksel varlıkların ve ürünlerin tamamıdır (Keskin, 2011, s.55).

İşletmelerin müşteri talebinden fazla stok bulundurması nedeniyle aşağıdaki olumsuz sonuçlarla karşılaşabilmektedir (Çonkar, <http://www.google.com.tr/Erişim:29.08.2014>).

- Gereksiz sermaye maliyeti,
- Stok işleminin yapılabilmesi için kiralanan depolar için gereksiz kira ödeme,
- Stoklanan ürünlerdeki yıpranma maliyeti,
- Stok yapılan ürünlerin niteliklerini kaybetmemesi için alınan ısıtma, soğutma sistemlerin ve bun sistemlerin bakımı ve onarımı için yapılan gereksiz masraflar,
- Stoklana ürünler için yapılan istifleme, yükleme ve boşaltma masrafları,
- Sigorta giderleri,
- Stoklanan ürünlerin bozulması, kullanma süresinin dolması veya modasının geçmesi,

- Stoklana ürünlerin çalınması ve kazaya uğraması sonucu oluşan kayıplar.

İşletmelerin müşteri taleplerinde daha az miktarda stok bulundurması sonucunda karşılaşacakları durumlar ise (Çonkar, <http://www.google.com.tr/> Erişim: 29.08.2014);

- Kar elde edilebilecek satış fırsatlarının kaçırılması,
- Hammadde yetersizliği sebebiyle üretimin kesintiye uğramasının neden olduğu zararlar
- Müşteri siparişlerinin zamanında yerine getirilememesi nedeniyle, tazminat, zarar ve ziyan ödemeleri
- Müşterilerin güvenin yitirilmesi ve müşteri kaybı

2.6.7. Muayene ve Gözlem

Alıcı ve satıcı arasında ticari güveni sağlayabilmek için satılan veya alınan ürünün sözleşme şartlarına uygunluğu, kalitesi, miktarı, ambalaj, yükleme, boşaltma, taşıma, depolama koşullarının uygun olup olmadığının kontrol edildiği bir süreçtir (Gönen, 2013, s.111).

2.6.8. Sigortalama

Sigorta kavramının tanımı hem sigortacı hem de sigortalının bakış açılarına göre farklılık göstermektedir. Sigortayı yapan kişi (sigortacı) açısından sigorta; belirlenen riskler karşılığında prim alarak riski satın alma işidir. Sigorta yaptıran kişi açısından, gelecekte karşılaşılabilecek maddi kayıpların güvence altına alınmasıdır. Evin yanması, arabasının çalınması, taşınan yüklerin hasar görmesi, geminin yanması veya batması sonucu oluşan maddi kayıpları örnek olarak gösterebiliriz (Cerit, ve ark., 2013, s. 211).

Sigorta faaliyeti hem sigortacıya hem de sigortalıya aşağıdaki sigortanın temel prensiplerine uyma zorunluluğu getirmektedir. Bunlar;

- Sigortalanabilir Menfaat (InsurableInterest)
- Azami İyi niyet (Utmostgoodfaith)
- Yakın Sebep (ProximateCause)
- Tazminat (Indemnity)
- Rücu - Halefiyet (Subrogation)

2.6.8.1. Sigortalanabilir Menfaat

Sigortalanan bir eşyanın zarar görmesi durumunda sigorta yaptıran kişinin bu kayıptan zarar görmesi gerekmektedir. Yani sigorta ettiren kişinin bir nesneyi güvence altına alırken, mutlaka onun sahibi olması gerekmez; üzerinde menfaati bulunması yeterlidir (<http://www.senturk.com/> Erişim:30.08.2014).

Örneğin;

- Bir kişi sahibi arabayı sigorta edebilir. (Mal sahibi sıfatı ile sigorta)
- Bir arabayı bankaya teminat olarak gösterilerek
- (İpotek) taşıt kredi kullanılıyorsa, banka bu arabanın sahibi olmamasına karşın, üzerinde ipotek hakkından doğan menfaati bulunmaktadır ve banka bu arabayı sigorta edebilir.

2.6.8.2. Azami İyi Niyet

Bu prensipte sigortalı sigorta yaptıracığı riskler hakkında doğru bilgiler vermelidir. Bazı durumlarda sigortalılar daha az prim ödeyebilmek için gerçekleştirebilecek riskleri sigortacıdan saklamaktadır. Örneğin; bir geminin seyir yapacağı rota üzerinde gerçekleşecek olan askeri tatbikatı gizlemesi gibi.

2.6.8.3. Yakın Sebep

Bir sigortalının sigorta ettirdiği bir eşyanın veya varlığın kayba uğraması sonucunda sigortacı tarafından tazmin edilmesi için gerçekleşen kaybın sigorta poliçesi kapsamında yer alması gerekmektedir. Örneğin bir sigortalının evindeki eşyaları hırsızlık olaylarına karşı sigortalattığını varsayalım. Hırsız kapıyı kırarak ya da kapıya zarar vererek eve girmiş fakat evden herhangi bir eşya almadan gitmiş olsun. Bu durumda sigortacının zarar gören kapıyı tazmin etmesi gerekmektedir. Çünkü kapının kırılma veya zarar görme nedeni poliçe kapsamındaki hırsızlık olayından kaynaklanmaktadır (<http://www.senturk.com/> Erişim:30.08.2014).

2.6.8.4. Tazminat

Sigortacının, poliçe kapsamında yer alan risklerin gerçekleşmesi ve yapılan soruşturma sonucunda gerçekleşen riskin doğruluğunun ispatlanması neticesinde sigortalıyı tazmin etme yükümlülüğü vardır.

2.6.8.5. Rücu-Halefiyet

Sigortalının kayba uğramasına üçüncü kişiler sebep olması durumunda, sigortacı sigortalısını tazmin ettikten sonra kusurlu olana üçüncü kişiden bu kaybı talep etmektedir. Böyle bir durumda sigortalı hem sigorta şirketinden, hem de kendisine kayba uğratan üçüncü kişilerde tazminat alarak, haksız kazanç sağlamamış olur. Burada sigorta şirketi, sigortalısının talep edebileceği tazminatı alabilmek için sigortalı gibi davranır ve sigortalısının yetkilerini devralır bu duruma "Halefiyet Prensibi" denir (<http://www.senturk.com/> Erişim:30.08.2014).

2.6.9. Gümrükleme

Bir ülkenin diğer ülkelerle olan ekonomik münasebetlerinin yürütüldüğü, ülkeye giriş ve çıkışların yapıldığı merkezlere verilen addır. Gümrük, insanın ihtiyaç duyduğu her türlü eşyanın milletlerarası hareketlerinin düzenlenmesi için doğmuştur. Bugün bütün ülkeler, gümrüklerle ilgili çeşitli ekonomik politikalar uygulamaktadır. Böylece gümrüğe gelen çeşitli mallar, kanunda gösterilen vergi, harç ve resimler öndendikten sonra, ülkeye girmektedir (<http://gumruk.nedir.com/> Erişim: 30.08.2014).

4458 sayılı gümrük kanununa göre “Gümrük idaresi veya idareleri” deyimini, gümrük mevzuatında belirtilen işlemlerin kısmen veya tamamen yerine getirildiği merkez veya taşra teşkilatındaki hiyerarşik yönetim birimlerinin tamamına denilmektedir (4458 Sayılı Gümrük Kanunu, Mad. 3, s. 7681). Gümrük idarelerinin iki temel fonksiyonu vardır (Ertuğrul, 2013, s.2):

- Gümrük vergilerini temsil etmek
- Ülke güvenliğine ve ekonomisine zararlı eşya trafiği (kaçakçılık) ile mücadele etmektir.

Bir devletin temel amaçlarından birisi ülke ekonomisini geliştirmek ve ülke refah düzeyinin artmasını sağlamaktır. Bu nedenle devletler ithalat - ihracat faaliyetlerine büyük önem vermektedirler. Devletlerin ekonomik büyüme yanında halkının sağlığını tehdit eden (örneğin: uyuşturucu madde) ve yasak olan eşyaların yurda giriş ve çıkışlarının engellenmesi için ya da bazı şartlara tabii tutması gerekmektedir. Bu nedenle gümrük rejimi ve gümrük mevzuatı doğmuştur. Bu açıklamalara bağlı olarak gümrük rejimlerinin ve gümrük mevzuatının var oluş amaçlarını şu şekilde özetleyebiliriz (Ertuğrul, 2013, s.2):

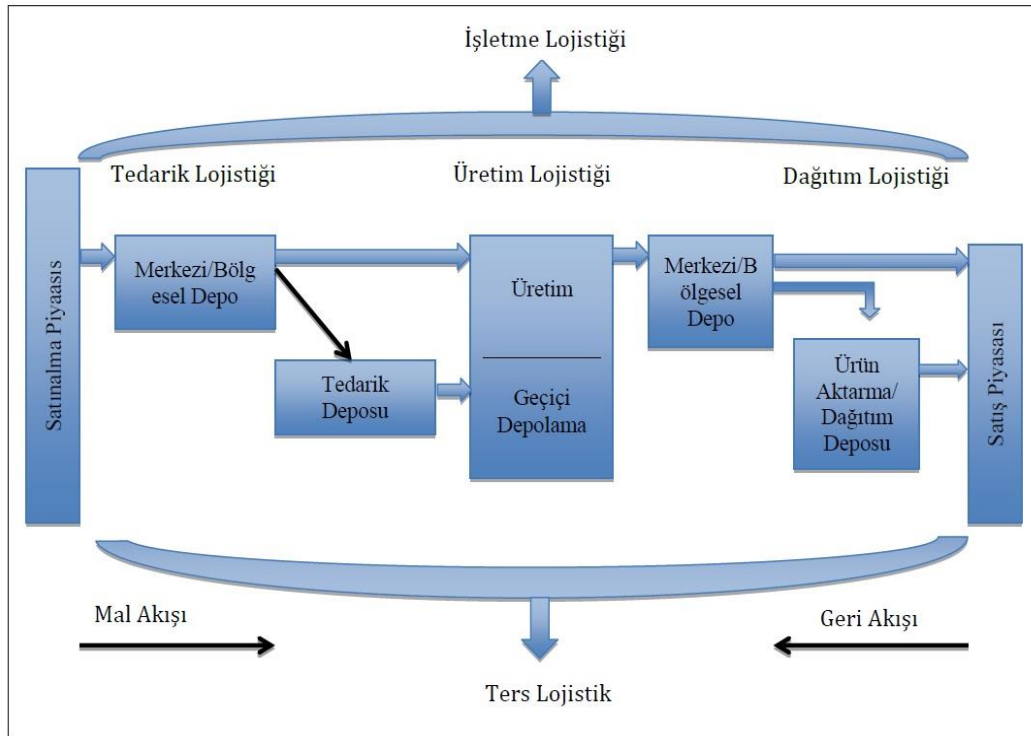
- Devletin ekonomik kaybını önlemek
- Ülke güvenliğini sağlamak
- Uluslararası ticareti koordineli bir şekilde yürütmek

2.6.10. Müşteri Hizmetleri

İşletmelerin temel amaçları kar elde etmektir. Ancak kar elde edebilmek içinde müşteri memnuniyetini sağlamaları gerekmektedir. Görülüyor ki kar elde etme amacından önce, müşteri memnuniyetini sağlayabilecek ürünleri veya hizmetleri geliştirmeleri gerekmektedir. Müşterinin memnun kalmadığı ürünlerin geri iadesi, verilen hizmet sırasında müşterilerle iletişime geçme, verilen hizmetle ilgili şikâyet ve önerilerini alma, gibi müşteri odaklı çalışmalar işletmenin hizmet kalitesini arttırmakla birlikte rekabet avantajı da sağlayacaktır.

2.7. İşletmelerdeki Lojistik Aşamaları

İşletmeler göre lojistik kavramı; tedarik lojistiği, üretim lojistiği, dağıtım lojistiği, tersine lojistik olarak dört guruba ayrılmaktadır (Tanyaş, ve ark., 2012, s. 10). Şekil 2.15' te görülmektedir.



Şekil 2.15. İşletmelerde Lojistik Süreçler (Doğan, T., Lojistik Yönetimi Teorisi ve Bir Küresel Tedarik Sürecinin Değişim Mühendisliği İle İyileştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, 2013, s. 40).

2.7.1. Tedarik Lojistiği

Tedarik lojistiği Şekil 2.16.' da görüldüğü gibi üretim öncesi lojistik aşaması olarak adlandırılmaktadır. Üretilcek rn veya hizmetle ilgili hammaddelerin veya yarı mamullerin; tedarikçisinden düşük maliyetle ve uygun kalitede tedarik edilmesiyle başlayıp, taşınması, depolanması, gümrüklenmesi, sigortalanması, elleçlenmesi gibi lojistik faaliyetlerin gerçekleŐtirilmesiyle devam eden ve üretimin yapılacağı yerde girdi malzemesi olarak kullanılması aŐamasıyla son bulan lojistik süreçlerin tamamıdır(Tanyaş, ve ark., 2012, s. 10).

2.3.2. Üretim Lojistiği

Şekil 2.16.'da görüldüğü gibi tedarik lojistiği sürecinin devamıdır. Çünkü tedarik lojistiği sürecinde tedarik edilen hammadde ve yarı mamuller üretim merkezlerinde girdi olarak kullanılır. Buralarda iŐlenerek son ürün haline gelir. Şu halde üretim lojistiği, hammadde ve yarı mamullerin girdi olarak kullanılmasıyla başlayıp, işletme içerisindeki lojistik faaliyetlerle (fabrika içi taşıma, ellelem v.b.) devam eden ve son ürün haline gelmesiyle son bulan bir süreçtir.

2.7.3. Dağıtım Lojistiği

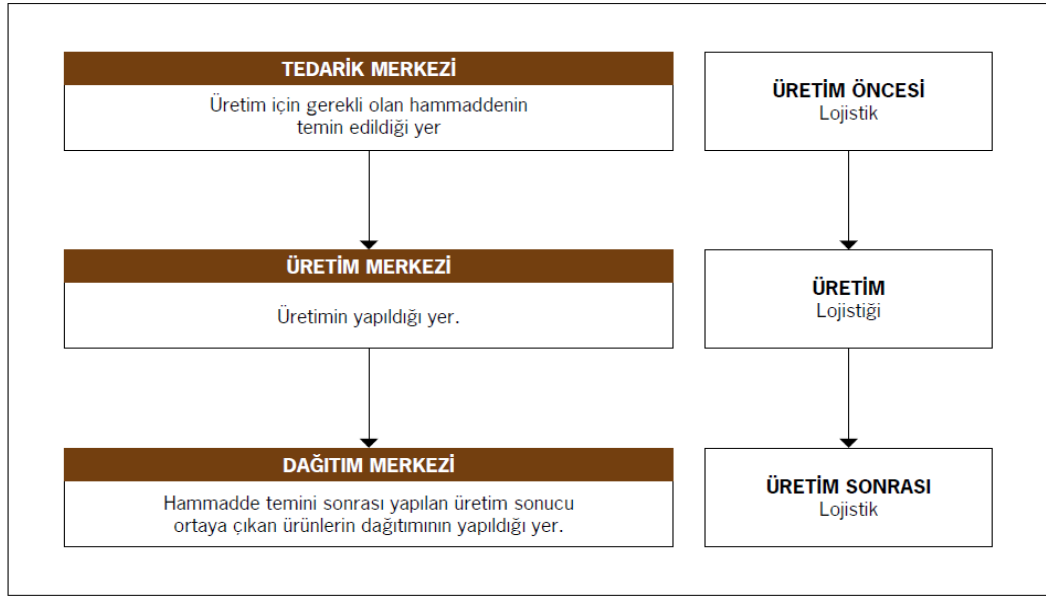
Dağıtım lojistiğine Şekil 2.16.' da görüldüğü gibi üretim sonrası gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerdir. Hammaddelerin ve yarı mamullerin üretim aşamasında gerekli işlemleri görmesi ve son ürün halini almasından sonra müşterilere ulaştırılması gerekmektedir. Yani retim aŐmasında son ürün halini alan ürünlerin müşterilere ulaştırılması sürecini dağıtım lojistiği üstlenmektedir. Dağıtım lojistiğinin amacı, doğru fiyatta, doğru zamanda, doğru yerde, doğru koşullarda ve doğru ürünü müşterilere ulaŐtırmabilmek için yapılan taşıma, depolama, elleçleme gibi lojistik faaliyetleri doğru bir Şekilde gerçekleŐtirmektir.

2.7.4. Yeşil ve Tersine Lojistik

Yeşil lojistikte, evre kirliliği yaratan bu karbon salınımı sorununu taşıma araçlarının tasarımları ile önlemeye çalışmaktadır. Değişik türdeki araç tasarımlarıyla aynı yada daha az yakıt tüketimi sağlayarak büyük taşıma hacmi, elik yerine alüminyum malzeme kullanımı, rüzgar direncini azaltacak Şekilde araç tasarım yollarına gitmektedir. TaŐımada karma taşımacılık yöntemi dhilin de kullanlan demiryolu ve denizyolu taşımacılık türleride yeşil lojistik kapsamında yer almaktadır (T.C.

Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr/> Erişim: 24.08.2014, s.34).

Bu anlamda demiryolu taşımacılığı tarihine baktığımızda kömürle çalışan demiryolu araçları yerini etektirikli sisteme bırakmıştır. Deniz yolu taşımacılığında ise, 18 Mart 1967’ de Torrey Canyon (Şekil 2.17.) adlı geminin İngiltere de karya oturması sonucunda denizde oluşan petrol kirliliği Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO) tarafından MARPOL 73/78 (denizlerin gemiler tarafından kirletilmesini önlemek amacıyla yapılan uluslararası sözleşme) kurallarını uygulamaya sokmuştur (www.denizhaber.com/ Erişim: 20.09.2014).



Şekil 2.16. İşletmelerde Lojistik Süreçler(Lojistik Sektör Raporu, 2013, <http://www.musiad.org.tr> Erişim: 26.08.2014, s. 16)



Şekil 2. 17. TorreyCanyon – Supertanker
(<http://www.conwaypublishing.com/wp-content/uploads/2011/01/024-Torrey-Canyon-pic-300x221.jpg> Erişim: 21.09.2014)

Tersine lojistik adından da anlaşıldığı gibi ve Şekil 2.15.' te de görüldüğü gibi, ürünlerin; müşterilerden, ürün veya hizmet sağlayıcılara geri gönderilmesi için gerçekleştirilen ve lojistik akışının tersi yönünde seyreden taşıma, depolama ve elleçleme gibi lojistik faaliyetlerdir. Kısacası normal lojistik akışının tersidir (Keskin, 2012, s.35).

Tersine lojistik şu nedenlerden dolayı gerçekleştirilmektedir;

- Ürünlerin son kullanma tarihini geçmesi, defolu veya hasarlı olması nedeniyle iade edilmesi,
- Çevre kirliliğini önleyebilmek için geri dönüşümle tekrar kullanılabilir konuma getirilen pil, pet şişe, karton, kâğıt, paket ve ambalaj atıkları gibi atıklar tersine lojistik faaliyetleri ile işletmelere tekrar gönderilir. Bu durum sayesinde çevre kirliliği engellenmiş ve işletmelinde kaynak kullanım maliyeti azalmış olur.
- İşletmelerin müşteri memnuniyetini sağlamak ve sektörde rekabet üstünlüğü sağlayabilmek için tersine lojistik faaliyetleri gerçekleştirilir.

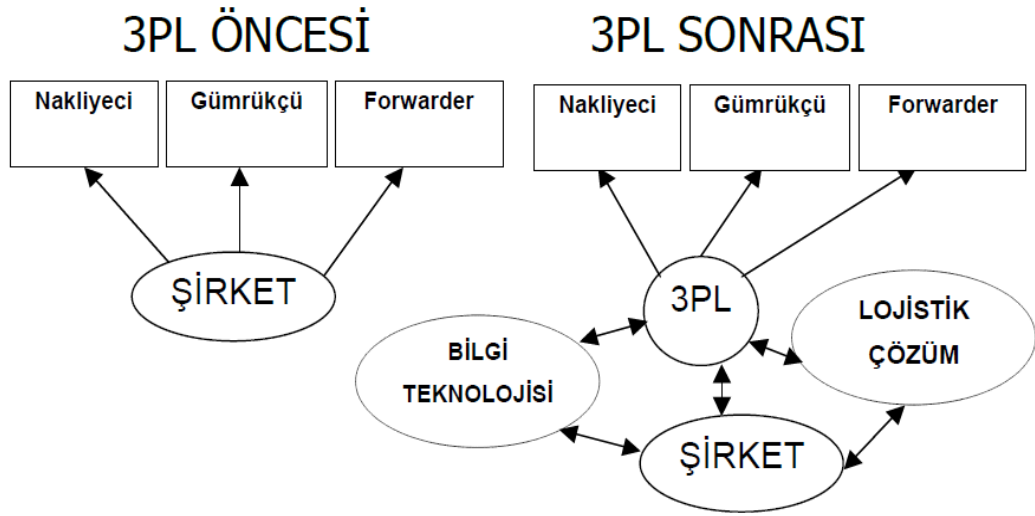
2.8. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı

İşletmelerin, depo yönetimi, ambalajlama, gümrükleme, sigortalama, etiketleme v.b. lojistik faaliyetleri kendi bünyelerinde oluşturdukları birimlerde yapmak istemesi maliyetin artmasına, ürün veya hizmet kalitesinin düşmesine neden olmaktadır. Bu da müşteri memnuniyetsizliğine ve müşteri kaybına neden olmaktadır. Bu tarz lojistik faaliyetler ayrı bir uzmanlık alanı gerektirmektedir. Bu nedenle işletmeler bazı lojistik faaliyetler için dış kaynak kullanımını tercih ederek asıl faaliyet alanlarına odaklanırlar. Bunun neticesinde üretilen ürünler kaliteli ve verimlilik seviyesi yüksek ürünler olur (Doğan, 2013, s. 73).

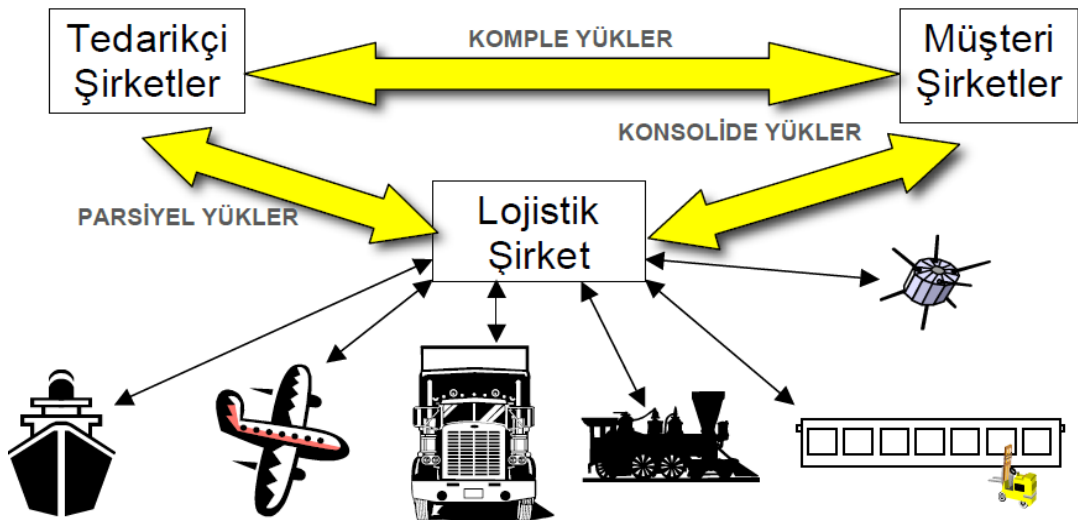
2.8.1. Üçüncü Parti Lojistik(3PL)

Üçüncü parti lojistik ifadesi dış kaynak kullanımında kullanılan bir ifadedir ve “3PL” ifadesiyle kısaltılmıştır. Bu kısaltmada kullanılan üç sayısı tedarikçi/satıcı ve alıcı arasında ek maliyet yaratan lojistik unsurların devredildiği ve konusunda uzmanlaşmış işletme, komisyoncu veya taşıeron firmayı ifade etmektedir. Yani

burada birinci göndericiyi, ikinci alıcıyı, üçüncü(3) ifadesi ise gönderici ve alıcı arasında köprü görevi gören konusunda uzmanlaşmış lojistik firmasını ifade eder. Örneği A firması gönderici, B firması da alıcı olsun. A firmasının B firmasına göndereceği ürünlerin taşınmasını yapılan yazılı veya sözlü antlaşma neticesinde Z firmasına devredilmiş olsun. Bu durumda A ve B firmaları arasında taşıma görevini üstlenen ve konusunda uzman olan Z firması, dış kaynak olarak kabul edilir ve bu lojistik faaliyetinde 3PL'den bahsedilebilmektedir (Müsiad, 2013, s.17). Üçüncü parti lojistik firmalarından önceki durum ve sonraki durum Şekil 2.18.' de ve üçüncü parti lojistik firmalarının rolü Şekil 2.19.'de görülmektedir.



Şekil 2.18. Üçüncü Parti Lojistik(3PL) Öncesi ve Sonrası
(T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr> Erişim: 24.08.2014, s. 16)



Şekil 2.19. Üçüncü Parti Lojistik Firmaları'nın Rolü(T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, <http://www.smenetworking.gov.tr> Erişim: 24.08.2014, s. 16)

2.8.2.Dördüncü Parti Lojistik (4PL)

Dördüncü parti lojistik (4PL) kavramı ise, üçüncü parti lojistik sağlayıcıların yetersiz olması sonucunda ortaya çıkmıştır. Gelişen teknolojik şartlar ve bilişim teknolojileri üçüncü parti lojistik firmalarından alınan hizmeti yetersiz hale getirmiştir. Çünkü üçüncü parti lojistik firmaları taşıma, depolama gümrükleme gibi sınırlı faaliyet alanlarına odaklanmışlardır. Bu da tedarik zincirinin etkinliğinde ve başarıya ulaşmasında yeterli olmamaktadır (Keskin, 2012, s.72).

Dördüncü parti lojistik firmaları (4PL), müşterilerine kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunması, bünyesinde bulundurduğu teknolojik kaynak, deneyim, üçüncü parti lojistik firmalarıyla bütünleşik olarak çalışması, tedarik zincirini baştan sona kurgulaması, hizmet ve finans kaynaklarının verimli yönetilmesi imkânını sağlayan firmalardır (<http://lojistikmakaleleri.blogspot.com.tr/2014/03/4pl-dorduncu-parti-lojistik-nedir.html> Erişim: 30.08.2014).

2.9. Tedarik Zinciri Yönetimi İle Lojistik Yönetimi Arasındaki Fark

Lojistik Yönetimi (LY); tedarik zincirini içerisinde yer alan bir aşamadır. Bu aşama müşteri taleplerini karşılamak amacıyla hammaddelerin, yarı mamulleri ve son ürünlerin tedarik noktasından tüketim noktasına kadar taşıma, depolama, elleçleme, sigortalama, gümrükleme, ambalajlama, paketleme gibi lojistik faaliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde planlanması ve yönetilmesidir.

Tedarik Zinciri Yönetimi (TZY) ise, müşteriler için değer yaratabilecek ürün, hizmet ve bilgiyi sağlayarak tedarikçinin tedarikçisinden son tüketiciye kadar gerçekleşen iş süreçlerinin uyumlu bir şekilde çalışmasını sağlamak ve tedarik zinciri yönetiminde yer alan tüm şirket faaliyetlerini kapsayacak şekilde organize edilerek yönetilmesidir.

BÖLÜM 3

KENTSEL LOJİSTİK VE LOJİSTİK KÖY

3.1. Kentsel Lojistik

Endüstriyel gelişimlerin şehirlerde yaşanması nedeniyle kırsal kesimlerden şehirlere yoğun göç gerçekleşmektedir. Bu da dünyadaki kentsel nüfusun toplam nüfusa oranında artış yaşanmasına neden olmaktadır. Bu oran 1950'lerde yüzde 28, 1970'de yüzde 35'e, 1990'da yüzde 43'e, 2010'da yüzde 51'e ulaşmış olup 2030'da yüzde 59'a, 2050'de ise, toplam nüfusun 9.1 milyar olması beklentisiyle, yüzde 69'a ulaşması öngörülmektedir (Apilioğulları, Erişim: 31.08.2014). Kırsal kesimlerden şehirlere gerçekleşen bu göç yoğunluğu kentsel yaşamı olumsuz etkilemekte ve artan nüfus için gerekli olan tüketim malları, yapı malzemeleri, ev eşyaları gibi eşyaların taşınmasını zorunlu kılmaktadır (LoderÜniveritelerarası 5. Lojistik Vaka Yarışması, 2008). Sonuç itibariyle bu malzemelerin taşınmasında kullanılan kamyon, tır v.b. araçların gerçekleştirdiği lojistik faaliyetler artmakta ve kentlerde şu sorunları ortaya çıkmaktadır(Şekil 3.1.):

- Trafik Yoğunluğu,
- Trafik Kazaları,
- Trafikte yaşanan yoğunluk nedeniyle hız, zaman ve yakıt(enerji) kaybı,
- Ağır araçlardan dolayı yolların bozulması,
- Tüketilen ürünlerin sonucunda oluşan atık maddeler,
- Çevre Kirliliği(Gürültü, görüntü ve hava kirliliği),
- Kentsel yaşam kalitesinin düşmesi,
- Lojistik faaliyet gösteren firmalar için önemli olan; hız, zaman, güvenlik ve maliyet yönünden oluşturduğu olumsuzluklar,

Kentsel lojistik kavramının temel amacı da bu sorunları ortadan kaldırarak lojistik faaliyet gösteren firmaların amaçlarına ulaşmasını sağlamak ve kentleri yaşanabilir hale getirmektir. O halde İngiltere'de Urban Logistics ve City Urban Logistics denilen kentsel lojistik kavramını; 'farklı şirketler tarafından gerçekleştirilen lojistik ve taşımacılık eylemlerinin, kentsel alanlarda, trafik koşullarını, çevre koşullarını, enerji tüketimi gibi etkenleri göz önünde bulundurarak, bilişim teknolojilerini de kullanarak pazar ekonomisi içinde en iyi hale getirilmesidir.' şeklinde

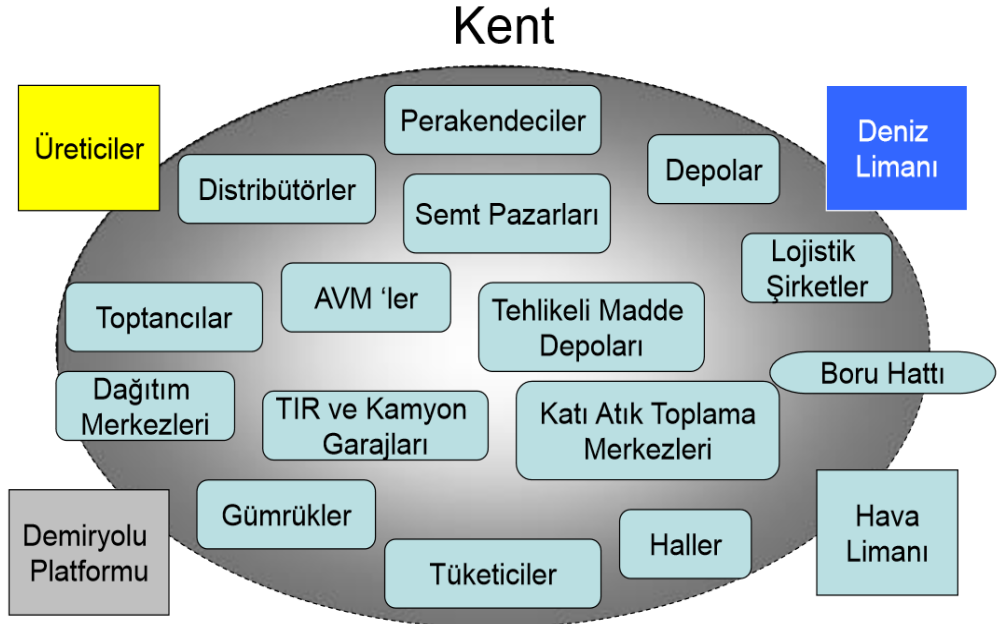
tanımlayabiliriz (Tanyaş, 2013, <http://www.slideshare.net/> Erişim: 23.09.2014).

Kentlerde lojistik faaliyet gösteren unsurlar Şekil 3.2.'de yer almaktadır.



Şekil 3.1. Kentlerdeki Trafik Yoğunluğu

(Tanyaş M.,(Kasım 2013), Lojistik Yatırımları Konferansı, Kentsel Lojistik ve Lojistik merkezler, İstanbul <http://www.slideshare.net/iremgenç739/05-kentsellojistikvelojistikmerkezler> Erişim: 23.09.2014)



Şekil 3.2. Kentlerdeki Lojistik Unsurlar

(TANYAŞ M.,(Kasım 2013), Lojistik Yatırımları Konferansı, Kentsel Lojistik ve Lojistik merkezler, İstanbul <http://www.slideshare.net/iremgenç739/05-kentsellojistikvelojistikmerkezler> Erişim: 23.09.2014)3.2. Lojistik Köy

3.2.1. Lojistik Köy Nedir?

Endüstrileşmenin neden olduğu kentsel sorunların çözümü için lojistik köy kavramı ortaya çıkmıştır. İlk olarak ABD’de ortaya çıkan lojistik köy kavramı 1960’lı yılların sonlarına doğru ‘yük köyü’ (freight center) olarak Avrupa’ da görülmeye başlanmıştır (Karadeniz, Akpınar, 2011, s.53). Lojistik köy kavramı; Lojistik Merkez (Logistics Centre/Center), Lojistik Park (Logistics Park), Kara Limanı(Dry Port) gibi farklı adlarla da ifade edilmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013, <http://tasfiye.gtb.gov.tr/> Erişim: 23.08.2014 s.2). Lojistik köyler; her türlü taşımacılık moduna etkin bağlantıları olan, depolama, elleçleme, ayrıştırma, yükleme – boşaltma, paketleme, gümrükleme, sigortalama, danışmanlık, bakım – onarım gibi lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği, kent içi trafik yoğunluğunun azaltılmasını sağlayan, hızlı, düşük maliyetli ve güvenli lojistik hizmetlerin verilebilmesi için organize sanayi bölgelerine ve kent merkezlerine erişme kolaylığı sağlayacak şekilde yakın yerlere kurulan, içerisinde resmi ve özel kurumların faaliyet gösterdiği planlanmış lojistik üslerdir (Elitaş, Elgün, 2011, s. 631, 2013).

3.2.2. Lojistik Köyler’in Yer Seçiminde Dikkat Edilecek Hususlar

Lojistik köylerin atıl konumda kalmaması için, kurulacağı yerin seçim aşaması en önemli adımdır. Bu nedenle lojistik köylerin yer seçiminde şu etkenler göz önünde bulundurulmalıdır (Elitaş, Elgün, 2011, s.632);

- Havayolu, demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılık türleriyle bağlantı,
- Bölgeler arası altyapı (demiryolu, karayolu v.b.),
- Uygun arazi ve altyapı (depo, ambar v.b),
- Coğrafi konum,
- Doğal yapı ve arazi kullanım durumu,
- Jeolojik yapı,
- Demografik faktörler,
- Sosyal yapı,
- Kentleşme ve planlama kararları,
- Kültürel, tarihsel ve doğal varlıklar,
- Bölgedeki endüstrilerin çeşit ve sayıları,
- Yakın çevrenin ekonomik gelişimi,
- Nüfusun yıllık gelişimi,

- Alanın, gelecekte lojistik faaliyetlerindeki artışa cevap verebilirliği,
- Şehir dışında bir yer olması fakat seçilen yerin şehir içine kolay erişilebilirliği,
- Şehir içi trafik yoğunluğunun azalması yönündeki katkı derecesi, gibi unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır.

3.2.3. Lojistik Köyler'in İşletmelere ve Kentsel Yaşama Sağladığı Yararlar

Dünya genelinde artan küresel ticaret hacmi ülke ekonomilerini olumlu yönde etkilemekte fakat ağır taşıtların daha fazla kullanılması sonucu oluşan trafik sıkışıklığı ve hava kirliliği şehir içi yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu olumsuzlukları ortadan kaldırmak amacıyla oluşturulan lojistik köylerin, hem lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalara hem de kentsel yaşama faydaları bulunmaktadır (Karadeniz, ve ark., 2011, s. 53).

3.2.3.1. Lojistik Köyler'in İşletmelere Sağladığı Yararlar

Lojistik köylerin işletmelere sağladığı yararları şu şekilde sıralayabiliriz (Tanyaş,2013, <http://www.slideshare.net/> Erişim: 23.09.2014);

- Lojistik Giderlerin Düşürülmesi,
- Taşıma ve aktarma sürelerinin azalması,
- Hızlı, güvenli ve enerji (yakıt) tasarruflu taşımacılık hizmetinin gerçekleşmesi,
- Hizmet kalitesindeki artış,
- Müşteri memnuniyet seviyesinde artış,
- Tedarik zincirinin güçlendirilmesiyle katma değer artışı,
- Kar artışı,
- Lojistik faaliyet gösteren tüm aktörlerin bir bölgede bulunması ve rekabetin sağlanması,
- Kapıdan kapıya taşımacılık imkânı,
- Verimlilik artışı,
- Lojistik faaliyetlerin tek bir merkezden yönetilmesi şeklinde sıralayabiliriz.

3.2.3.2. Lojistik Köyler'in Kentsel Yaşama Sağladığı Yararlar

Lojistik köylerin kentsel yaşama sağladığı yararları şu şekilde sıralayabiliriz:

- Trafik yoğunluğunun azalması,
 - Trafik kazalarının azalması,
 - Enerji tasarrufunun sağlanması,
 - Çevre kirliliğinin önlenmesi (Hava, gürültü, görüntü),
 - İstihdam alanı yaratması,
 - Bölgesel ekonomik kalkınma sağlanması,
 - Halkın refah düzeyinin artması,
 - Halkın çağdaş yaşam sürdürmesi,
- şeklinde sıralayabiliriz.

3.2.4. Etkin Lojistik Köy Nasıl Olmalıdır?

Lojistik köylerin hem kentlerde ki sorunları, hemde lojistik sektöründeki sorunları gidermek amacıyla ortaya çıkan bir kavram olduğunu yazında belirtmiştik. Bu beklentileri karşılayacak etkin bir lojistik köyü hem işlevsel altyapı hem de fiziksel altyapı olarak bir takım özelliklere sahip olmalıdır. Bunlar;

Fiziksel altyapı olarak (Aydın, Ögüt, Avrupa ve Türkiye, de Lojistik Köy Uygulamaları, S.6-7);

- En az 100 hektar yüzölçümüne sahip olmalıdır,
- Yerleşim yerlerinden uzak olmalı fakat erişimi kolay olmalıdır,
- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarına sahip olmalı, girişler kontrollü olarak yapılmalıdır,
- Limanlara, içi suyollarına, havaalanlarına yakın yâda doğrudan ulaşılabilir olmalıdır,
- Şehir estetiğine katkı sağlamalı,
- Modern ofisler, binalar ve işyerleri olmalıdır.

İşlevsel altyapı olarak (Tanyaş,2013, <http://www.slideshare.net/> Erişim: 23.09.2014);

- Gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi alt yapısı,
- Yükün özelliklerine göre depolama alanları,
- Gümrük idareleri,
- Sigorta şirketleri,
- Danışma şirketleri,
- Postane, banka gibi hizmet kuruluşları,

- Aktarma, yükleme-Boşaltma tesisleri ve ekipmanları,
- Sağlık Birimleri,
- Bakım – onarım hizmetleri,
- Akaryakıt istasyonu,
- Kamyon, tır gibi araçlar için park alanları,
- Zirai karantina, laboratuvar,
- Serbest bölge ve Haller,
- Lojistik eğitimi veren eğitim kurumları,
- Lokanta, Kafeterya, konaklama, dinlenme ve eğlence amaçlı sosyal tesisler

3.2.5. Lojistik Köylerde Mülkiyet

Lojistik köylerde faaliyet göstercek olan firmalara belirli kanun ve yönetmelikler çerçevesinde üç farklı şekilde yer tahsisi yapılmaktadır. Bunlar (Samsun lojistik geliştirme raporu, 2009, s.22);

- Lojistik faaliyet gösterecek müşterinin talebine göre yer işaa edilerek m² üzerinden kira alınması şeklinde 5-10 yıllığında kiralanması,
- Lojistik faaliyet gösterilecek arazinin satılması ve bu arazinin üzerine belirlenen standartlarda tesislerin kurulması,
- Lojistik faaliyet gösterecek firmaların faaliyet göstereceği tesisi kendisinin yapması ve bir süre işlettikten sonra devretmesi, kısacası yap-işlet-devret modeli uygulanmaktadır.

3.2.6. Lojistik Sahaların İşletilmesi

Lojistik sahaların işletilmesiyle ilgili olarak sahanın sahipliği ve saha üzerinde kurulacak lojistik alanın işletimi hakkında iki ayırım vardır. Birincisi, lojistik saha işletilmesiyle ilgili olarak dünyadaki örneklere bakıldığında genellikle yeri kuran şirketle, kurulan yer içerisinde faaliyet gösteren şirketler farklı farklıdır. Kamu-özel sektör işbirliği altında yeri kuran şirket, devlet mekanizmalarının kontrolü altında arazi geliştirici bir rol üstlenmektedir. İkincisi ise; lojistik alanın işletimi ile ilgili şirket ise, tüm işlemlerin yürütüldüğü; kiralama, sahanın düzenlenmesi, ortak alanların organize edilmesi v.b. konularda hizmet sunan ve geliştiren bir rol üstlenmektedir (Samsun lojistik geliştirme raporu, 2009, s.22).

3.2.7. Lojistik Köy Örnekleri

Bu başlık altında Dünyadaki, Avrupa'daki ve Türkiye'deki lojistik köyler hakkında bilgi verilmiştir.

Dünya Bankası, 160 ülkenin lojistik performanslarını değerlendirerek oluşturduğu Lojistik Performans Sıralaması da Lojistik Performans İndeksini 20 Mart 2014 tarihinde yayımlamıştır. Dünya Bankası tarafından oluşturulan bu sıralama 1000'den fazla lojistik profesyonellerine anket uygulanarak oluşturulmuştur. İki yılda bir Dünya Bankası tarafından yayımlanan, Lojistik Performans İndeksi(LPI) 2014 verileri Tablo 3.1' de yer almaktadır (<http://www.loder.org.tr/> Erişim: 04.09.2014).

3.2.7.1. Dünya'daki Lojistik Köy Örnekleri

3.2.7.1.1. Alliace Global LogisticsHub(Texas-ABD)

1989 yılında 70 km² lik alana kurulan lojistik köy 'ün (Şekil 3.3) yatırım maliyetinin % 94.6'sı özel sektör, %5.4'ü kamu tarafından karşılanacak şekilde toplam 7,2 milyar ABD dolarına mal olmuştur. Bu lojistik merkez karayolu, havayolu ve demiryolu ulaştırma modalarının buluşma noktası olup, bünyesine 230'dan fazla şirket faaliyet göstermektedir. Bu şirketler 28.000 kişiye istihdam olanağı sağlamıştır. Lojistik merkezde (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013, <http://tasfiye.gtb.gov.tr/> Erişim: 23.08.2014, s. 21);

- Hava kargosu elleçleme ve havacılık hizmetleri,
- Demiryolu hizmetleri,
- 3PL hizmetleri
- Farklı taşımacılık türleri arasında yük aktarma işlemleri,
- Gümrükleme hizmetleri v.b. hizmetler sunulmaktadır

3.2.7.1.2. Atlantic Gateway HalifaxLogistics(Kanada)

2008 yılında kurulan Halifax Logistics Park; Demiryolu, karayolu altyapısına sahip olmakla birlikte uluslararası havaalanı, liman ve tersane bulundurmaktadır. 500.000 m² lik alana kurulan lojistik merkez 23.000 kişiye istihdam alanı yaratmıştır. Atlantic Gateway Halifax Logistics Park Şekil 3.4. ve Şekil 3.5.'te görülmektedir.



Şekil 3.3. Alliance Global Logistics Hub(Texas - ABD)

(http://texas.construction.com/texas_construction_news/2010/0501_GlobalLogistics.asp Erişim: 04.08.2014)

Tablo 3.1. Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi

Sıra Numarası	Ülke	Yıl	Lojistik Performans İndeks(LPI) Skoru
1	Almanya	2014	4,12
2	Hollanda	2014	4,05
3	Belçika	2014	4,04
4	İngiltere	2014	4,01
5	Singapur	2014	4
6	İsveç	2014	3,96
7	Norveç	2014	3,96
8	Lüksemburg	2014	3,95
9	ABD	2014	3,92
10	Japonya	2014	3,91
11	İrlanda	2014	3,87
12	Kanada	2014	3,86
.	.	.	.
.	.	.	.
29	Katar	2014	3,52
30	Türkiye	2014	3,5
31	Polonya	2014	3,49
.	.	.	.
.	.	.	.
160	Somali	2014	1,77

(<http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>Erişim: 04.08.2014)



Şekil 3.4. Atlantic Gateway HalifaxLogistics Park - Kanada
<http://www.halifaxgetsitthere.com/en/pdfs/atlantic-gateway-halifax-logistics-park-map.pdf> Erişim: 03.08.2013)



Şekil 3.5. Atlantic Gateway HalifaxLogistics Park - Kanada
<http://www.halifaxgetsitthere.com/en/pdfs/atlantic-gateway-halifax-logistics-park-aerial.pdf> Erişim: 03.08.2013)

3.2.7.2. Avrupa'daki Lojistik Köy Örnekleri

1991 yılında kurulan Europlatform; İtalya, İspanya, Danimarka, Portekiz, Lüksemburg, Yunanistan ve Fransa'da bulunan toplam 57 lojistik merkezin

temsilciliğini yapmaktadır. Europlatform, Avrupa’da ve Dünya’da lojistik platform konseptini yaymayı ve bu lojistik platformlar arasında ilişki kurarak geliştirmeyi amaçlamaktadır. Europlatform’un 2010 yılında yayınlamış olduğu ve 250 puan üzerinden değerlendirildiği dünyanın en iyi ilk 20 lojistik köyü Tablo 3.2. de yer almaktadır (Müsiad, 2010, s.116).

3.2.7.2.1. Nürnberg Lojistik Köyü(Nürnberg-Almanya)

Avrupa’nın büyük ekonomilerinden biri olan Almaya da 200 hektardan büyük 33 tane lojistik köy, buralarda 1200 işletme ve 40.000 istihdam olanağı bulunmaktadır (Aydın, ve ark.,Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri, s.4).

Almanya da lojistik faaliyet gösteren Nürnberg lojistik köyü(Şekil 3.6.) şehir merkezine yaklaşık olarak 30 km mesafededir. Bu lojistik köyü 3.300.000 m²’lik alana, karayolu ve demiryolu taşımacılık türleriyle entegre olacak şekilde kurulmuş olup, bünyesinde 5.000 kişiye istihdam olanağı vermiştir. Güterverkehrzentrum – Bremen (GVZ) lojistik merkezide şekil 3.7.) Almanya da bulunmaktadır (Lojistik Yatırımları Konferansı, 2013).



Şekil 3.6. Nürnberg Lojistik Üssü(TANYAŞ, M., (Kasım 2013), Lojistik Yatırımları Konferansı, Kentsel Lojistik ve Lojistik merkezler, İstanbul <http://www.slideshare.net/iremgenec739/05-kentsellojistikvelojistikmerkezler> Erişim: 23.09.2014)



Şekil 3.7. Güterverkehrszentrum(GVZE) - Bremen
(<http://www.wfb-bremen.de/sixcms/media.php/52/GVZ2.jpg> Erişim:04.09.2014)

Tablo 3. 2. Dünya Lojistik Köyler Sıralaması

Sıralama	Lojistik Köy – Konumu	Performans
1	Interporto – Verona	211
2	GVZE – Bremen	209
3	GVZE – Nürnberg	205
4	Interporto – Bologna	202
5	Madrid CTC – Coslada	199
6	Interporto – Torino	198
7	Interporto – Nola	195
8	Interporto – Parma	190
9	ZAL – Barselona	189
10	GVZE – Berlin	188
11	Interporto – Padova	187
12	Plaza Lojistica – Zaragoza	186
13	Cargo Center – Graz	182
14	GVZE – Leipzig	175
15	Delta 3 - Lille	174
16	BILK Logisitics	170
17	Interporto – Novara	169
18	Dirft – Daventry	167
19	Wakefield	165
20	Eurocenter – Toulouse	165

(MÜSİAD(2010),LojistikSektörRaporu s.116)

3.2.7.2.2. Eemhaven, Maasvalkte ve Boltek(Rotterdam-Hollanda)

Hollanda 2014 Yılı Lojistik Performans İndeksinde (Tablo 3.1) ikinci sırada yer almıştır. Çünkü Hollanda coğrafi özellikleri sayesinde Avrupa'nın tarım ve endüstride gelişmesine en uygun yerdir. Dümdüz arazi yapısına sahip olan Hollanda kombine taşımacılık anlamında lojistik faaliyetlerde önemli avantajlar sağlamaktadır. Hollanda'nın Rotterdam limanında Eemhaven, Maasvalkte ve Boltek lojistik merkezleri faaliyet göstermektedir. Bu nedenle Rotterdam Limanı (Şekil 3.8) yaklaşık olarak 315.000 insan, dolaylı veya doğrudan iş imkanı sunmaktadır. Bu üç lojistik merkezle ilgili bilgiler Tablo 3.3.'te görülmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013, <http://tasfiye.gtb.gov.tr/> Erişim: 23.08.2014,s. 23-24).

Tablo 3.3. Eemhaven, Maasvalkte ve Boltek Lojistik Üsleri

	Eemhaven	Maasvalkte	Boltek
Kurulduğu Alan(m²)	237.000	1. Etap: 848.000 2. Etap: 1.017.00	165.000
Kullanılan Ulaşım Türleri	Karayolu, Demiryolu Denizyolu, İç Suyolu	Karayolu, Demiryolu Denizyolu İç Suyolu	-----
Faaliyetler ve Hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme v.b.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme v.b.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme v.b.

(Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, (2013),Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları, Ankara, Yayın No: 8, s.24-25)



Şekil 3.8. Rotterdam Limanı

(http://www.aktueldeniz.com/firat_bolat/hollanda_limanlari_amsterdam_ve_rotterdam Erişim: 04.09.2014)

3.2.7.2.3. The Zona Actividades Logísticas(ZAL)(Barselona-İspanya)

Havaalanına yakın ve liman sahası içinde yer alan lojistik merkez, 500 hektarlık bir alana yayılmış ve iki otoyol arasına konumlandırılmıştır. Lojistik köyde 55 işletme faaliyet göstermektedir. Bu işletmelerin 25 adedi taşımacılık, 10 adedi ise lojistik destek faaliyeti vermektedir. The Zona Actividades Logísticas – Barselona(Almanya) lojistik merkezi ile Güterverkehrszentrum – Bremen (GVZE- Almanya) lojistik merkezi arasındaki lojistik destek faaliyetlerinin karşılaştırılması Tablo 3.4.’te verilmiştir. The Zona Actividades Logísticas Şekil 3.9’ ve Şekil 3.10’ da görülmektedir.

Tablo 3.4. The Zona ActividadesLogísticas(Barselona) ve Güterverkehrszentrum

HİZMET	BARSELONA	BREMEN
24 Saat Güvenlik	+	+
İletişim	+	+
Bakım Alanları	+	
Banka	+	+
Gümrükler	+	-
Serbest Ticaret Bölgesi	+	-
Araç Bakım İstasyonları	-	+
Posta Hizmeti	+	+
Transit Erişim	+	-
Lokanta/Kafe	3 saat	+
Ofisler	+	+
Konferans/Toplantı Salonları	+	-
Eğitim	Tamamlanma Aşamasında	+
İstihdam Hizmeti	Tamamlanma Aşamasında	-
Otel/Motel		+
Dinlenme Alanı	+	-
Bahçe	+	-

(GVZ-Bremen) Lojistik Destek Faaliyetleri(Aydın, G.T., Öğüt, K.S., Avrupa ve Türkiye’ de Lojistik Köyler, s.6)



Şekil 3.9. The Zona Actividades Logísticas (ZAL - Barcelona - İspanya)
(<http://www.acte.es/pagEstatica.aspx?id=27>Erişim : 04.09.2014)



Şekil 3.10. The Zona Actividades Logísticas (ZAL - Barcelona - İspanya)
(<http://www.acte.es/pagEstatica.aspx?id=27>Erişim: 04.09.2014)

3.2.8. Türkiye'deki Lojistik Köyler

Türkiye, coğrafi konumu ve dinamik nüfusu sayesinde Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu için potansiyel üretim ve lojistik merkez konumundadır. Lojistik açısından önemli bir potansiyele sahip olmasına rağmen Türkiye, İstanbul, Mersin ve İzmir'de lojistik merkez niteliği taşıyan yerlerin Dünya'daki ve Avrupa'daki lojistik merkezlere göre daha az gelişim gösterdiği ve etkin olarak kullanılmadığı tespit edilmektedir. Bunun nedeni ise lojistik sektörüyle ilgili verilerin sağlıklı bir şekilde değerlendirilememesidir. Çünkü lojistik, doğrudan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluğu altında yer almaktadır. Buda TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) istatistik verilerinde lojistik,

Ulaştırma, Haberleşme ve Lojistik sektörü içerisinde değerlendirilmekte ve elde edilen verilerde, lojistik sektörüyle ilgili verilerin sağlıklı bir şekilde analiz edilememesine neden olmaktadır. Kamuda bu sorun varken özel sektör de, hizmet taleplerini üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılara yönlendirmektense kendi yapılarında oluşturdukları birimler veya parça parça dış kaynak kullanımıyla karşılamaya çalışmaktadır. Diğer sorunlar ise; karayolları üzerindeki büyük yük, demiryolu ve limanların yetersizliği nedeniyle ortaya çıkan büyük maliyetler, kısacası altyapı yetersizliğidir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013, <http://tasfiye.gtb.gov.tr/> Erişim: 23.08.2014, s.31-32).

Dünyadaki lojistik köy örneklerine bakıldığında maliyet avantajı, ekonomik kalkınma, çevresel kaygıların önem taşıdığı görülmektedir. Lojistik köylerin esnek bir yapı gerektirmesinden dolayı kamu-özel sektör ortaklığında, yerel yönetimlerin katkısı ile kurularak işletildiği görülmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013, <http://tasfiye.gtb.gov.tr/> Erişim: 23.08.2014, s.31-32).

Yük taşımacılığının merkez noktası olarak kabul edilen lojistik köyler, Türkiye de 640 sayılı Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun Hükmünde Kararnamede değişikli yapan 649 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 23/h maddesine "...lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek." hükmü eklenmiştir. Bunun neticesinde lojistik merkez kurulması ile ilgili talepler Gümrük ve Ticaret bakanlığı tarafından incelenmiş, uygun görülen 19 lojistik köy projesi bakanlık tarafından desteklenmiştir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013, <http://tasfiye.gtb.gov.tr/> Erişim: 23.08.2014, s.37). Bu 19 lojistik merkez Tablo 3.5. 'te ve Şekil 3.11.'de görülmektedir.

TCDD tarafından kurulmakta olan, İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük) lojistik köylerin toplam maliyeti üç milyar dolar civarındadır. Ayrıca Manisa Ticaret ve Sanayi Odası ile Barsan Global Lojistik A.Ş. ortaklığı ise MOSBAR (Manisa) lojistik köylerini kurmaktadır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.56).

3.2.8.1. Samsun(Gelemen)

Gelemen lojistik köyü Türkiye'deki bazı uzmanlar 'aktarma terminali' olarak değerlendirmektedir. Bu lojistik köy Türkiye'nin ilk lojistik köyü olma özelliği ile 06.07.2007'de birinci etap çalışmasını tamamlayarak faaliyete geçmiş ve ikinci etap çalışmaları devam etmektedir. Gelemen lojistik köyü tamamlandığında 330.000 m²'lik alanı kaplayacak, yılda 500.000 ton demir yolu yük taşıma miktarı 1.100.000 tona çıkacaktır. Bu lojistik köyde demir, hurda, rulo sac, bakır, klinker, konteyner, çimento, kömür, kereste, buğday, gıda maddesi, un ve gübre gibi ürünlerin dağıtım ve taşınma faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Ayrıca Samsun'daki yerel kurucular kurulu olarak İl Özel İdaresi, Büyükşehir Belediyesi, Ticaret ve Sanayi Odası, Ticaret Borsası, Organize Sanayi Bölgesi ve Tekkeköy Belediyesinin ortak girişimleri neticesinde Samsun'un Tekkeköy ilçesine lojistik köy kurulmasına karar verilmiş olup bu lojistik köy'e ilişkin bilgilere yazının beşinci bölümünde değinilecektir (Karadeniz, ve ark., 2011, s.56).

Tablo 3.5. Türkiye' deki Lojistik Köyler

		Hizmete Açılan	İnşaat Çalışmaları Devam Eden	ProjeVeKamulaştırma Çalışmaları Devam Edenler
1	İstanbul (Halkalı)	x		
2	İstanbul(Yeşilbayır)			x
3	İzmit (Köseköy)	x		
4	Samsun(Gelemen)	x		
5	Eskişehir(Hasanbey)	x		
6	Kayseri(Boğazköprü)			x
7	Balıkesir(Gökköy)		x	
8	Mersin(Yenice)		x	
9	Uşak	x		
10	Erzurum(Palandöken)		x	
11	Konya(Kayacık)			x
12	Denizli(Kaklık)	x		
13	Bilecik(Bozüyük)		x	
14	Kahramanmaraş			x
15	Mardin		x	
16	Kars			x
17	Sivas			x
18	Bitlis(Tatvan)			x
19	Habur			x

(<https://www.tedd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf> Erişim: 10.09.2014)

3.2.8.2. Eskişehir(Hasanbey)

630.000 m²'lik alan kurulması hedeflenen lojistik köy için gerekli olan alanın kamulaştırma işlemleri tamamlanmış olup alt yapı inşa çalışmaları devam etmektedir. Kuruluş yeri olarak, organize sanayi bölgesiyle bağlantılı olması nedeniyle Hasan bey mevki tercih edilmiştir. Bu lojistik köyün inşa aşaması tamamlandıktan sonra 215.000 ton/yıl olan yük taşıma kapasitesi 566.000 ton/yıla çıkacaktır. Bu lojistik köyde; fayans, demir, seramik, inşaat malzemeleri, buzdolabı, konteyner, gıda maddesi, su, kömür gibi yüklerin taşımacılık faaliyetleri gerçekleştirilecektir (Müsiad, 2010, s. 119).



Şekil 3.11. Türkiye' deki Lojistik Köyler

(<https://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikloy.pdf> Erişim: 10.09.2014)

3.2.8.3. Balıkesir (Gökköy)

TCDD ile Balıkesir belediyesi arasında yapılan protokoller neticesinde Gökköy mevkiinde 220.000 m²'lik alanın kamulaştırma işlemi tamamlanmıştır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.57). Bu lojistik köy Tekirdağ- Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle bütünleşik olacak şekilde planlanmıştır. Lojistik köyün tamamlanmasıyla birlikte yılda 399.000 ton olan yük taşıma kapasitesi, yılda 1.000.000 tona çıkacaktır. Lojistik köyde gıda (et, süt v.b.), mermer, sunta, mdf,

mermer ürünleri, elyaf ve sentetik malzeme, içecek malzemeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri gibi yüklerin taşımacılık faaliyetleri gerçekleştirilecektir (Müsiad, 2010, s. 119).

3.2.8.4. Kayseri(Boğazköprü)

Bu lojistik köyün kurulabilmesi için gerekli olan alının, 1.511.000 m²'lik alanı kamulaştırılmış 111.000 m²'lik alanın kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Lojistik köy için gerekli olan alt yapı çalışmalarının projeleri hazırlanmış ve ihale aşamasına gelinmiştir. Bu lojistik köy 'ün faaliyete geçmesiyle birlikte, yıllık 717.000 ton olan yük taşıma kapasitesi yıllık 1.718.000 tona ulaşacaktır. Lojistik merkezden; demir, boru, yem, sac levha, seramik, kömür, pamuk, çinko, mobilya, kablo, oto lastiği, ve askeri malzemelerin taşımacılık faaliyetleri gerçekleştirilecektir (Karadeniz, ve ark., 2011, s.58).

3.2.8.5. İzmit(Köseköy)

Türkiye ekonomisine yön veren yerlerden biri olan izmit körfezi, ağır sanayi tesislerini, liman işletmelerini ve dinamik ulaşım olanaklarını bünyesinde barındırmaktadır. Sanayi alanında gelişmiş bölgelerden olması nedeniyle bölge nüfus yoğunluğu atmıştır. Bu durum çevre kirliliği ve altyapı yersizliği gibi konuları gündeme getirmiştir. Köseköye kurulacak lojistik köy ise bu olumsuz etkilerin ortadan kalkmasına yardımcı olacaktır. 765.000 m²'lik alana kurulacak olan bu lojistik köy için, ilk etepta 151.000 m²'lik alan kamulaştırılmış ve alt yapı çalışmaları devam etmektedir. Lojistik köyün tamamlanması ve faaliyete geçmesiyle birlikte yılda 600.000 ton olan yük taşımacılığı yılda 1.500.000 tona ulaşacaktır. Otomobil, otomotiv yedek parça, sunta, petrol ürünleri, alçıtaşı, konteynır, demir, su ve çelik sac gibi yüklerin taşınması faaliyeti gerçekleştirilecektir (Karadeniz, ve ark., 2011, s.58).

3.2.8.6. İstanbul(Halkalı)

İstanbul gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde Türkiye'nin en önde gelen ilidir. İstanbul da yoğun bir şekilde gerçekleştirilen taşımacılık faaliyeti ilin trafik sorunu arttırmaktadır. Bu sorunun çözümüne katkı sağlayacağı düşünülen ve 1.060.000 m²'lik alana kurulacak olan lojistik merkez için Avrupa yakasındaki Halkalı semti tercih edilmiştir (Karadeniz, ve ark., 2011, s.58). Karayolu yük taşıma araçlarının demiryolunda vagon üstünde taşınması (RO-LA) işlemi için gerekli yollar

ve rampalar tasarlanmış, gümrüklü ambar sahasında kantar çevresi ve saha betonlama işlemleri tamamlanmıştır. Bu lojistik köyün gelecekteki talepleri karşılayamayacak duruma gelebileceği düşünülmüş ve genişleme alanı olarakta Ispartakule mevki belirlenmiştir. Bunun neticesinde de birbirine bağlı faaliyet gösteren iki lojistik köy inşa edilmiş olacaktır. Halkalı/Ispartakule lojistik köyünün faaliyete geçmesiyle birlikte yılda 944.000 ton olan yük taşıma kapasitesi yılda 2.000.000 tona çıkacaktır (Müsiad, 2010, s. 120).

3.2.8.7. Mersin(Yenice)

640.000 m² lik alan kurulacak olan lojistik köyün inşa aşaması devam etmektedir. Lojistik merkezinin kurulacağı alan mersin limanına 13 km, D-400 karayoluna 1,5 km, demiryoluna ise 2,2 km uzaklıktadır. Lojistik köyün inşa aşamasının sona ermesi ve faaliyete geçmesiyle birlikte yılda 418.000 ton olan yük taşıma kapasitesi 896.000 tona ulaşacaktır. Lojistik köy; çelik, demir, gıda maddesi, pamuk, seramik, kimyasal madde, çimento, askeri malzeme gibi yüklerin taşınmasına katkı sağlayacaktır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.58).

3.2.8.8. Uşak Lojistik Köyü

Lojistik köy 140.000 m²lik alana, tren istasyonunun bulunduğu yere yapılarak faaliyete geçmiştir. Lojistik köy öncesinde yılda 113.000 ton olan yük taşıma kapasitesi lojistik köyün faaliyete geçmesiyle yılda 246.000 tona ulaşmıştır. Lojistik köy; seramik, konteynır, battaniye, iplik, mermer, plastik hammaddesi, gıda malzemeleri gibi yüklerin taşınmasına katkı sağlamaktadır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.60).

3.2.8.9. Erzurum(Palandöken)

Erzurum sanayi üretimi açısından zayıf olmasına rağmen konum itibariyle Doğu Anadolu'nun önemli merkezlerinden biridir. Çünkü gelecekte hayata geçirilmesi düşünülen İpek Demiryolu Projesi, Erzurum'un demiryoluyla Nahçıvan ve İğdıra bağlanması, Türkiye'nin Erzurum üzerinden Gürcistan, Azerbaycan ve İran ile demiryolu kurma çabaları Erzurumdaki taşımacılık alt yapısının güçlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu alt yapı çalışması da palandöken de kurulacak olan lojistik köyün önemini arttıracaktır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.60).

327.000 m²'lik alan kurulması planlanan lojistik köyün inşası devam etmektedir. Yıllık 200.000 ton olan yük taşıma kapasitesi lojistik köyün faaliyete geçmesiyle birlikte 437.000 tona ulaşacaktır. Bu lojistik köy otomobil, kömür, demir, un, tuğla, kiremit, konteyner, seramik, gıda maddesi, su, gübre, yem ve saman gibi yüklerin taşınmasında katkı sağlayacaktır (Müsiad, 2010, s. 120).

3.2.8.10. Konya(Kayacık)

TCDD yolları ile Konya belediyesi arasına lojistik köyün kurulacağı 300.000 m²'lik alanın kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Kamulaştırma, inşaat ve altyapı çalışmalarının tamamlanmasından sonra faaliyete geçecek olan Kayacık lojistik köyü sayesinde yıllık 634.000 ton olan yük taşıma kapasitesi yıllık 1.679.000 tona ulaşacaktır. Lojistik merkez; kömür, çimento, mermer, gübre, şeker, tarım makinaları, tarım ürünleri, konteynır ve askeri malzemelerin taşınmasına katkı sağlayacaktır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.61).

3.2.8.11. Denizli(Kaklık)

Tekstil alanında gelişme gösteren ve yurt dışına tekstil ürünleri ihraç eden Denizli ege bölgesinin önemli yerlerinden biridir. Bu bölgede 300.000 m²'lik alana kurulan lojistik köy sayesinde yıllık 150.000 ton olan yük taşıma kapasitesi yılda 500.000 tona ulaşmıştır. Bu lojistik köyden mermer, kömür, konteynır ve tekstil ürünleri taşınmaktadır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.61).

3.2.8.12. Bilecik(Bozüyük)

Bilecik ili, bünyesinde bulundurduğu altıncı organize sanayi bölgesi sayesinde sanayi sektöründe önemli bir yere sahiptir. Konum itibari ile İstanbul, Kocaeli, Eskişehir, Ankara, Bursa ve İzmir bölgelerine yakın olması Bilecik ili'nin merkez konumunda olduğunu desteklemektedir. Bu merkezi konum göz önünde bulundurularak Bilecik İl'inin Bozüyük ilçesine lojistik köy kurma çalışmaları devam etmektedir. Lojistik köy 132.000 m²'lik bir alana kurulması planlanmakta olup inşa aşaması sürmektedir. Bozüyük ilçesine faaliyete geçecek olan lojistik köy yılda 1.900.000 ton yük taşınması imkanı sağlayarak lojistik sektörüne katkı yapacaktır (Karadeniz, ve ark., 2011, s.61). Lojistik köylerin kurulacağı alan ölçüleri, kurulmadan önce ve kurulduktan sonra lojistik sektörüne olan katkıları Tablo 3.6.'da görülmektedir.

Tablo 3.6. TCDD Lojistik Köyler İçin Planlanan Alanların Özellikleri

	Lojistik Köy	Kurulacağı Alan (m²)	Mevcut Yük Kapasitesi (Ton/Yıl)	Kurulduktan Sonraki Yük Kapasitesi (Ton/Yıl)
1	İstanbul (Halkalı/Ispartakule)	1.060.000	944.000	2.000.000
2	İzmit (Köseköy)	765.000	600.000	1.500.000
3	Samsun (Gelemen)	330.000	500.000	1.000.000
4	Eskişehir (Hasanbey)	630.000	215.000	566.000
5	Kayseri (Boğazköprü)	1.511.000	717.000	1.718.000
6	Balıkesir (Gökköy)	220.000	399.000	1.000.000
7	Mersin (Yenice)	640.000	418.000	896.000
8	Uşak	140.000	113.000	246.000
9	Erzurum (Palandöken)	327.000	200.000	437.000
10	Konya (Kayacık)	300.000	634.000	1.679.000
11	Denizli (Kaklık)	300.000	150.000	500.000
12	Bilecik (Bozüyük)	132.000	-	1.900.000
Toplam		6.355.000	4.890.000	13.442.000

(<http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/12/turkiyedeki-lojistik-koyler-ve-onemi> Erişim: 10.09.2014)

BÖLÜM 4

SAMSUN VE SİNOP İLLERİNİN LOJİSTİK ALTYAPISI

4.1. Samsun İli

4.1.1. Coğrafi Konum, Ekonomik Yapı ve Nüfus

Dünya üzerine 40° 50' - 41° 51' kuzey enlemleri, 37° 08' ve 34° 25' doğu boylamları arasında yer alan Samsun ili, Türkiye'nin Karadeniz sahil şeridinin orta bölümünde Kızılırmak ve Yeşilirmak nehirlerinin Karadeniz'e döküldükleri deltalar arasında konumlanmıştır (Şekil 4.1.). 9,083 km²'lik yüz ölçüme sahip olan samsun ili, doğusunda bulunan Ordu, batısında bulunan Sinop, güneyinde bulunan Tokat ve Amasya, güney batısında bulunan Çorum illerine komşuluk etmektedir (<http://samsun.gov.tr/Erişim:12.09.2014>). Samsun ili'nin ilçeleri ise; Alaçam, Asarcık, Atakum, Ayvacık, Bafra, Canik, Çarşamba, Havza, İlkadım, Kavak, Ladik, Ondokuzmayıs, Salıpazarı, Tekkeköy, Terme, Vezirköprü ve Yakakent'tir (<http://www.samsunnufus.gov.tr/ Erişim:12.09.2014>).



Şekil 4.1. Samsun İli' nin Konumu

(<http://img407.imageshack.us/img407/3923/samsuniliharitas.png> Erişim:12.09.2014)

Samsun İl'inin ekonomik yapısını başta tarım sektörü, sanayi, hayvancılık ve turizm sektörü oluşturmaktadır. Bölgede % 67 'lik istihdam oranı sağlayan tarım sektörü; buğday, tütün, mısır, ayçiçeği, şekerpancarı, fındık, çeltik ve sebze üretimine dayanmaktadır. İlde tarım sektörüne önemli katkıları bulunan Bafra ve Çarşamba ilçeleri 122.410 hektarlık alanı kaplamakta ve bu ilçelerde domates, biber, kavun ve karpuz gibi tarım ürünleri yetiştirilerek önce bölge halkının ihtiyaçlarını karşılamak üzere yurdun her bölgesine ulaştırılmaktadır (<http://samsun.gov.tr/> Erişim: 12.09.2014).

Türkiye'nin 15. ve Karadeniz bölgesinin en büyük ili olma özelliğine sahip olan Samsun İl'inin ticari ve sanayi yaşantısının canlı olması nedeniyle her yıl nüfus artışı yaşanmıştır (Tablo 4.1. ve Şekil 4.2.). Bu nüfus artışına istihdam alanı yaratmak içinse gerek kent civarında gerekse ilçelerinde küçük sanayi siteleri oluşmuş, istihdam yavaş yavaş sermayesi yoğun olan küçük işletmelere doğru yönelmeye başlamıştır. Ayrıca Organize Sanayi Bölgeleri de önemli katkılar sağlayacak duruma gelmektedir. Samsun imalat sanayinde; çimento, gübre, bakır, oto yedek parçası, muhtelif boyutlarda pompa, mobilya ve tekstil, demir, hazır giyim, ilaç ve tıbbi alet, kalorifer kazanı, zirai alet ve makineler, bakır ürünler, plastik poşet, reçel ve sanayi tipi mutfak eşyası üretimi gerçekleştirilmektedir. Fakat sanayi sektörü, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Türk Cumhuriyetlerine yakınlığı, deniz, kara, hava ve demir yolu ulaşımı gibi potansiyel lojistik altyapısına sahip olmasına rağmen yeterince gelişme göstermemiştir. Samsun İli imalat sanayiinin yaratmış olduğu katma değerinin % 55,6'sı kamu, % 44,4 'ü ise özel sektör tarafından gerçekleştirilmektedir (<http://samsun.gov.tr> Erişim: 12.09.2014).

İl de Turizm ve hayvancılık sektörü samsun ekonomisinin çok az bir payına sahiptir. Bölge turizmi tarihi yerlere yapılan gezilere, yaz aylarında deniz ve kum, kış aylarında ise av turizmine dayanmaktadır. Hayvancılık ise ailelerin kendisini geçindirmesine yönelik yapılmaktadır (<http://samsun.gov.tr> Erişim: 12.09.2014).

Samsun İl'inin ilçelere göre ve yaş guruplarına göre nüfus dağılımı Tablo 4.2 ve Tablo 4.3.'de verilmiştir.

Tablo 4. 1. Samsun' un Yıllara Göre Toplam Nüfusu

Yıl	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Toplam Nüfus
2013	623.435	638.375	1.261.810
2012	617.095	634.627	1.251.722
2011	617.701	634.028	1.251.729
2010	620.015	632.678	1.252.693
2009	618.849	631.227	1.250.076
2008	607.501	626.176	1.233.766
2007	606.187	622.772	1.228.959

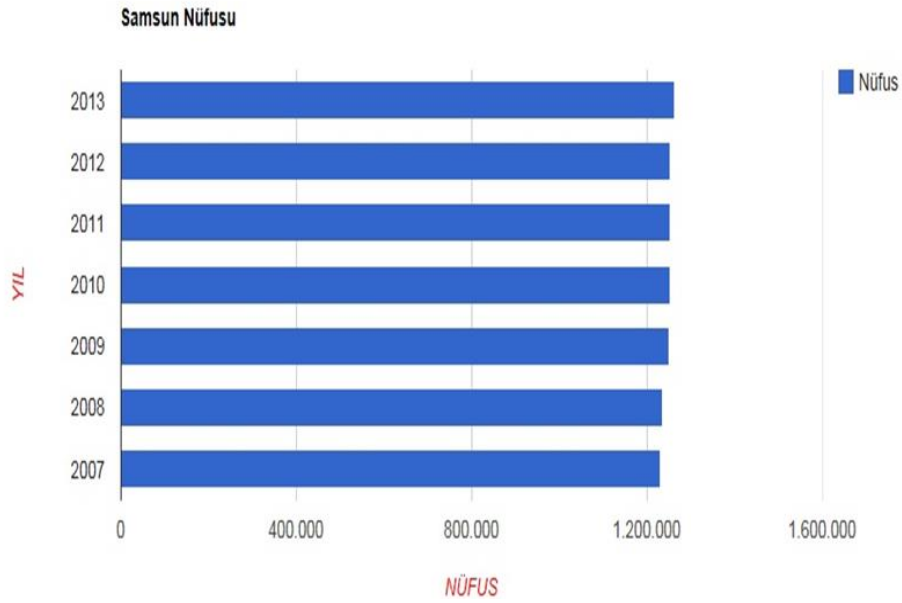
(<http://www.nufusu.com/il/samsun-nufusu> Erişim: 12.09.2014)

Tablo 4. 2. Samsun' un İlçelere Göre Nüfus Dağılımı

Yıl	İlçe	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Toplam Nüfus
2013	İlkadım	152.725	159.523	312.248
2013	Atakum	73.161	76.065	149.226
2013	Bafra	70.309	72.503	142.812
2013	Çarşamba	67.888	68.296	136.184
2013	Vezirköprü	50.229	51.486	101.715
2013	Canik	47.341	46.380	93.721
2013	Terme	36.399	37.216	73.615
2013	Tekkeköy	25.123	25.001	50.124
2013	Havza	21.098	21.693	42.791
2013	Alaçam	13.932	14.230	28.162
2013	19 Mayıs	12.089	12.365	24.454
2013	Ayvacık	11.395	11.049	22.444
2013	Kavak	10.187	10.417	20.604
2013	Salıpazarı	9.869	9.754	19.623
2013	Asarcık	8.818	8.965	17.783
2013	Ladik	8.446	8.784	17.230
2013	Yakakent	4.426	4.648	9.074

(<http://www.nufusu.com/il/samsun-nufusu> Erişim: 12.09.2014)

Şekil 4.2. Samsun' un Yıllara Göre Nüfus Artışı
(<http://www.nufusu.com/il/samsun-nufusu> Erişim:12.09.2014)



Tablo 4. 3. Samsun' un Yaş Gruplarına Göre Nüfus Dağılımı

Yıl	Yaş Grubu	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Toplam Nüfus
2013	0 – 4	43.632	41.437	85.069
2013	5 – 9	46.436	44.002	90.437
2013	10 – 14	52.433	50.212	102.645
2013	15 – 19	55.319	54.455	109.774
2013	20 – 24	47.485	48.689	96.174
2013	25 – 29	45.950	45.256	91.206
2013	30 – 34	47.336	49.140	96.476
2013	35 – 39	45.223	45.834	91.057
2013	40 – 44	42.809	44.323	87.132
2013	45 – 49	42.109	43.002	85.111
2013	50 – 54	39.829	40.143	79.972
2013	55 – 59	34.241	34.470	68.711
2013	60 – 64	27.394	28.165	55.559
2013	65 – 69	19.743	22.326	42.069
2013	70 - 74	14.631	17.823	32.454
2013	75 – 79	9.519	12.344	21.863
2013	80 – 84	7.255	10.844	18.099
2013	85 – 89	1.756	4.587	6.343
2013	90+	336	1.323	1.659

(<http://www.nufusu.com/il/samsun-nufusu> Erişim: 12.09.2014)

4.1.2. Samsun' un Ulaşım Altyapısı

Samsun; karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılık türlerinin bulunduğu bir kenttir.

4.1.2.1. Havayolu Ulaşımı

Samsun şehir merkezine 25 km uzaklıktaki Çarşamba ilçesinde 4.725 km²'lik alana kurulan havaalanı (Şekil 4.3.) 246 araç kapasitesiyle 1999 yılında faaliyete geçmiştir. Havaalanından ulusal ve uluslararası uçuşlarla sivil taşımacılık yapılmaktadır. Bu havaalanının yıllık yolcu kapasitesi yaklaşık iki milyondur. Havaalanında, Türkiye'de ilk defa özel sektör tarafından işletilmek üzere yapılmış hava kargo (Şekil 4.4) merkezi bulunmaktadır. Bu hava kargo merkezinde lojistik faaliyetlerde kullanmak amacıyla 1162 m²'lik alana sahip depo bulunmaktadır. Ayrıca toplam 1800 m³'lük hacme sahip altı adet soğuk hava deposu bulunmaktadır. Bu merkeze ayda 50 ton civarında hava kargosu indirilmekte ve 10 ton civarında hava kargosu sevk edilmektedir (<http://samsun.gov.tr/Erişim:16.09.2014>).



Şekil 4.3. Samsun Havaalanı(<http://samsun.gov.tr/?bolum=lojistik-kenti&icerik=126> Erişim:16.09.2014)

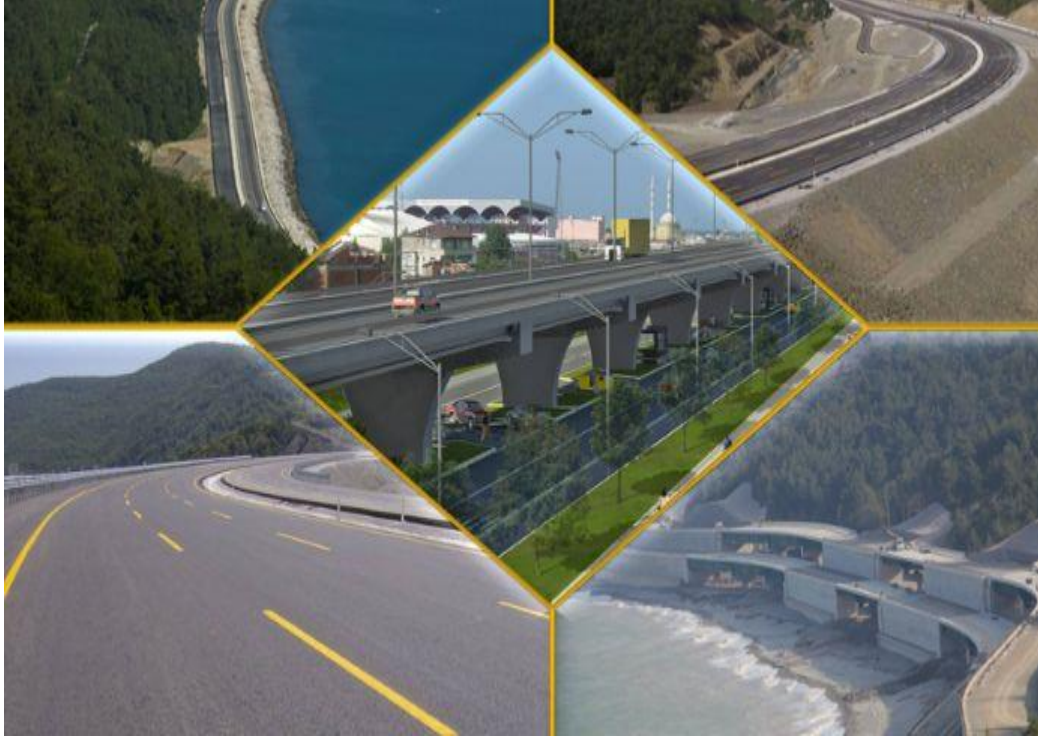


Şekil 4. 4. Samsun Hava Kargo Deposu(Samsun Lojistik Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 125)

4.1.2.2. Karayolu Ulaşımı

Samsun ili konumu sayesinde Karadeniz Bölgesinde merkez niteliğine sahiptir. Çünkü Orta Karadeniz Bölgesini, Doğu Karadeniz Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Marmara Bölgesine bağlayan önemli karayolları bulunmaktadır (<http://www.samsun.gov.tr/> Erişim: 16.09.2014).

Samsun Belediyesi tarafından ‘Samsun Denizle Kucaklıyor’ projesiyle kent merkezinde bulunan kamyon ve tır garajları kent dışına taşınmıştır. Bu taşınan garaj 36.000m²’ lik alanı kapsayacak şekilde Yeşilkent beldesine iki bölüm halinde konumlandırılmıştır. 36 dönümlük alanı kaplayan birinci bölümde 38 firma çalışmaktadır. İkinci bölüm ise 143 araç kapasitesiyle 10 dönümlük alanı kaplamaktadır (<http://www.samsun.gov.tr/> Erişim: 16.09.2014). Samsun karayolu Şekil 4.5.’te yer almaktadır.



Şekil 4.5. Samsun Karayolu
(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/karayolu_1.png Erişim:16.09.2014)

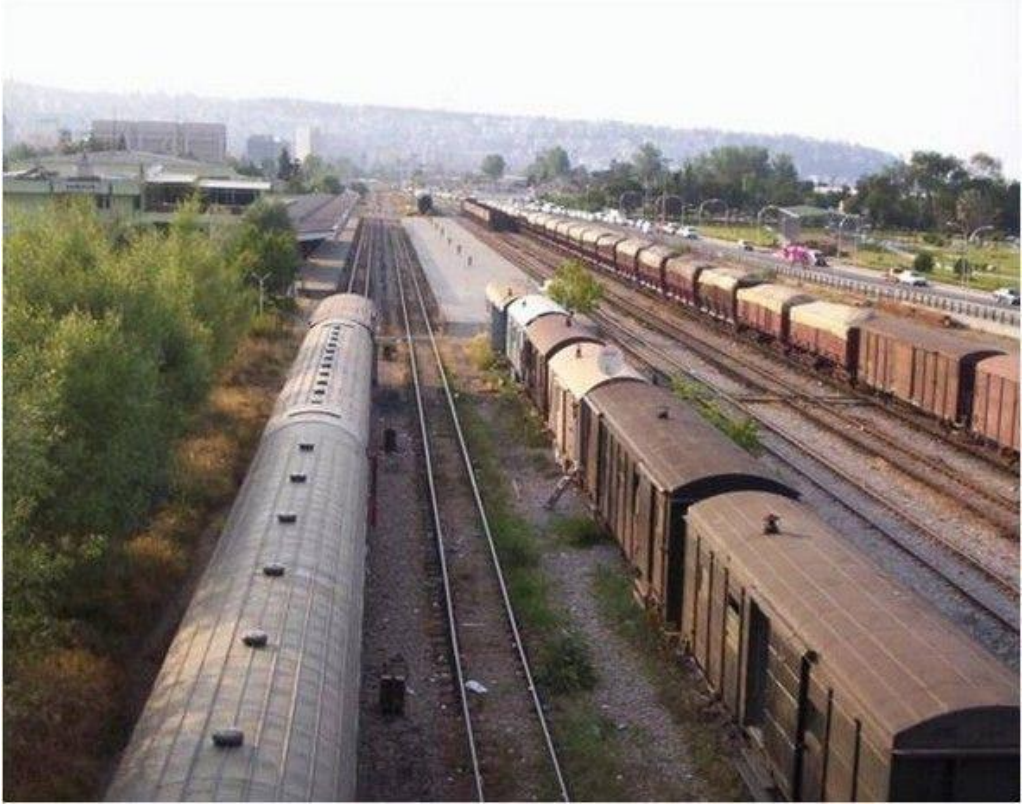
4.1.2.3. Demiryolu Ulaşımı

Türkiye içindeki demiryolu ana hat uzunluğu toplam 12.466 km'dir. Samsun İlinden geçen toplam ana hat uzunluğu ise 148 km'dir. Samsun ilinden geçen üç hat (Tablo 4.4.) mevcuttur. Kent içi ulaşımında ise Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından 2010 yılının ekim ayında faaliyete 17,2 km uzunluğundaki hafif raylı sistem mevcuttur (<http://www.samsun.gov.tr/>Erişim:16.09.2014). Samsun ilindeki demiryolu ve hafif raylı sistem Şekil 4.6. ve Şekil 4.7.'de görülmektedir.

Tablo 4. 4. Samsun İlinde Bulunan Demiryolu Hatları

Hat Uzunluk Sırası	Hat	Uzunluk (km)
1	Samsun – Kalın hattı	382,5
2	Samsun – Çarşamba hattı	35,9
3	Samsun – Gelemen hattı	11,6

(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/demirY_2.jpg Erişim:16.09.2014).



Şekil 4.6. Samsun Demiryolu Hattı
(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/demirY_2.jpg Erişim:16.09.2014)



Şekil 4.7. Samsun Kent İçi Hafif Raylı Sistem
(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/demirY_3.jpg Erişim: 16.09.2014)

4.1.2.4. Denizyolu Ulaşımı

Samsun ilinde özel sektör tarafından işletilen üç tane liman vardır. Bunlar;

- Samsunport
- Toros Gübre Limanı
- Yeşilyurt Limanı

4.1.2.4.1. Samsunport

Samsunport (Şekil 4.8. ve Şekil 4.9.) Karadeniz Bölgesinin en büyük limanı olmasının yanında demiryolu bağlantısı bulunan tek liman olma özelliğine sahiptir.

Samsunport TCDD tarafından işletilmekteyken 31.12.2009 tarihinde Samsun Uluslararası Liman İşletmeleri A.Ş.' ye devredilmiştir. Samsunportu devralan Uluslararası Liman İşletmeleri A. Ş. Limanın kapasitesini artırma, limanlarda yükleme-boşaltma işlemlerinde kullanılan donanımların hızla yenilemesi için çalışmaktadır.



Şekil 4.8. Samsun Limanı

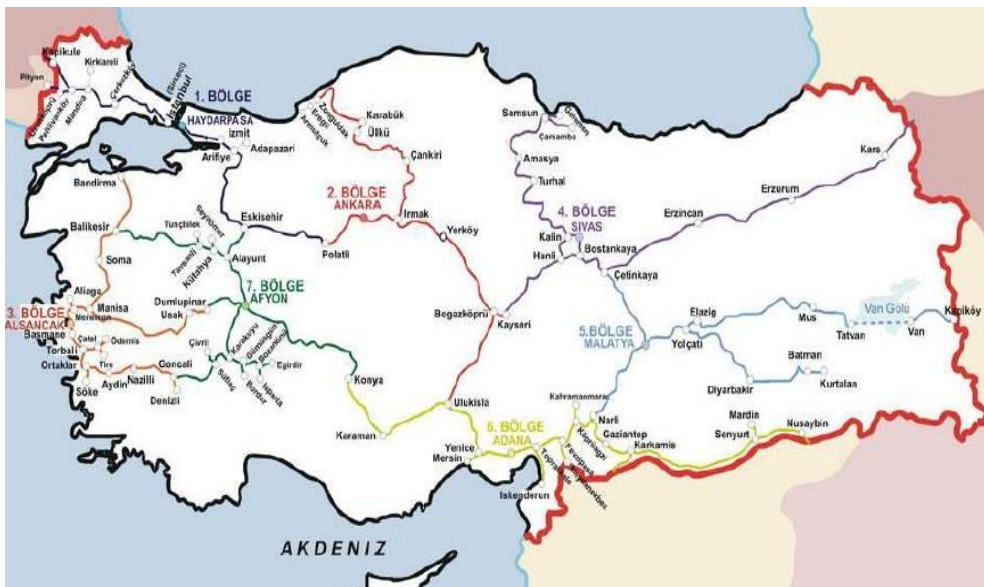
(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/deniz_2.JPG Erişim: 16.09.2014)



Şekil 4.9. Samsun Limanı

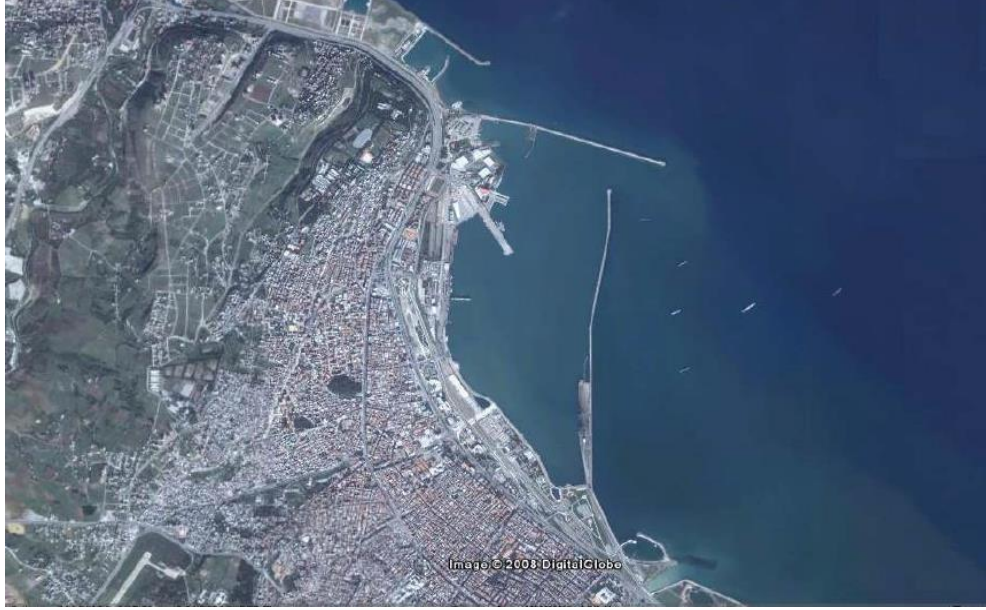
(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/deniz_2.JPG Erişim: 16.09.2014)

Samsun Uluslararası Limanı; ilin kuzeyinde, iki mendirek arasında bulunmaktadır. Bünyesinde 18 km’lik demiryolu ağı bulunduran samsun limanı, sahilde Çarşamba ve iç bölgelerde Sivas ili aracılığı ile Türkiye demiryolu ağına (Şekil 4.10.) bağlanmaktadır. Samsun Limanı sahilde Samsun-Ordu, Giresun, Trabzon ve Samsun-Sinop, iç kesimde Samsun-Amasya, Tokat ve Samsun-Çorum ve Ankara ile karayolu bağlantısı bulunmaktadır (Şekil 4.12.). Samsun Çarşamba havaalanı ise Samsun Limanına 30 km’lik bir mesafede konumlandırılmıştır. Samsun limanı’nın uyududan alınmış görüntüsü şekil 4.11.’ de görülmektedir (Samsun Lojistik Geliştime Raporu, 2009, s. 106).

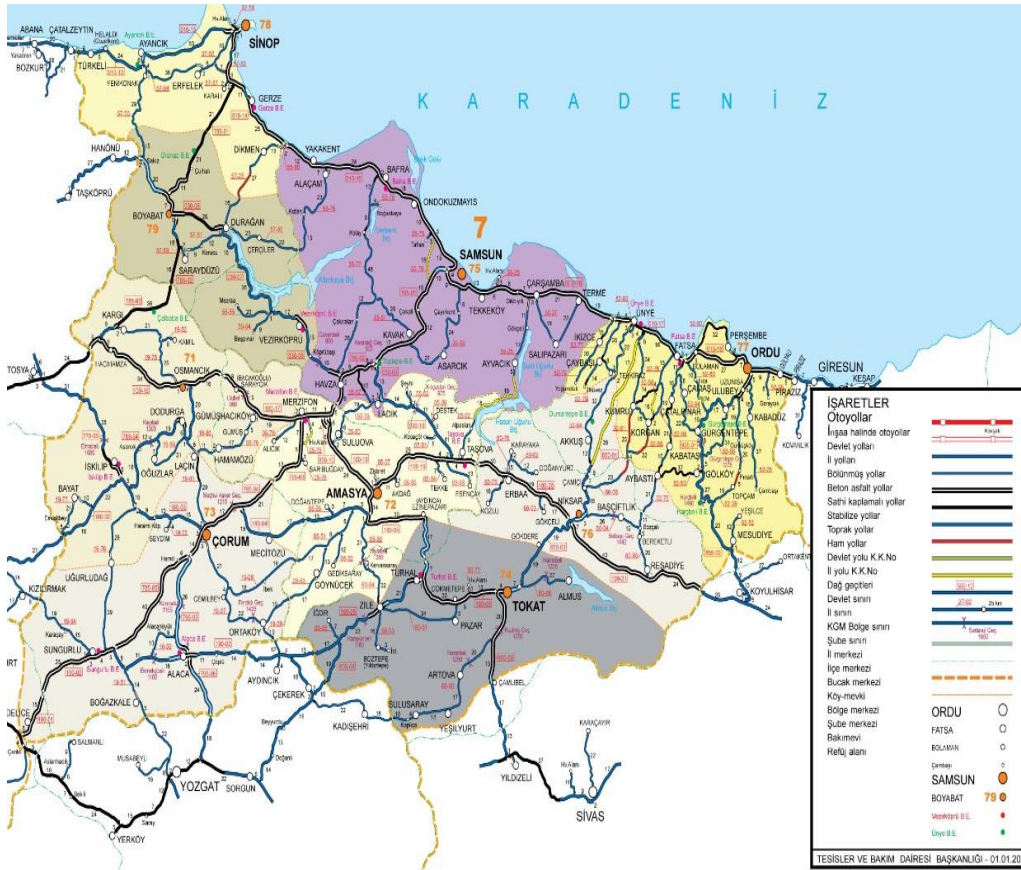


Şekil 4.10. Türkiye Demiryolu Ağı

(Samsun Lojistik Geliştime Raporu, 2009, s. 15)



Şekil 4. 11. Samsun Limanı' nın Uydü Görüntüsü(Samsun Lojistik Gelişime Raporu, 2009, s. 110)



Şekil 4.12. Samsun Karayolu Ağı

(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Bolgeler/7Bolge/Subeler/7BolgeSubeler.jpg>)
 Erişim:21.09.2014)

Samsun Limanı' nın Karadeniz Limanları arasındaki uzaklık ve saatlik mesafe Tablo 4.5. ve Şekil 4.13.' te yer almaktadır.

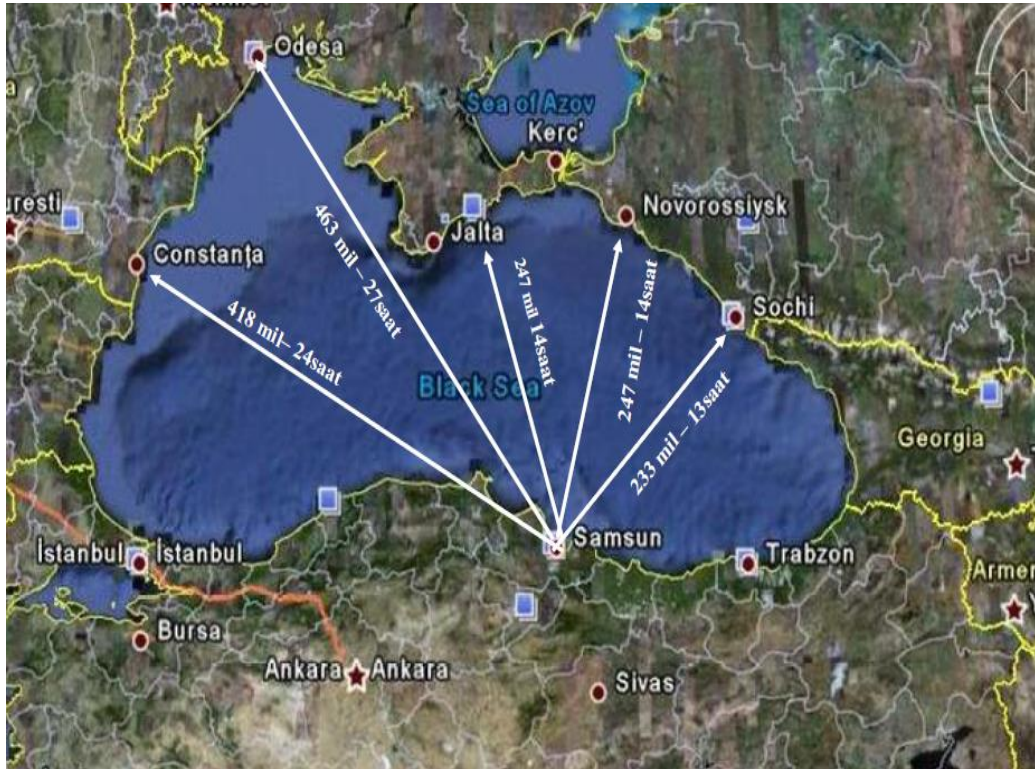
Tablo 4. 5. Samsun Limanı' nın Karadeniz Limanlarına Olan Uzaklığı

	Uzaklık	Saatlik Mesafe
Samsun-Costanja	518 mil	24 saat
Samsun-Odesa	463 mil	27 saat
Samsun-Jalta	247 mil	14 saat
Samsun-Novorossiysk	247mil	14 saat
Samsun-Sochi	233mil	13 saat

(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 119)

4.1.2.4.2. Toros Gübre Limanı

Toros Gübre Limanı (Şekil 4.14.) iki adet yanaşma rıhtımına sahip olup bir adet parmak iskeleden oluşmaktadır. 204 Metre uzunluğuna sahip olan bu rıhtımlardan biri 50.000 DWT**'lik, ikincisi ise 30.000 DWT'lik kuru yük gemilerinin yanaşabileceği şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 4. 13. Samsun Limanı' nın Karadeniz Limanlarına Uzaklığı
(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 119)

** DWT (Deadweight Tonnage): Bir geminin kaldırabileceği maksimum yük ağırlığı



Şekil 4.14. Toros Gübre Limanı

(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/deniz_2.JPG Erişim: 16.09.2014)

4.1.2.4.3. Yeşilyurt Limanı

Yeşilyurt Limanının da, (Şekil 4.15) yılda altı milyon ton yükleme ve boşaltma kapasitesine sahiptir. Limanda 16 adet kapalı depo bulunmaktadır. Bu depoların kapladığı toplam alan ise 16.800 m²'dir (<http://www.samsun.gov.tr/> Erişim: 16.09.2014).



Şekil 4.15. Yeşil Yurt Limanı

(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/deniz_2.JPG Erişim: 16.09.2014)

4.1.3. Tersane Alanları

Samsun Tekkeköy ve Terme ilçelerindeki tersanelerle gemi inşa sektöründe de faaliyet göstermeyi ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler içerisinde gemi inşa sektöründe lider üretim merkezi olmayı hedeflemektedir (www.samsun.gov.tr. Erişim:21.09.2014).

4.1.3.1. Tekkeköy Tersanesi

Tekkeköy Tersane (şekil 4.16.) bölgesindeki mendirek yapımı bitirilmif olup, Tersane bölgesindeki dört parselden  un n arazi devri gerçekleşmiştir.

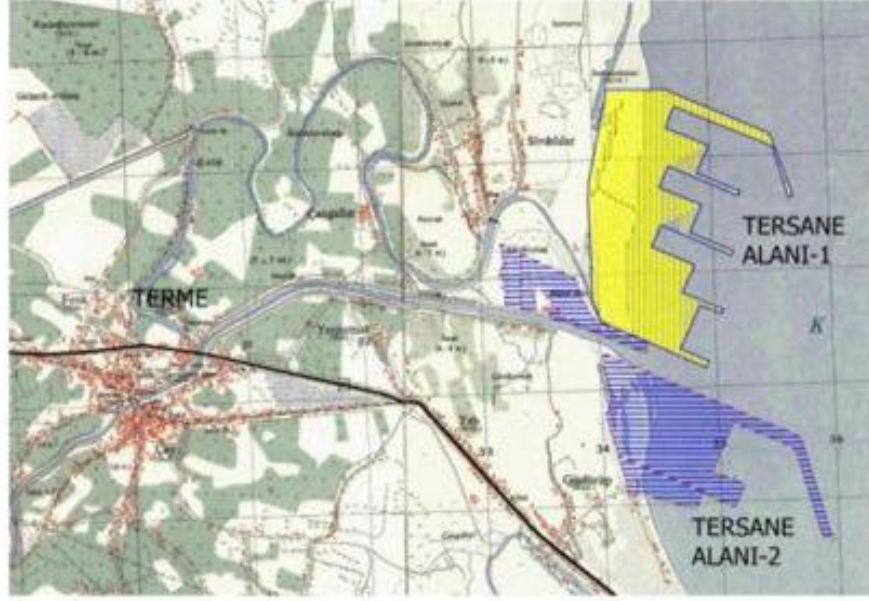
4.1.3.2. Terme Tersanesi

Terme Tersane (şekil 4.17.) bölgesindeki sekiz parselden ikisine  n izin verilmiş,  un n  n tahsisi gerçekleştirilmiş.



şekil 4.16. Tekkeköy Tersanesi

(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/deniz_12.png Erişim: 21.09.2014)



Şekil 4.17. Terme Tersanesi

(http://www.samsun.gov.tr/yonetim/resimler/Lojistik_Kenti_Samsun/deniz_12.png Erişim: 21.09.2014)

4.1.4. Samsun-Kavgaz Tren Ferry Projesi

Türkiye için Intermodal taşımacılık şeklinin önemli bir ayağını oluşturan bu proje, yüklerin kap değiştirmeksizin diğer taşımacılık türleriyle entegre olmasını sağlayacaktır. Bu projenin asıl amacı Türkiye için önemli bir pazar olan Rusya ve Türk Cumhuriyetleri (Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan) arasında demiryolu taşımacılığı yapabilmek ve yüklerin akatarılması esnasında ortaya çıkan zaman kaybını önlemek, hasar ve kayıp risk oranlarını düşürmek ve bu nedenlerden dolayı oluşabilecek mali kayıpların önüne geçmektir. Bu taşımacılık türü, Rusya ve Türk Cumhuriyetine ihraç edilecek yüklerin, yük özelliklerine göre tasarlanmış vagonlara konulmasıyla başlar. Bu vagonların demiryolu taşımacılığı ile Samsun limanına oradan da ray sistemi döşenmiş feribotlara yüklenmesiyle devam eder. Vagonlarla yüklenmiş feribot'un Rusya ve Türk Cumhuriyetlerinin karadeniz kıyısında bulunan limanlara varması ve feribot aracılığı ile taşınan vagonların demiryolu kullanılarak Rusya ve Türk Cumhuriyetlerinin iç kesimlerine ulaştırılması ile sona erecek taşımacılık projesidir. Bu işleğin tersi Türkiye'nin bu bölgelerden ithal etmiş olduğu yükler içinde geçerlidir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 129). Samsun limanında vagonların feribota yüklenmesiyle ilgili görüntüler Şekil 4.18. ve Şekil 4.19. 'da yer almaktadır.



Şekil 4.18. Vagonlar Feribot'a Yüklendirken(Samsun Lojistik Gelişime Raporu, 2009, s. 132)



Şekil 4.19. Vagonlar Feribot' a Yüklendikten Sonra(Samsun Lojistik Gelişime Raporu, 2009, s. 132)

4.2. Sinop İli

4.2.1. Coğrafi Konum, Ekonomik Yapı ve Nüfus

Dünya üzerinde 41° 12' - 42° 06' kuzey enlemleri, 34° 14' ve 35° 26' doğu boylamları arasında yer alan Sinop ili, Türkiye'nin en kuzey ucu olan Boztepe Burnu ve yarım adası üzerine konumlandırılmıştır. 5862 km² yüz ölçümüne sahip olan il, bu yüz ölçümünün %0,8' lik dilimini kullanmaktadır. Sinop il'inin batısında Kastamonu, güneyinde Çorum, güney doğusunda Samsun, kuzeyinde ise Karadeniz bulunmaktadır (Şekil 4.20.).



Şekil 4.20. Sinop'a Komşu Olan İller
(<http://www.nkfu.com/sinop-ili-hakkinda-bilgi/> Erişim: 12.09.2014)

Sinop il'inin Ayancık, Boyabat, Dikmen, Duragan, Erfelek, Gerze, Saraydüzü ve Türkeli olmak üzere sekiz tane ilçesi vardır (Şekil 4.21).

Sinop İl'inin coğrafi konumu sanayi sektörünün gelişmesinde büyük dezavantaj yaratmaktadır. İlin iç pazara uzak oluşu, Sinop-Samsun karayolunun henüz tamamlanmamış olması ve denizyolu ulaşım potansiyeline sahip olmasına rağmen, liman olmamasından dolayı denizyolu ulaşımından yeterince yararlanılamamaktadır (<http://www.sinop.gov.tr/> Erişim:13.09.2014).

Sinop ili, 16.07.2009 tarih ve 27290 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 2009/15199 sayılı "Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar" kapsamında kalkındırılacak öncelikli iller arasında yer almaktadır. Bu nedenle Sinop'a yatırım yapacak olan yatırımcılar; gümrük vergisi muafiyeti, KDV istisnası, faiz desteği, sigorta primi

işveren hissesi desteği, vergi indirimi ve yatırım yeri tahsisi gibi önemli avantajlardan yararlandırılacaktır (<http://www.sinop.gov.tr/> Erişim:13.09.2014).



Şekil 4. 21. Sinop İli'nin İlçeleri(<http://sinop.bel.tr/simgeler/sinop-haritasi.jpg>Erişim: 12.09.2014)

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı kredi desteği ile yapılan Sinop Organize Sanayi Bölgesi ile Sinop Merkez I.Kısım, Ayancık, Boyabat ve Gerze Küçük Sanayi Sitelerinde faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli sanayi işletmeleri mevcuttur. Yapımı devam eden Sinop II. Kısım Küçük Sanayi Sitesi ile Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının desteği ile kurulan ve 02.11.2011 tarihinde altyapı yapım işi ihale edilen Boyabat Organize Sanayi Bölgesi ile sanayileşmenin gelişme göstermesi beklenmektedir (<http://www.sinop.gov.tr/> Erişim:13.09.2014).

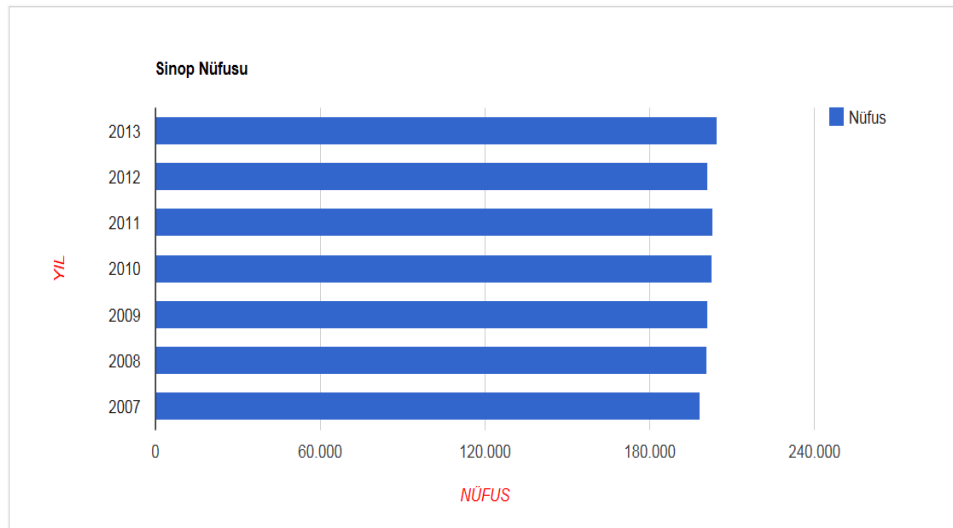
Sanayi sektöründe, orman ürünleri, toprak sanayi, gıda sanayi, balık işleme sanayi, tekstil sanayi, metal sanayi ile birlikte kimya, metal, plastik ve cam sanayi sektörlerinde faaliyet gösteren işletmeler vardır (<http://www.sinop.gov.tr/> Erişim:13.09.2014). Sinop ili' nin sanayi sektöründeki faaliyet alanları Tablo 4.7.'de yer almaktadır

Ekonomik koşullarının, sanayi gelişiminin, ulaşım alt yapısının ve istihdam alanının yetersiz olması nedeniyle Sinop'tan başka illere ve yurt dışına göç olmasına neden olmuştur. Ayrıca Sinop'ta doğurganlık düzeyinin düşük olması da il nüfusu'nun (Tablo 4.6 ve Şekil 4.22.) yavaş gelişmesine neden olmaktadır.

Tablo 4. 6. Sinop İli'nin Yıllara Göre Nüfus Dağılımı

Yıl	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Toplam Nüfus
2013	101.270	103.298	204.568
2012	99.540	101.771	201.311
2011	100.595	102.432	203.027
2010	100.147	102.593	202.740
2009	99.259	101.875	201.134
2008	98.961	101.830	200.791
2007	97.032	101.380	198.412

(<http://www.nufusu.com/il/sinop-nufusu> Erişim: 13.09.2014)



Şekil 4.22. Sinop İli' nin Yıllara Göre Nüfus Değişimi

(<http://www.nufusu.com/il/sinop-nufusu> Erişim:13.09.2014)

Tablo 4. 7. Sinop İli'nin Sanayi Sektöründeki Faaliyet Alanları

Balık sanayi,	Karadeniz bölgesinin olmazsa olmazı olan hamsinin değerlendirmesine yönelik balık unu ve yağı faaliyet göstermektedir. Elde edilen balık unu kanatlı hayvan yeminde kullanılmak üzere yem fabrikalarına pazarlanırken, başta kozmetik sanayi olmak üzere dericilik v.b. gibi sanayilerde kullanılan balık yağının büyük bir bölümü ise ihraç edilmektedir.
Gıda sanayi,	Un fabrikalarının yanında süt, ayran, peynir ve meyve suyu, küp şeker, üretimine yönelik yatırımlar mevcuttur. Ayrıca, gıda sektöründe yörenin önemli bir tarımsal ürünü olan çeltiğin işlenmesine yönelik tesisler de faaliyet göstermektedir
Tekstil sanayi,	Bölge için önemli istihdam imkânı sağlamaktadır. Tekstil üretiminde sim ipliği olarak bilinen metalize ip üreten bir işletme faaliyet göstermektedir. Üretilen bu metalize ipin büyük çoğunluğu ihraç edilmektedir
Taş ve toprağa dayalı sanayi	Tuğla ve kiremit hammaddesinin bulunduğu Boyabat ilçesinde faaliyet göstermektedir
Metal sanayi,	Tel, çivi üretimi, madeni eşya üretimi gerçekleştiren işletmeler mevcuttur
Cam sanayi,	Çıkma ve hurda camları öğütürerek, inşaatlarda dış cephe kaplamasında kullanılmak üzere cam mozaik üretimini gerçekleştirmektedir
Kimya sanayi,	Değişik türlerde deterjan üretimi gerçekleştirilmektedir

(http://www.sinop.gov.tr/default_b0.aspx?id=43 Erişim:13.09.2014)

Sinop İl'inin ilçelere göre ve yaş guruplarına göre nüfus dağılımı Tablo 4.8. ve Tablo 4.9.'da verilmiştir.

Tablo 4. 8. Sinop İli'nin İlçelere Göre Nüfus Dağılımı

Yıl	İlçe	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Toplam Nüfus
2013	Merkez	28.758	29.247	58.005
2013	Boyabat	21.588	22.250	43.838
2013	Ayancık	11.282	11.329	22.611
2013	Gerze	10.790	11.134	21.924
2013	Durağan	10.231	10.331	20.562
2013	Türkeli	7.029	7.354	14.383
2013	Erfelek	5.730	5.760	11.490
2013	Dikmen	3.080	3.058	6.138
2013	Saraydüzü	2.782	2.835	5.617

(<http://www.nufusu.com/il/sinop-nufusu> Erişim:13.09.2014)

Tablo 4. 9. Sinop İli'nin Yaş Guruplarına Göre Dağılımı

Yıl	Yaş Grubu	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Toplam Nüfus
2013	0 – 4	5.996	5.758	11.754
2013	5 – 9	6.349	6.025	12.374
2013	10 – 14	7.021	6.724	13.745
2013	15 – 19	7.653	7.313	14.966
2013	20 – 24	7.439	7.307	14.746
2013	25 – 29	6.904	6.462	13.366
2013	30 – 34	6.772	6.718	13.490
2013	35 – 39	6.190	6.047	12.237
2013	40 – 44	5.972	6.116	12.088
2013	45 – 49	6.178	6.299	12.477
2013	50 – 54	6.527	6.869	13.396
2013	55 – 59	6.586	6.613	13.199
2013	60 – 64	6.324	6.251	12.575
2013	65 – 69	4.992	5.542	10.534
2013	70 - 74	4.028	4.930	8.958
2013	75 – 79	2.831	3.677	6.508
2013	80 – 84	2.405	2.909	5.314

(<http://www.nufusu.com/il/sinop-nufusu> Erişim:13.09.2014)

4.2.2. Sinop' un Ulaşım Altyapısı

Sinop ilinde ulaşım; havayolu, denizyolu ve havayolu ile sağlanmaktadır

4.2.2.1. Havayolu

Şehir merkezine sekiz km uzaklıkta 343 m²'lik bir alan kurulmuş olan havaalanı 86 araçlık otopark kapasitesine ve yıllık 150.000 yolcu kapasitesine sahiptir. 1993 yılında açılan Sinop Havaalanı (Şekil 4.23. ve Şekil 4.24.) 2001 yılında kapatılmıştır. Yaklaşık yedi yıl faaliyet göstermeyen havaalanı 15 Temmuz 2008'de tekrar açılmış ve bu tarihten itibaren de haftanın yedi günü Sinop-İstanbul seferleri yapılmaktadır (<http://www.sinop.dhmi.gov.tr/> Erişim: 16.09.2014).



Şekil 4. 23. Sinop Havaalanı

(<http://www.sinop.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=34&mnu=3302#.V.Bf1Bstxk3E>
Erişim: 16.09.2014)



Şekil 4. 24. Sinop Havaalanı

(<http://www.sinop.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=34&mnu=3302#.V.Bf1Bstxk3E>
Erişim: 16.09.2014)

4.2.2.2. Karayolu

Üçüncü boğaz köprüsüne bağlanmak üzere tasarlanan Karadeniz Sahil Yolu projesi (Şekil 4.25.) kapsamında yapılan Samsun-Sinop arası bölünmüş karayolu çalışması tamamlanmak üzeredir. Bu çalışmanın tamamlanması ile Samsun ve Sinop arasındaki uzaklık 8-10 km kadar kısalmaktadır. Böylece Samsun ve Sinop arasındaki uzaklık 152 km olacaktır. Daha önce 2,5-3 saat olan Samsun-Sinop arası 1,5 saatlik mesafeye indirilmiş olacaktır. Bu karayolu çalışmasının tamamlanmasıyla birlikte enerji üssü olmaya hazırlanan Sinop İl'inin karayolu ulaşım sorunu da çözülmüş olacaktır (<http://www.erciyesgrup.com.tr/> Erişim: 16.09.2014).

Karadeniz Sahil Yolu projesi kapsamında gerçekleştirilen Samsun-Sinop karayolu inşaatında dünyada ilk kez Kanada da uygulanan teknik, Türkiye de ilk kez Gerze-Yakakent ilçeleri arasına çelik viyadükler ve fore kazıklar yerleştirilerek viyadükler yapılmıştır (Şekil 4.26.).



Şekil 4.25. Karadeniz Sahil Yolu

(<http://www.trthaber.com/haber/turkiye/karadeniz-sahil-yolu-calismalari-hizla-ilerliyor-43363.html>
Erişim(16.09.2014)



Şekil 4.26. Gerze - Yakakent Arasında Uygulanan Çelik Viyadükler
(<http://www.haberler.com/karadeniz-sahil-yolu-turkiye-de-ilk-kez-kullanilan-3696663-haberi/> Erişim: 16.09.2014)

4.2.2.3. Denizyolu

Tarihsel süreçte uluslararası ticarete önemli bir konuma sahip olan Sinop limanı (Şekil 4.27. ve Şekil 4.28.) ard bölgelere ulaşımında önemli etkisi olan karayolu bağlantısındaki eksiklikler ve demir yolu ulaşım altyapısının olmaması nedeniyle önemini kaybetmiştir. Şuan daha çok kurvaziye turizmi için kullanılan Sinop Limanı, 2013 yılında toplam 18 kurvaziye gemisini ve toplamda 13.000 yolcuyu ağırlamıştır (<http://emlakkulisi.com/Erişim> 16.09.2014).



Şekil 4.27. Sinop Limanı
(http://flashdenizcilik.com/sinop_limani.html Erişim: 14.09.2014)



Şekil 4.28. Sinop Limanı
(http://flashdenizcilik.com/sinop_limani.html Erişim: 14.09.2014)

Sinop Limanı' nın teknik özellikleri Tablo 4.10.' da gösterilmiştir.

Tablo 4. 10. Sinop Limanı'nın Teknik Özellikleri

Rıhtım Uzunluğu	269m
Draft	(-6,40) (-11,95m.)
Açık Saha	5.000m ²
Teorik Gemi Kabul Kapasitesi	250 GEMİ
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m).	260 m
Limani alanı(m ²).	5000m ² . (Açık Saha)
Limani Koordinatları.	Limani Koordinatları: 41°52' 54" N - 35°07' 30" E 42°00' 00" N - 35°16' 20" E 41°57' 20" N - 34°47' 30" E İskele Koordinatları: 42°01' 21" N - 35°09' 07" E
Maksimum Draft.	Karadan itibaren denize doğru gidildikçe -6m – 12,30m arasında değişmektedir.
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl).	360 Adet / Yıl
Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl).	1 642 500 Ton /Yıl
Konteyner rıhtımı ekipman Kapasitesi (Ton/Yıl).	Konteyner rıhtımı mevcut değildir. Limanda 1 adet 25t. Kapasiteli mobil vinç ve 1 adet 3 ton kapasiteli forklift mevcuttur.
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, Parlayıcı, patlayıcı maddeler, kimyasal maddeler v.b.	Kapalı depolama alanı mevcut değildir. Açık alanda bekletilebilecek katı yükler için 20 000 Ton/Yıl kapasitelidir.

(http://flashdenizcilik.com/sinop_limani.html Erişim: 14.09.2014)

4.3. Samsun ve Sinop İllerindeki Yükseköğretim Kurumları

Milli eğitim sistemi içinde, ortaöğretime dayalı, en az dört yarıyılı kapsayan her kademedeki eğitim - öğretimin faaliyetlerinin bütününe yükseköğrenim denir. Bu yükseköğretim faaliyetleri bilimsel özerkliğe ve kamu tüzelkişiliğine sahip yüksek düzeyde eğitim - öğretim, bilimsel araştırma, yayın ve danışmanlık yapan; fakülte, enstitü, yüksekokul ve benzeri kuruluş ve birimlerde gerçekleştirilmektedir (2547 Sayılı Yüksek Öğretim Kanunu, md.3, s. 5347-5348)

4.3.1. Samsun İlindeki Yükseköğretim Kurumları

Samsun ilinde yükseköğrenim faaliyeti gerçekleştiren bir tane vakıf bir tane de devlet üniversitesi mevcuttur. Bu yükseköğrenim kurumları şunlardır:

- Ondokuz Mayıs Üniversitesi(Devlet)
- Canik Başarı Üniversitesi (Vakıf)

4.3.1.1. Ondokuz Mayıs Üniversitesi

Adını 19 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal Atatürk'ün bandırma vapuruyla Samsuna geldiği tarihten alan Ondokuz Mayıs Üniversitesi (Şekil 4.29.) 1975 yılında eğitim-öğretim faaliyetine başlamıştır. Bu eğitim öğretim faaliyeti çerçevesinde Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun'un çeşitli bölgelerinde yerleşkelere sahiptir. Şehir merkezine 15 km uzaklıkta olup 8.800 dönüm arazi üzerine kurulan Kurupelit Yerleşkesi Merkez Atakum ilçesinde yer almaktadır. Ondokuz Mayıs Üniversitenin Merkez İlkadım ilçesinde Güzel Sanatlar Yerleşkesi, Çarşamba ilçesinde Mustafa Kemal Güneşdoğdu Yerleşkesi ve 19 Mayıs ilçesinde Balıca Yerleşkesi bulunmakta ve bunların haricinde diğer ilçelerinde 10 adet yerleşkesi mevcuttur. Bu yerleşkelerin tamamında yükseköğretim faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için 16 fakülte, üç yüksekokul, 11 meslek yüksekokulu, beş enstitü, bir konservatuar ve 21 uygulama araştırma merkezi mevcuttur (<http://www.omu.edu.tr/> Erişim: 13.09.2014). Ondokuz mayıs üniversitesin eğitim-öğretim birimleri Tablo 4.11. de yer almaktadır.



Şekil 4.29. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Kurupelit Yerleşkesi - Samsun(<http://www.omu.edu.tr/> Erişim: 13.09.2014)

Tablo 4. 11. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Yükseköğretim Birimleri

FAKÜLTELER	
1	Ali Fuat Başgil Hukuk Fakültesi
2	Diş Hekimliği Fakültesi
3	Eğitim Fakültesi
4	Fen Edebiyat Fakültesi
5	Güzel Sanatlar Fakültesi
6	Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi
7	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
8	İlahiyat Fakültesi
9	İletişim Fakültesi
10	Mimarlık Fakültesi
11	Mühendislik Fakültesi
12	Tıp Fakültesi
13	Turizm Fakültesi
14	Veteriner Fakültesi
15	Yaşar Doğu Spor Bilimleri
16	Ziraat Fakültesi
YÜKSEKOKULLAR	
1	Samsun Sağlık Yüksekokulu
2	Sivil Havacılık Yüksekokulu
3	Yabancı Diller Yüksekokulu
KONSERVATUVAR	
1	19 Mayıs Samsun Devlet Konservatuvarı
MESLEK YÜKSEKOKULARI	
1	Adalet Meslek Yüksekokulu
2	Alaçam Meslek Yüksekokulu

3	Bafra Meslek Yüksekokulu
4	Çarşamba Ticaret Borsası Meslek Yüksekokulu
5	Havza Meslek Yüksekokulu
6	Kavak Meslek Yüksekokulu
7	Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulu
8	Samsun Meslek Yüksekokulu
9	Terme Meslek Yüksekokulu
10	Vezirköprü Meslek Yüksekokulu
11	Yeşilyurt Demir Çelik Meslek Yüksekokulu
	ENSTİTÜLER
1	Eğitim Bilimleri Enstitüsü
2	Fen Bilimleri Enstitüsü
3	Güzel Sanatlar Enstitüsü
4	Sağlık Bilimleri Enstitüsü
5	Sosyal Bilimler Enstitüsü

(<http://www.omu.edu.tr/akademikErşim>: 13.09.2014)

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesindeki Uluslararası Ticaret ve Lojistik, Sivil Havacılık Yüksekokulundaki Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, Alaçam Meslek Yüksekokulunda Lojistik, Deniz ve Liman İşletmeciliği gibi lojistik sektörüne yönelik eğitim-öğretim programları mevcuttur. Bu programlar Gelemen lojistik köyü ve yazının beşinci bölüm de değinilecek olan ve kurulum aşaması devam eden, Tekke Köydeki lojistik merkez için gerekli olan ara eleman ihtiyacına cevap verebilmek için eğitim – öğretim faaliyetlerini sürdürmektedir (ÖSYS Tercih Kılavuzu, 2014, s. 135, 274-275).

4.3.1.2. Canik Başarı Üniversitesi

Başarı Eğitim ve Kültür Vakfı ve Tanrıverdi Vakfı tarafından 2010 yılında Samsun ili' nin Canik ilçesine kurularak eğitim-öğretim faaliyetine başlamıştır. Canik başarı Üniversitesi(Şekil 4.30. ve Şekil 4.31.) dört fakülte, iki enstitü ile eğitim öğretim faaliyetlerine devam etmektedir. Bu fakülte ve enstitüler Tablo 4.12.'de görülmektedir (<http://www.basari.edu.tr/> Erişim: 13.09.2014).

İktisadi ve idari bilimler fakültesi bünyesinde bulunan Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik programı lojistik sektörüne yönelik insan kaynağı yetiştirmeyi amaçlamaktadır (ÖSYS Tercih Kılavuzu, 2014, s.189).

Tablo 4. 12. Canik Başarı Üniversitesi Yükseköğretim Birimleri

	FAKÜLTELER
1	Eğitim Fakültesi
2	Fen-Edebiyat Fakültesi
3	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
4	Mimarlık ve Mühendislik Fakültesi
	ENSTİTÜLER
1	Sosyal Bilimler Enstitüsü
2	Fen Bilimleri Enstitüsü

(<http://www.basari.edu.tr/> Erişim: 13.09.2014).



Şekil 4. 30. Canik Başarı Üniversitesi(<http://www.canik.bel.tr/fotograflar.asp?id=15339> Erişim:13.09.2014)



Şekil 4. 31. Canik Başarı Üniversitesi Kampüs Girişi
(<http://www.canik.bel.tr/fotograflar.asp?id=15339> Erişim: 13.09.2014)

4.3.2. Sinop İlindeki Yükseköğretim Kurumları

4.3.2.1. Sinop Üniversitesi

2007 yılında kurulan Sinop üniversitesi (Şekil 4.32.), bünyesinde bulundurduğu altı fakülte, iki yüksekokul, iki enstitü ve beş meslek yüksekokulu ile eğitim öğretim faaliyetlerini sürdürmektedir. Sinop Üniversitesinin eğitim-öğretim birimleri Tablo 4.13' te yer almaktadır (<http://www2.sinop.edu.tr/> Erişim: 13.09.2014).



Şekil 4. 32. Sinop Üniversitesi Kampüs Girişi
(http://www.sinop.edu.tr/universite/img/foto_sinop_uni/foto/default.html Erişim:13.09.2014)

Tablo 4. 13. Sinop Üniversitesi Yükseköğretim Birimleri

	FAKÜLTELER
1	Su Ürünleri Fakültesi
2	Fen-Edebiyat Fakültesi
3	Eğitim Fakültesi
4	Boyabat İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
5	İlahiyat Fakültesi
6	Mühendislik-Mimarlık Fakültesi
	YÜKSEKOKULLAR
1	Sağlık Yüksekokulu,
2	Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu
	MESLEK YÜKSEKOKULARI
1	Boyabat Meslek Yüksekokulu
2	Meslek Yüksekokulu
3	Ayancık Meslek Yüksekokulu
4	Gerze Meslek Yüksekokulu
5	Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulu
	ENSTİTÜLER
1	Fen Bilimleri Enstitüsü
2	Sosyal Bilimler Enstitüsü

(<http://www2.sinop.edu.tr/index.aspx?web=Universitemiz&id=2>Erişim:13.09.2014)

Ayancık Meslek Yüksekokulu bünyesindeki Lojistik programı ve Gerze Meslek Yüksekokulundaki Deniz ve Liman İşletme programı, bölgede lojistik ve denizcilik alanında faaliyet gösteren kurumlara nitelikli personel yetiştirmeyi amaçlamaktadır (ÖSYS Tercih Kılavuzu, 2014, s.136).

BÖLÜM 5

UYGULAMA

5.1. Lojistik Köyler'in Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokulları' nın Rolü: "Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama"

Bu bölümde TR 82 bölgesel kalkınma planı içinde yer alan Sinop iline ve TR83 Lojistik Mater Plan programında Samsun ili' nin önemine değinilmiş ve lojistik faaliyetler açısından potansiyel durumu ele alınmıştır. Bu master plan kapsamında Samsunda kurulması düşünülen 'Lojistik Köy' için önerilen alternatif arazilere de değinilmiştir.

Son olarak Sinop ve Samsun illerinde faaliyet gösteren lojistik firmalarına, bünyesinde; lojistik, deniz ve liman işletme programı bulunduran meslek yüksekokullarına, ilgili kamu kuruluşlarına uygulanan anket çalışmasından elde edilen veriler, bilgisayarda sayısal analiz istatistik programı (SPSS 16.00) kullanılarak analiz edilmiştir. Analiz sonucunda elde edilen bulgular bu bölümde değerlendirilmiştir. İlgili anket EK-1'de yer almaktadır.

5.2. Sinop' un Lojistik Geleceği

Sinop İl'inin ulaşım alt yapısının yetersiz olması ilin büyük pazarlarla erişimini engellemiş ve yoğun göç vermesine neden olmuştur. Bu durum ilin sermaye ve işgücü yönünden gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir. Sinop ilindeki bu olumsuz tabloyu gidermek ve ilin kalkınmasını sağlamak amacıyla Sinop ili, Kastamonu ve Çankırı illerinin de yer aldığı TR 82 bölgesel kalkınma planı içerisine dâhil edilmiştir. Bu plan çerçevesinde bölgenin ulaşım alt yapısına büyük önem verilmekte ve Sinop İl'inin büyük pazarlara ulaşılabilirliğinin artırılması amaçlanmaktadır (www.kuzka.gov.tr.).

TR 82 bölgesinde yer alan Kastamonu ili Sanayi, hayvancılık, üniversite, turizm sektörlerinde gelişmeyi hedeflerken Çankırı ili de hem tarım hem de sanayi sektöründe önemli bir merkez haline gelmeyi planlamaktadır. Sinop ili ise Turizm, eğitim ve enerji alanında ön plana çıkmayı hedeflemektedir (www.kuzka.gov.tr.).

Sinop ilini Kastamonu iline bağlayan yollarda bölünmüş yol yatırımları ve yolların kalitesi arttırılmıştır. Sinop- Samsun illerini bağlayan karayolu tamamlanmış, Sinop İl'inin Samsun iliyle bağlantısı güçlendirilmiştir. Ayrıca Kastamonu ilinde bulunan Ilgaz Tünelinin tamamlanmasıyla birlikte Sinop İl'inin TR 82 bölgesinde yer alan illerle ve komşu illerle olan fonksiyonel ilişkisi artmış olacaktır (www.kuzka.gov.tr).

Sinop havaalanı bölgesel gelişmelere bağlı olarak uluslararası hava yolu taşımacılığına hizmet verecek şekilde tadilata alınmış ve pist uzatma çalışmaları bu doğrultuda tamamlanmıştır. Şuan sadece İstanbul hattına hizmet veren Sinop havaalanının geliştirilmesi düşünülen sektörlerle ilgili olarak İzmir, Antalya, Ankara ve Ortadoğu ülkelerinden uçak seferlerinin yapılması gerekliliğini gündeme getirmiştir (www.kuzka.gov.tr).

Sinop Nükleer Enerji Santrali, Sinop ili İnceburun Yarımadası'nın deniz kenarında kurulacaktır. Bu nükleer enerji santrali Türkiye'nin Akkuyu (Mersin) Nükleer Enerji Santrali'nden sonra projelendirilen ikinci nükleer enerji santrali olacaktır. Bu doğrultuda 3 Mayıs 2013 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Japonya Hükümeti arasında Sinop'ta Nükleer Enerji tesisinin kurulması ve işletimine dair anlaşma varılmıştır (http://www.nukleer.gov.tr Erişim: 03.11.2014 ; http://tr.wikipedia.org Erişim: 03.11.2014).

Nükleer santral yapımının Sinop' un geleceğini nasıl etkileyeceği ile ilgili olarak Sinop Liman Müdürü Sayın Özgür OKAN'ın görüşlerine başvurulmuştur.

OKAN' a göre; Sinop Liman (Çakıroğlu Liman İşletmesi)'ı gümrüklü liman sahası ve ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu) koda tabi olduğu için kullanımı muhtemeldir ve kullanılmalıdır. 2009 ve 2010 yıllarındaki petrol platform çalışmalarında kullanıldığı gibi. Limana gelen yüklerin tahliyesi ise şehir içi trafiğini aksatmayacak zaman diliminde yapılacaktır. Ayrıca Samsun limanının da kullanılması gündemdedir. Nükleer santralin yapımı ile ilgili olarak Demirci köyünde bulunan Demirci Limanı incelenmiştir. Fakat Demirci Limanı balıkçı barınağıdır bu sebeple ticari bir geminin yanaşması ve işlemlerinin yapılması hususlarına idare tarafından izin verilmeyecektir. Nükleer santral içinse, yapım aşamasında kesin bir sayı olmamakla birlikte yaklaşık 10.000 kişi istihdam edilecektir. Nükleer santralin güvenliğinin sağlanabilmesi için bir güvenlik biriminin

kurulacağı öngörülmektedir. Sonuç olarak Sinop ilindeki bu gelişmeler il nüfusunu arttıracak ve il ticari faaliyetler açısından ilerleme kaydedecektir.



Şekil 5.1. Demirci Limanı
(<http://bizimkaradeniz.com.tr/news.php?id=495> Erişim: 02.12.2014)



Şekil 5.2. Sinop Limanı
(<http://www.turizmhaberleri.com/koseyazisi.asp?ID=1635> Erişim: 02.12.2014)

Sinop' un lojistik faaliyetlere yönelik planları hakkında bilgi edinebilmek için Sinop Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Erol Derici' nin görüşlerine başvurulmuştur.

Dericiye göre, Sinop organize sanayi bölgesinde mevcut tır garajı bulunmaktadır. Fakat aktif bir şekilde kullanılmamaktadır. Ayrıca gerekli şartların oluşması ve

gümrük faaliyetlerinin işlerlik kazanması durumunda Sinop Limanı ile Ukrayna' nın Kerç Limanı arasında Ro-Ro taşımacılığı başlayacaktır. Bu iki liman arasında daha çok meyve ve sebze taşımacılığı gerçekleştirilecektir. Sinop Limanına gelen tırların, şehir içi trafiğini aksatmaması için gece 22.00'dan sabah 06.00'a kadar geçişine izin verilecektir. Bu saat aralığının yaz saat uygulamasıyla birlikte değişebilecektir. Ayrıca Ilgaz Tünelinin faaliyete geçmesiyle birlikte Sinop ili ticaret anlamında büyük aşamalar kaydedecektir.

Sinop İli Birinci Kalkınma Çalıştay Sonuç Raporun da bir takım sorunlar tespit edilmiştir. Bu sorunların neler olduğu, bu sorunların giderilmesine yönelik yapılması gereken projeler ve bu projelerin hangi kurumların sorumluluğunda olduğu ifade eden bilgiler Tablo 5.1'de yer almaktadır. Tablo 5.1.Sinop İl'inin Lojistik Sorunları yer almaktadır (Sinop İli Birinci Kalkınma Çalıştay Sonuç Raporu 2014-2023, Eylül 2014).

5.3. Samsun'un Ana Taşımacılık Hatları Üzerindeki Önemi

Türkiye coğrafi konum itibariyle Rusya, Türk Cumhuriyetleri, Ortadoğu, Çin, Hindistan, Avrupa ve Amerika gibi pazarları birbirine bağlamaktadır. Bu nedenle Türkiye lojistik faaliyetler açısından merkez konumundadır. Bu durum sayesinde Türkiye potansiyel lojistik köy konumundadır. Türkiye de mevcut olan bu potansiyelin ortaya çıkabilmesi ve değerlendirilebilmesi içinse, Türkiye'de lojistik altyapısına sahip stratejik bölgeler ön plana çıkmaktadır. Bu bölgelerden birisinde Orta Karadeniz Bölgesinde yer alan Samsun ilidir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.I).

Samsun; karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu gibi ulaşım altyapılarının yanında serbest bölgesi, organize sanayi bölgeleri ve gelişmiş sanayi altyapısıyla bölgenin dünya ya açılmasını sağlayan bir kenttir. Bu nedenle Samsun il'inin dâhil olduğu ve olabileceği bir takım projeler tasarlanmıştır. Bu projeler, günümüzde çağdaş ipek yolu olarak ifade edilen TRACECA projesi bir diğer projede Viking Projesidir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.I).

Tablo 5.1. Sinop İl'inin Lojistik Sorunları

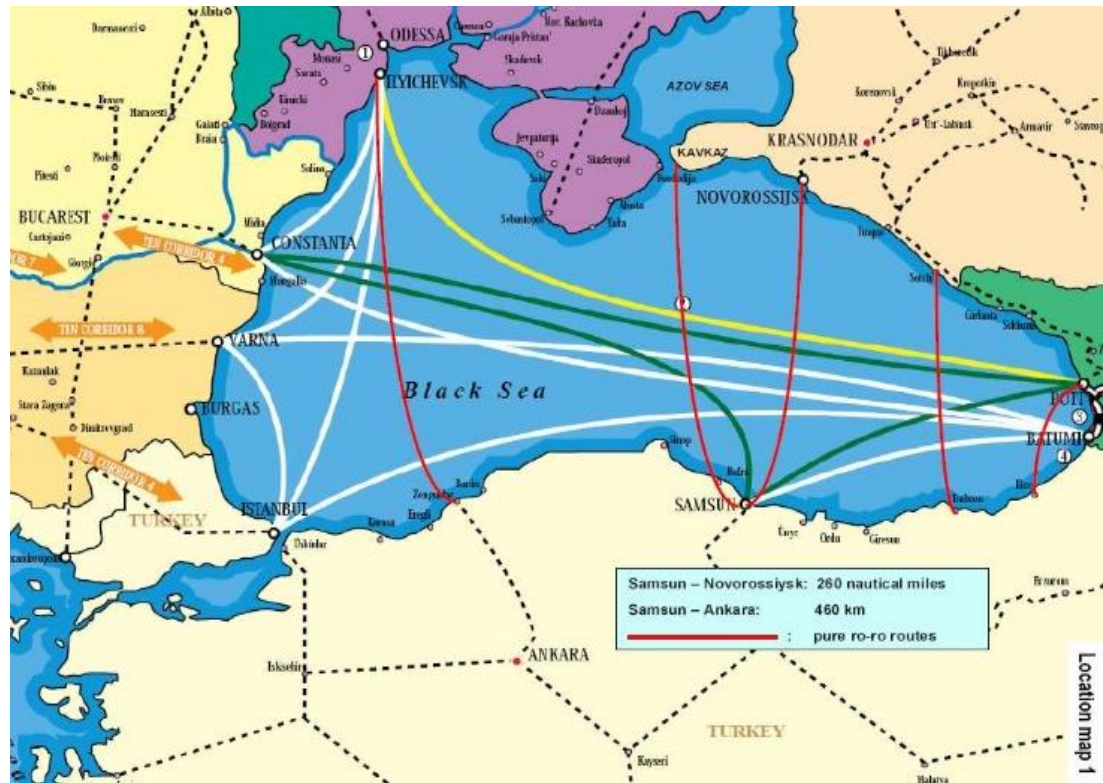
Sorunlar	Projeler	Sorumlu Kurumlar
Yenilenebilir enerji ve nükleer enerjiye yönelik yan sanayide hazırlıksız olunması	Karma ve İhtisas OSB' lerin Kurulması	<ul style="list-style-type: none">- Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl müdürlüğü- KUZKA- Organize Sanayi Bölgeleri Müdürlüğü
Lojistik Maliyetlerin Yüksek Olması	Karayolları Çalışmalarının Hızlandırılması, Yük Limanı Konseptinin Benimsenmesi, Demirci Köyü'nde yer alan Yük Limanı Projesinin aktif hale getirilmesi, demiryolu bağlantısının kurulması	<ul style="list-style-type: none">- Karayolları Bölge Müdürlüğü- Liman İşletmeleri- TCDD- Samsun Ulaştırma Bölge müdürlü
Atık Yönetimi'nin Yetersiz olması	Atık tesislerinin Sinop merkezde yapılması, Çalıştırılması ve İşletilmesi, Atıkların geri dönüşümünün sağlanması	<ul style="list-style-type: none">- Belediyeler- Valilik- Mahali İdare Birlikleri- Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
İlçeler arası Karayolu bağlantısının zayıf olması	Karayolu kalitesinin artırılması ve Toplu taşımanın sevk edilmesi	<ul style="list-style-type: none">- Karayolları Bölge Müdürlüğü- İl özel İdaresi- Özel sektör- Kooperatifler- Belediyeler
Karadeniz havzasından istenilen düzeyde yararlanılmaması	Sinop ve Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeler arasında turistik amaçlı deniz ve hava ulaşımının yapılması konusunda girişimlerde bulunulması	<ul style="list-style-type: none">- Kültür ve Turizm Bakanlığı- Valilik- Sinop belediye başkanlığı- Turizm İşletmecileri- Seyahat Acenteleri- Kıyı ülke Ateşelikleri
Su ürünlerinde işletme tesisi ve soğuk hava deposunun kurulmasında arazi sorunu	Su Ürünleri Organize Sanayim Bölgesi	<ul style="list-style-type: none">- Bilim, Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü- Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü- Milli Emlak Müdürlüğü

(Sinop İli 1. Kalkınma Çalıştay Sonuç Raporu 2014-2023, Eylül 2014)

5.3.1. TRACECA Projesi

Açılımı ‘Transport Corridor Europe Caucasus and Asia’ kelimelerinden gelen ve Avrupa Birliği tarafından organize edilerek oluşturulan proje, Avrupa, Kafkasya ve Asya ülkeleri arasındaki ulaşım koridoru’dur (Şekil 5.1). Bu koridorun amacı Avrupa, Kafkasya ve Asya ülkeleri arasında kara, hava ve deniz ulaşımının entegre bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaktır (<http://www.utikad.org.tr/> Erişim: 17.09.2014; Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.II).

TRACECA projesinin hayata geçmesiyle Samsun Limanı ile Karadeniz’deki diğer önemli limanlar arasında demiryolu ve denizyolu kombine taşımacılık faaliyeti gerçekleşecektir.



Şekil 5. 3. TRACECA Projesi(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 10)

5.3.2. Viking Projesi

Viking Projesi (Şekil 5.2. ve Şekil 5.3.); Türkiye, Litvanya, Ukrayna ve Belarus tarafından gerçekleştirilen proje, Baltık Denizinden Karadeniz’e konteynerlerle kombine demiryolu taşımacılığını kapsamaktadır. Samsun ili henüz bu projeye dâhil edilmemiş olmasına rağmen ekonomik veriler, Samsun ili’ nin bu projeye dâhil

edileceğini öngörmektedir. Çünkü Dünyadaki toplam döviz rezervlerinin yüzde 30'dan fazlasını elinde bulunduran BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin) ülkeleri önümüzdeki yirmi yıllık dönemde küresel GSMH paylarının yüzde 20'yi bulacağı tahmin edilmektedir. Bu tahmin doğrultusunda üç milyara yakın insanın yaşadığı BRIC ülkeleriyle olan ilişkilerde Samsun'un konumu proje içerisinde önem kazanmaktadır (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.II; <http://samsun.gov.tr/> Erişim: 16.09.2014).



Şekil 5. 4. Viking Projesi(UTIKAD, Türk Lojistik Sektörü Değerlendirmesi, 2012, s. 36)

5.4. Samsun'un Lojistik Potansiyeli

Lojistik sektörü için gerekli olan en önemli unsur kombine taşımacılık imkânı sağlayabilecek kara, hava, demir ve deniz yollarıdır. Samsun'un bu ulaşım türlerine sahip olması önemli bir avantaj yaratmaktadır. Bu avantaj Karadeniz bölgesinin İç Anadolu ve Batı Anadolu bölgelerine bağlanması imkânını vermektedir. Böylece Samsun, Anadolu'ya giden ve Anadolu'dan gelen yüklerin merkezi olma potansiyeline sahiptir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 13, 81, 83).



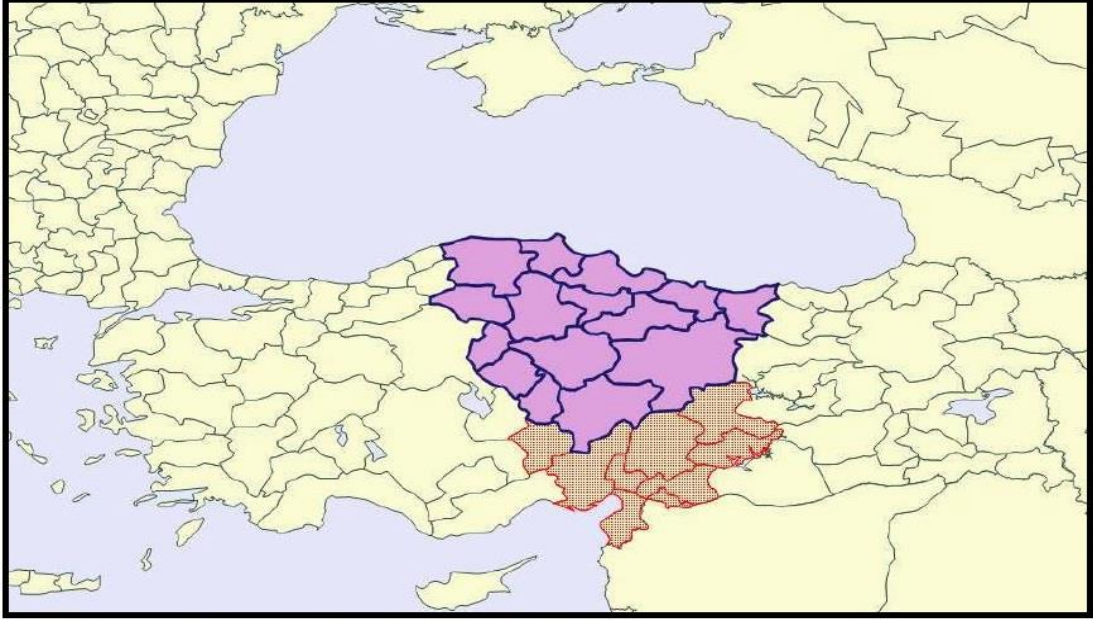
Şekil 5.5. Samsun Limanı' nın Baltık Denizi Bağlantısı - Viking Projesi(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s. 10)

Samsun Karadeniz havzasının lojistik merkezi olma yönünde potansiyeli vardır. Çünkü Samsun; Mersin, İstanbul ve İzmir bağlantılı liman hizmetlerinin Karadeniz havzasındaki dağıtım merkezi olabilecek konumdadır (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.15).

Samsun' un potansiyel hinterland alanı geniştir (Şekil 5.4.). Tokat, Amasya ve Çorum illerinden gelen maden, sanayi ve tarım ürünleri Samsun Limanından ihraç edilmektedir. Samsun Limanı bünyesinde barındırdığı demiryolu bağlantısı ile Anadolu'ya dağıtılan tahıl, kömür ve tomruk yükleri için Sivas, Kayseri ve Gaziantep illerinde ard bölgesine dâhil etmektedir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.11).

Türkiye'de yük taşımacılığı genel olarak Karadeniz'den Akdeniz'e doğru gerçekleşmektedir. Bu yük akışı yönüne göre, Samsun Limanı ile Mersin Limanı arasındaki mesafe, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki transit taşımacılık faaliyetleri için en yakın mesafedir. Bu mesafe gerekli demiryolu ve karayolu altyapısı ile birleştirmesi durumunda taşımacılık faaliyeti gerçekleştiren işletmelere maliyet avantajı sağlayacaktır. Ayrıca Karadeniz' den Akdeniz' e veya Akdeniz' den

Karadeniz' e geçiş için kullanılan boğazların, trafik yoğunluğunun azalacak olması deniz kazaları ve deniz kirliliği riski azaltmış olacaktır (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.122-123).



şekil 5. 6. Samsun İli' nin Potansiyel Hinterlandı(Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.12)

Rusya ile Türkiye arasındaki ticari faaliyetleri arttırmaya yönelik Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında tren-ferry taşımacılığı yapılmaktadır. Rusyan'dan vagonlarla gelen yükler tren-ferry taşımacılığı sayesinde Samsun Limanında bulunan demiryoluyla, Türkiye de demir yolu altyapısına sahip i bölgelere kesintisiz bir şekilde taşınabilmektedir (<http://samsun.gov.tr/>Erişim: 16.09.2014).

İllerin nüfus yoğunluğuna göre Türkiye'nin 15. ve Kardeniz Bölgesinin en büyük ili olan Samsun ili, lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu insan kaynağını gerek kent merkezinde, gerek ilçelerinde gerekse, Sinop'un ilçelerinde bulunan yükseköğretim kurumlarından karşılama potansiyeline sahiptir.

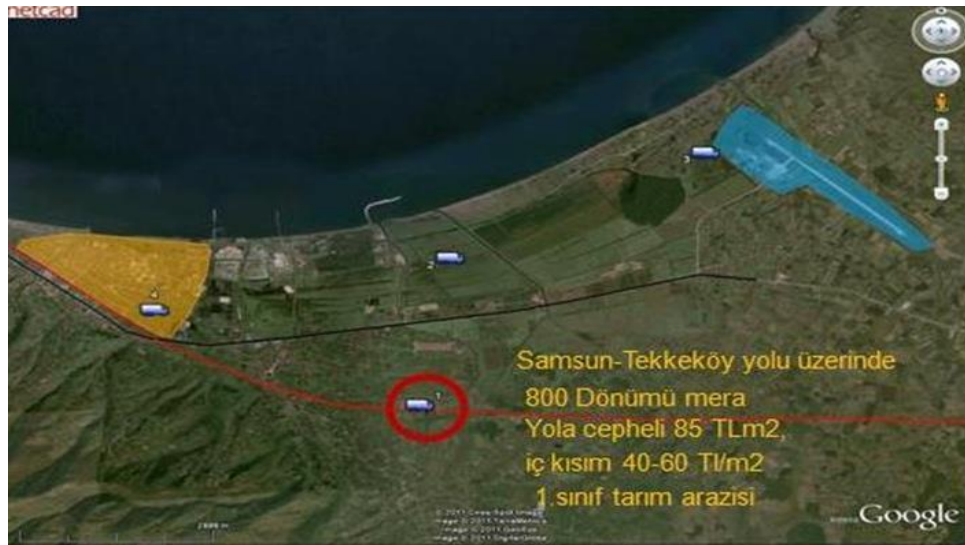
Samsun Büyük şehir Belediyesi tarafında organize edilen evre düzeni çalışmasına yönelik bazı kullanım alanları oluşturulmuştur. Bu kullanım alanları; tersane alanı, sanayi alanları, ticaret merkezleri, TCDD' nin alanı, bölgesel hastane, gıda sanayi ve niversite alanları şeklinde belirlenmiştir. şehir düzenlemesi de Samsun' un lojistik st olma potansiyelini desteklemektedir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.82)

Samsun, bahsi geçen potansiyel durumlar nedeniyle, Karadeniz'in ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin Türkiye ile bağlantısında üretim, transfer, ithalat ve ihracat alanlarında, lojistik merkez olmayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda Lojistik sektöründe faaliyet gösteren paydaşların yer aldığı TR83 (Samsun, Ankara, Tokat, Çorum) Bölgesi Lojistik Platformu, Orta Karadeniz Bölgesi'nin lojistik faaliyetler açısından merkez haline gelebilmesi için, Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında TR83 Bölgesi Lojistik Master Programı hazırlanmıştır (<http://samsun.gov.tr/Erişim:16.09.2014>). Bu lojistik master programı doğrultusunda, 2004 yılında çıkan bir yasa ile Samsun ili' ne bağlanan Tekkeköy ilçesinde lojistik köy kurma kararı verilmiştir (Samsun Lojistik Geliştirme Raporu, 2009, s.81).

5.5. Samsun' da Lojistik Köy İçin Önerilen Alanlar

Samsun, Orta Karadeniz Bölgesi'nin lojistik faaliyetler açısından merkez olmayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda Samsun iline Lojistik Köy kurulabilmesi için beş farklı alan önerilmiştir. Bunlar (<http://www.haberexen.com/Erişim10.09.2014>);

- Samsun Tekkeköy yolu üzerinde 800 dönümü mera olan, cephesi mera yoluna doğru olan birinci sınıf tarım arazisidir (Şekil 5.5.). Bu alanın metrekaresi 85 TL olup, İç kısımlar da ise metrekaresi 40-60 TL'dir.



Şekil 5. 7. Samsun - Tekkeköy Yolu Üzerindeki Arazi
(<http://www.haberexen.com/lojistik-koy-icin-5-alternatif-arazi-34861h.htm> Erişim 10.09.2014)

- İnşaat halindeki tersane ve mendirek alanının güneyinde yaralan, tamamı kamu arazisi olan birinci sınıf tarım arazisidir (Şekil 5.6).



Şekil 5. 8. Tersane ve Mendirek Alanı' nın Güneyindeki Arazi

(<http://www.haberexen.com/lojistik-koy-icin-5-alternatif-arazi-34861h.htm> Erişim 10.09.2014)

- Havaalanının batısında 600 dönüm kamu arazisi olan (özel mülkiyetle ihtilafı) metrekaresi 40 - 60 TL olan, birinci sınıf tarım arazisidir. Bu arazinin batısında ormanlık alan vardır (Şekil 5.7).



Şekil 5. 9. Havaalanı' nın Batısında Kalan Arazi

(<http://www.haberexen.com/lojistik-koy-icin-5-alternatif-arazi-34861h.htm> Erişim 10.09.2014)

- Karayolu ile mevcut Organize Sanayi Bölgesi arasında olan arazinin tamamı özel mülkiyet konumundadır. Metrekaresi 175 - 200 TL olan arazinin bir kısmı tarımsal amaçlı bir kısmı da konut amaçlıdır (Şekil 5.8).



Şekil 5. 10. Karayolu İle Organize Sanayi Bölgesi Arasında Kalan Arazi
(<http://www.haberexen.com/lojistik-koy-icin-5-alternatif-arazi-34861h.htm> Erişim 10.09.2014)

- Toybelen Köyü'nün doğusunda yer alan eğimi yüksek arazinin 22 dönümü tahsis edilmiş, gerisi özel mülkiyettir (Şekil 5.9). Bu arazinin metrekaresi 100 - 350 TL'dir.



Şekil 5. 11. Toybelen Köyü' nün Doğusunda Kalan Arazi
(<http://www.haberexen.com/lojistik-koy-icin-5-alternatif-arazi-34861h.htm> Erişim 10.09.2014)

Bu önerilen alanlar içerisinde birinci tercih konumuna sahip olan Samsun - Tekkeköy yolu üzerindeki 800 dönümlük arazi; İl özel idaresi, Büyükşehir Belediyesi, Ticaret ve Sanayi Odası, Ticaret Borsası, Organize Sanayi Bölgesi ve Tekkeköy Belediyesi tarafından tercih edilmiştir (<http://www.samsunhaber.tc/> Erişim: 10.08.2014).

Tekkeköy Lojistik üssü'nün taşımacılık modlarına olan uzaklığı Tablo 5.1.' de görülmektedir (<http://emlakkulisi.com/>Erişim:10.09.2014).

Tablo 5. 2. Tekkeköy'ün Taşımacılık Türlerine Olan Uzaklığı

Yer	Uzaklık
Şehir Merkezi	Yaklaşık 15 kilometre doğusunda
Limanlar	
Samsunport Limanı	20 kilometre
Yeşilyurt Limanı	7 kilometre
Toros Gübre Limanı	5,6 kilometre
Havaalanı	
Çarşamba Havaalanına	10 kilometre
Karayolu	
Samsun-Ordu karayolu	1,8 kilometre kuzeyinde
Demir Yolu	
Samsun-Çarşamba hattı	Lojistik Köy'ün yanından geçmektedir.

(<http://ihracat.info.tr/samsun-lojistik-koy-projesi-tanitildi-14197h> Erişim 10.09.2014)

5.6. Tekkeköy(Samsun) Lojistik Merkezi

5.6.1. Tekkeköy Lojistik Merkezindeki Tesisler

Lojistik merkezde Şu tesisler bulunacaktır (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s. 356);

- Demiryolu Terminali,
- Kapalı gümüksüz depolar,
- Kapalı gümüksü depolar (Antrepolar),
- Gümüksü ve gümüksü soğuk hava depoları,
- Konteyner stok alanı,
- Kamyon ve tır park alanları,
- Binek araç park alanları,
- Lojistik Şirket idari ofisleri,
- Banka Şubeleri,
- Teknik alt yapı tesisi,
- Atık su arıtma tesisi,
- Yağmur suyu toplama depoları,
- Çöp değerlendirme merkezi,
- Satış mağazaları,
- Giriş ve çıkış kapıları,
- Tamir bakım atölyeleri,
- Konaklama tesisleri,
- Gümüksü binası,
- Jandarma binası,
- İtfaiye birimi,
- Sağlık birimi,
- Mescit,
- PTT,
- Akaryakıt istasyonu

Lojistik köy, Tablo 5.3' te görüldüğü gibi, ilk etapta 446.500 m² brüt alanla başlayacak olup, net 303.250 m²'lik alanı kaplayacaktır. Daha sonra her beş yılda değişik oranlarda büyütülecek olan lojistik köy 20 yıl sonra 722.400 m²' lik brüt alana sahip olacağı ve net 444.950 m²' lik bir alanı kapsayacağı, 20 yılın sonrasında ise potansiyel gelişme payı göz önünde bulundurulduğunda toplam alan büyüklüğünün 903.000 m² ' ye ulaşacağı öngörülmektedir (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s. 355).

Lojistik köyün ilk etaptaki alt yapı ve üst yapı maliyetlerinin toplamı (Tablo 5.3) yaklaşık 13.046.800 dolar olup en büyük maliyeti 5.250.000 dolarla demiryolu terminali maliyeti oluşturmaktadır. Bu toplam maliyete her beş yılda 2.787.590 dolar periyodik inşaat maliyeti eklenerek 20 yıl sonra toplam maliyet yaklaşık olarak 21.409.570 dolar olacaktır. Toplam maliyet içerisinde kapalı gümrüklü depolar, kapalı gümrüksüz depolar, soğuk hava deposu, tamir bakım atölyeleri, konaklama tesisleri, akaryakıt istasyonu, kargo ofisleri ve yemek üretim tesislerinin yap-işlet-devret modeline göre yapılabileceğinden maliyet unsuru olarak görülmemiştir (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.355).

5.6.2. Tekkeköy(Samsun) Lojistik Merkez' in Kuruluşu ve Yönetim Yapısı

5.6.2.1. Kuruluşu

Samsun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin (SİLOSB) kurulması için, tüzel kişiliğin tescili işlemleri yapılmıştır. Bunun için Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nın talebi ile İl Özel İdaresi'nin, Büyükşehir Belediyesi'nin ve temsilcilerinin imzalarıyla düzenlenen, Samsun Vali' sinin onayının alınmasının ardından kuruluş protokolü imzalanmıştır. Bu protokolün Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın onaylamasının ardından tüzel kişilik tescil edilmiştir (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.357).

5.6.2.2. Yönetim Yapısı

Lojistik köy uygulamalarıyla ilgili olarak farklı ülkelerde farklı kanunların uygulanması, AB' nin Lojistik Köy uygulamalarına yönelik ortak bir kanun çalışmasının olmaması ve Türkiyede de örnek bir Lojistik Merkezin olmaması Lojistik Merkez kurulumunu ve bununla ilgili yasal düzenlemeleri zorlaştırmaktadır. Bu durum, Türkiye de lojistik köylerin yapı olarak organize sanayi bölgelerine

benzemesi nedeniyle 12 Nisan 2000 tarihinde kabul edilen 4562 sayılı “Organize Sanayi Bölgeler Kanunu” nda yapılan bir değişiklikle, Lojistik köyleride “İhtisas Lojistik Amaçlı Organize Sanayi Bölgesi” tanımıyla kanuna eklemiştir. 4562 sayılı OSB kanun madde 3/d’ ye göre İLAOSB “Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dâhil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB’yi...” şeklinde tanımlanmıştır. Kanun ilk haliyle organize sanayi bölgelerinde depolama hizmetlerinin verilmesi yasaklanmıştır. Bu engel de kurulacak olan bölgeye “ihtisas”adı verilerek aşılmış, organize sanayi bölgelerinde depolama yapılmasının yasak kapsamında kalırken, yeni kurulacak olan depolama amaçlı merkezler kanun kapsamına alınmıştır (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.357).

Tekkeköy lojistik merkezin dört temel organı olacaktır. Bu dört temel organ şunlardır (4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanunu, md.6, s. 7782-1 – 7783);

- Müteşebbis Heyeti
- Yönetim Kurulu
- Denetim Kurulu
- Bölge Müdürlüğü

5.6.2.2.1. Müteşebbis Heyeti

Tekkeköy Lojistik merkezinin müteşebbis heyeti 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanununun 7. maddesine göre belirlenmiştir. Madde 7’ ye göre;

“Müteşebbis heyet OSB’nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarınca, mensupları arasından tespit edilecek üyelerden oluşur. Müteşebbis heyeti oluşturacak üye sayısı onbeş asıl ve onbeş yedek üyeden fazla olamaz. Katılan kurum ve kuruluşların müteşebbis heyette temsil edilecekleri üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirlenir.” şeklinde ifade edilmektedir.

Tablo 5. 3. Lojistik Köy İnşaat Maliyetleri

Birim	Adet	Net birim m2	m2 maliyeti \$	Brüt alan faktörü	Başlangıç net alan (m2)	Başlangıç Brüt alan (m2)	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti \$	20 yıl sonra net alan (m2)	20 yıl sonra Brut alan (m2)	Genişleme Payı (m2)	Periyodik inşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Kapalı Gümrüklü depolar	5	5.000	0	2	25.000	50.000	0,50	0	50.000	100.000	125.000	0	0
Kapalı Gümrüksüz depolar	20	5.000	0	2	100.000	200.000	0,50	0	200.000	400.000	500.000	0	0
Soğuk Hava Deposu	2	5.000	0	2	10.000	20.000	0,50	0	20.000	40.000	50.000	0	0
Açık Gümrüklü Alan	5	5.000	30	1	25.000	25.000	0,50	750.000	50.000	50.000	62.500	75.000	975.000
Konteyner Stok Alanı	1	50.000	30	1	50.000	50.000	0,25	1.500.000	50.000	50.000	62.500	375.000	2.625.000
Binek Araç Otoparkı	1	5.000	30	1	5.000	5.000	0,25	150.000	5.000	5.000	6.250	37.500	262.500
Ağır Araç Otoparkı	1	30.000	30	1	30.000	30.000	0,10	900.000	12.000	12.000	15.000	90.000	1.170.000
Forwarder ofisleri	20	50	381	2	1.000	2.000	0,25	381.000	1.000	2.000	2.500	4.763	395.288
Banka Şubeleri	2	100	510	2	200	400	0,25	102.000	200	400	500	12.750	140.250
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	381	2	100	200	0,25	38.100	100	200	250	9.525	66.675
Atık Su Arıtma	1	200	290	2	200	400	0,25	58.000	200	400	500	14.500	101.500
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	200	154	2	200	400	0,25	30.800	200	400	500	7.700	53.900
Çöp Değerlendirme Merkezi	1	500	290	2	500	1.000	0,25	145.000	500	1.000	1.250	36.250	253.750
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	290	2	100	200	0,25	29.000	100	200	250	3.625	39.875
Satış Mağazaları	20	50	485	2	1.000	2.000	0,25	485.000	1.000	2.000	2.500	6.063	503.188
Tamir Bakım Atölyeleri	4	250	0	2	1.000	2.000	0,25	0	1.000	2.000	2.500	0	0
Konaklama tesisi	2	100	0	2	200	400	0,25	0	200	400	500	0	0
Gümrük Ofisi	1	250	380	2	250	500	0,25	95.000	250	500	625	23.750	166.250
Jandarma Birliği	1	500	380	2	500	1.000	0,25	190.000	500	1.000	1.250	47.500	332.500
Sağlık Birimi	1	200	502	2	200	400	0,10	100.400	80	160	200	10.040	130.520
Mescit	1	250	380	2	250	500	0,10	95.000	100	200	250	9.500	123.500
PTT	1	50	450	2	50	100	0,10	22.500	20	40	50	2.250	29.250
Akaryakıt İstasyonu	1	1.000	0	2	1.000	2.000	0,25	0	1.000	2.000	2.500	0	0
Kargo Ofisleri	5	200	0	2	1.000	2.000	0,25	0	1.000	2.000	2.500	0	0
Demir Yolu Terminali	1	50.000	105	1	50.000	50.000	0,25	5.250.000	50.000	50.000	62.500	1.312.500	9.187.500
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	1	500	500	0,25	25.000	500	500	625	6.250	43.750
Yemek üretim tesisi	1	250	450	2		500	0,25	0	0	0	0	28.125	84.375
Toplam Üst Yapı Maliyeti					303.250	446.500		10.346.800	444.950	722.400	903.000	2.112.590	16.684.570
Yol Maliyetleri		3.600	500				0,25	1.800.000				450.000	3.150.000
Altyapı Maliyetleri		3.600	250				0,25	900.000				225.000	1.575.000
Genel Toplam								13.046.800				2.787.590	21.409.570

(<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s. 3564)

Buna göre; Samsun il özel idaresi %20, Samsun Büyük Şehir Belediyesi %20, Tekkeköy Belediyesi %10, Samsun Ticaret ve Odası %25, Samsun Ticaret Borsası %15 ve Samsun Merkez Organize Sanayi Bölgesi %10'luk oranlarla müteşebbis heyetinde temsil edileceklerdir (<http://emlakkulisi.com/> Erişim:10.09.2014).

Müteşebbis heyetinde Vali haricinde yer alan temsilciler iki yıllığına seçilir. Heyette yer alan temsilcilerin temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevlerinin sona ermesi durumunda, heyetteki temsilcilik görevleri düşer. Temsilcilikteki temsil hakkı düşen temsilcinin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ön sırasında yer alan yedek üye temsilci görevini üstlenir. Görevi sona eren temsilcinin yerine gelen temsilci ise yerine geçtiği temsilciden kalan süreyi tamamlar (4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanunu, md.7, s. 7783).

Lojistik merkezde kurulan işletme sayısı, planlanan işletme sayısının 1/3'üne ulaştığında lojistik merkezde faaliyet gösteren kuruluşlar, aralarından seçecekleri kişilerle birlikte Müteşebbis Heyet'e üye verecekler ve temsil edileceklerdir. Bu üyelerin sayısı, Müteşebbis Heyet'in ilk üyelerinin sayısının yarısından az olacaktır. Lojistik merkezde kurulan işletme sayısının toplamı hedeflenen sayının 2/3'ünü geçmesi halinde, Müteşebbis Heyet'in, Yönetim Kurulu'nun ve Denetim Kurulu'nun görevi sona erecek ve ilk genel kurul toplantısında devir işlemi gerçekleşecektir. İşletmecilerin salt çoğunluğu, Müteşebbis Heyet'in göreve devam etmesini istediği takdirde, Heyet görevine devam edecektir. Kanunun bu uygulamasının yönetmelikle değiştirilmesi; Müteşebbis Heyet'in görevde olmaması durumunda bile, mülkiyetin el değiştirmemesi ve denetimin yine Müteşebbis Heyet denetim kurulunca yapılması sağlanacaktır (<http://www.samsunso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.357).

5.6.2.2.2. Yönetim Kurulu

Lojistik merkezi sevk ve idaresini iki yılda bir değişecek olan yönetim kurulu tarafından yapılacaktır. Yönetim kurulu, 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanununun 8 maddesine göre müteşebbis Heyeti tarafından seçilecek olan asil ve yedek üyelerden oluşmaktadır. Madde 8'e göre:

“Yönetim kurulu, müteşebbis heyetin en az dördü kendi üyeleri arasından olmak üzere seçeceği beş asil, beş yedek üyeden oluşur. Yönetim kurulu üyeleri iki yıl için seçilir. Yönetim kurulu üyeleri kendi aralarında bir başkan ve bir başkanvekili

seçerler. Yönetim kurulu en az ayda iki defa toplanır ve toplantı salt çoğunluk ile yapılır. Geçerli bir mazereti olmadan üst üste yapılan üç toplantıya veya mazereti olsa dahi altı ay içinde yapılan toplantıların en az yarısına katılmayan üyeler üyelikten çekilmiş sayılırlar. Kararlar salt çoğunlukla verilir. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.” şeklinde ifade edilmektedir.

5.6.2.2.3. Denetim Kurulu

Denetim kurulu, 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanununun 9. maddesine göre, müteşebbis heyetinin içerisinde seçilecek iki asil ve iki yedek üyeden seçilecek olup iki yıllığına görevlendirilecektir. Denetim kurulunun görevleri şunlardır:

- Bütçenin sarf ve uygulamasını denetlemek,
- Yılda bir defa genel denetleme raporu sunmak
- En az üç ayda bir ara rapor düzenleyerek müteşebbis heyete sunacaktır.

5.6.2.2.4. Bölge Müdürü

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanununun 10. maddesine göre,

Bölge müdürü, müteşebbis heyet tarafından atanır. Bölge müdürü, yönetim kurulunun kararları ve talimatları doğrultusunda lojistik merkezin sevk ve idaresini yürütmek ve verilen diğer görevleri yapmakla yükümlüdür.

Bölge müdürlüğü, bölge müdürü ile yeteri kadar idarî ve teknik personelden oluşacaktır. Bölge müdürünün ve lojistik merkezde görevlendirilecek personelin nitelikleri ve sayıları Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından tespit edilecektir.

5.6.2.3. Lojistik Merkezin Gelirleri

Lojistik merkezin gelir kalemleri şunlardır (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.359 - 360):

- Müteşebbis Heyet'e katılan kuruluşların verecekleri iştirak payları,
- Arsa veya tamamlanmış ünite kiralaması yapılan ya da arsa satışı yapılan kurum ve kuruluşların ödeyecekleri kira ve katılım payları,
- Altyapı veya üstyapıların proje onaylarından ve ruhsatlarından elde edilecek gelirler, ihale dosyası satışlarından sağlanan paylar,

- Yönetim ve işletim aidatları,
- İşletmek için taşeronu verilen tesislerden alınacak katılım veya gelir payları,
- Su, elektrik, doğalgaz, arıtma ve diğer destek ünitelerinden alınacak olan iştirak gelirleri,
- Arsa satışından elde edilecek gelirler,
- Her türlü bağışlar,
- Bölge ortak mülklerinin, otoparkların kira ve hizmet gelirleri,
- Banka faizleri,
- Cezalar,
- İlan ve reklam gelirleri,
- Diğer gelirler

5.6.2.4. Lojistik Köydeki Tesislerin Kullanıma Verilmesi

Lojistik köyde arazilerin kullanıcılara teslimi üç yöntemle yapılmaktadır.

- Satış yöntemi
- Yap-işlet-devret yöntemi
- Kiralama yöntemi

5.6.2.4.1. Satış Yöntemi

Lojistik merkezdeki parsellenen araziler, lojistik merkez kullanım esaslarına bağlı kalacağına ve satın alacağı arazi üzerinde lojistik faaliyet gerçekleştireceğini taahhüt etmesi durumunda, ön görülen satış bedelleri üzerinden açık arttırma yöntemiyle kullanıcılar satılabilmektedir (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.360).

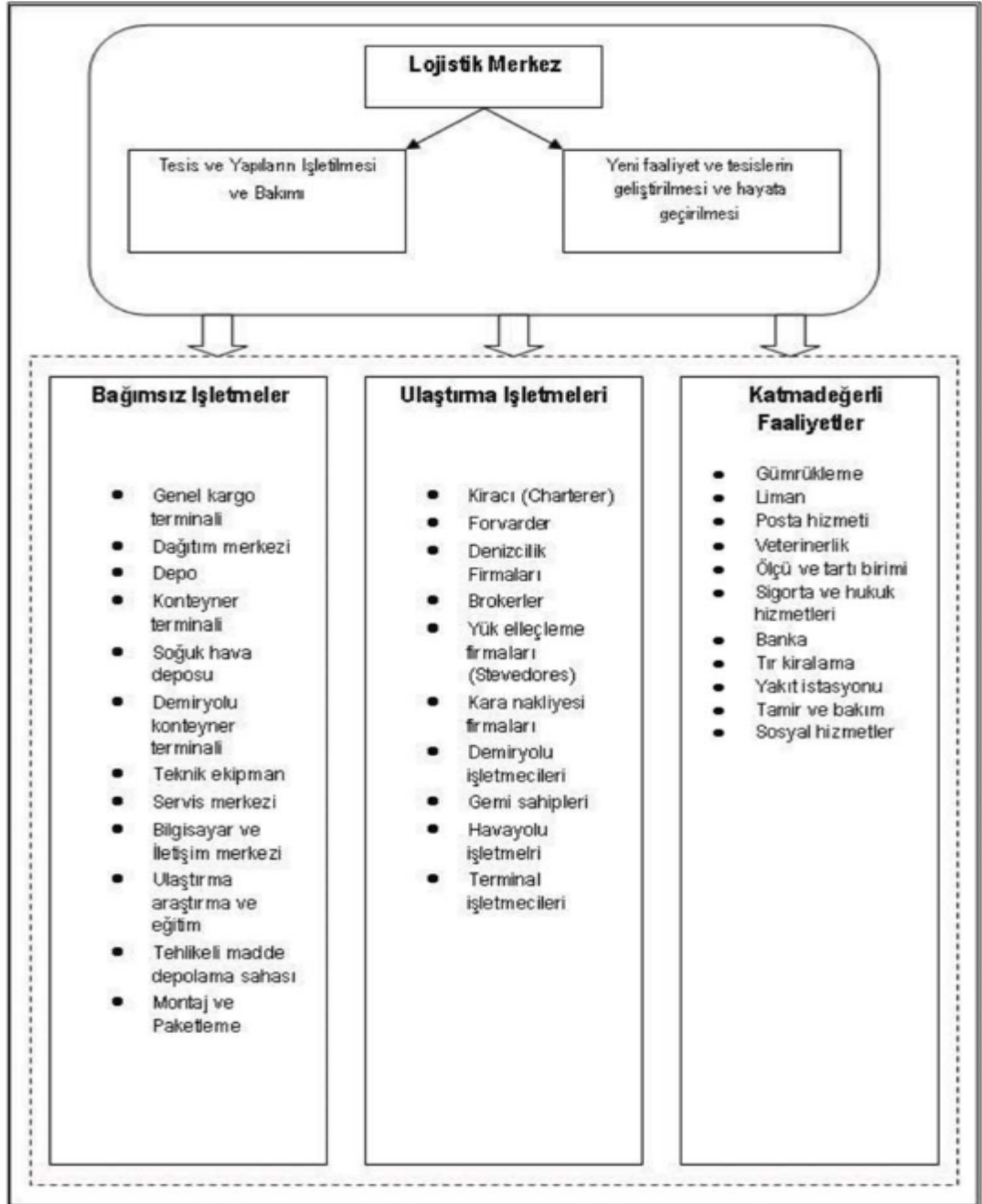
5.6.2.4.2. Yap-İşlet-Devret Yöntemi

Lojistik faaliyet gösterecek kuruluşlar lojistik köyde inşa edecekleri tesislere sahip olmak ve arazi bedelini ödemek istememeleri durumunda uygulanan bir yöntemdir. Bu yöntemde arazi üzerinde yapılacak tesis projesinin onaylanması durumunda arazi bedelsiz olarak kullanıma açılabilir (http://www.samsuntso.org.tr/ Erişim: 26.10.2014 s.360).

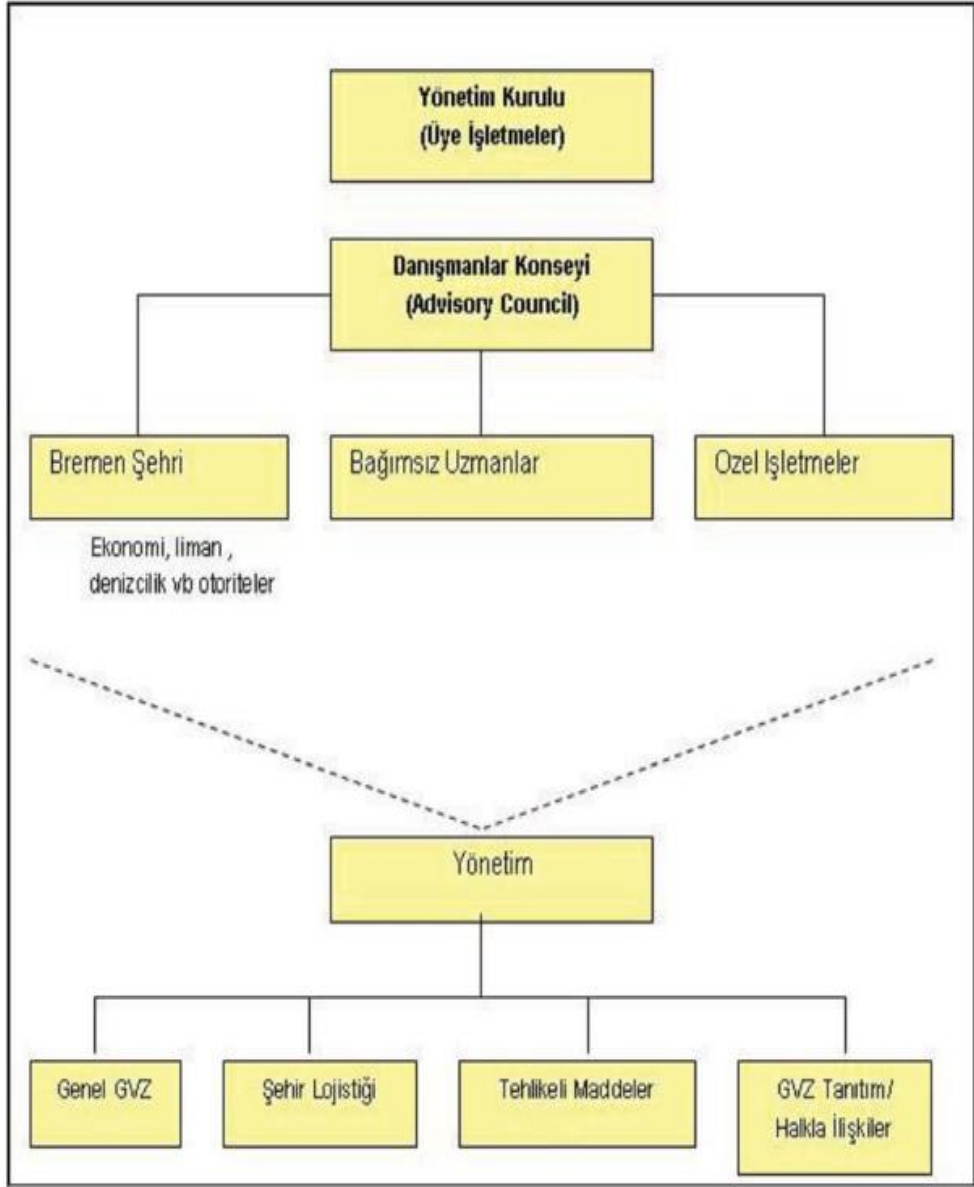
5.6.2.4.3. Kiralama Yöntemi

Lojistik merkez bölge müdürlüğü, lojistik merkezde faaliyet göstermek isteyen lojistik firmaları' nın talepleri doğrultusunda depolama alanları inşa etmektedir. Bu inşa edilen depolar kullanıcılara kısa ve uzun vadeli olarak kiralanabilmektedir (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014 s.361).

Yurt dışındaki bazı lojistik merkezlerin organizasyon yapısı Şekil 5.10 ve Şekil 5.11' de verilmiştir.



Şekil 5. 12. Danimarka Lojistik Merkez Birliğince Hazırlanmış Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014, s. 362)



Şekil 5.13. GVZE Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı (<http://www.samsuntso.org.tr/>
Erişim: 26.10.2014, s. 363)

5.6.3. Lojistik Köy İçin İnsan Kaynağı Tedariki

Tekkeköy lojistik merkezin 3.000'den fazla kişiye istihdam alanı yaratacağı düşünülmektedir (<http://emlakkulisi.com/>; Erişim: 10.09.2014). Lojistik merkezde çalışacak olan insan kaynağının; araç sürücüleri, depo içi çalışanlar, forklift kullanıcıları, paketleme yapanlar, koli hazırlayanlar yapacakları iş kollarına göre yetiştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca lojistik sektörüne işçi, şef ve uzman seviyelerinde nitelikli eleman yetiştirmek amacıyla faaliyet gösteren teknik liselerin, meslek yüksekokulların ve üniversitelerin müfredatlarını lojistik sektörüne göre

oluşturmaları ve güncellemeleri gerekmektedir (<http://www.samsuntso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014, s. 256). Sinop üniversitesi Ayancık meslek yüksekokulu ve On Dokuz Mayıs Üniversitesi Alaçam Meslek Yüksek okullarının Lojistik programlarında verilen dersler Tablo 5.4., Tablo 5.5. ve Ondokuz Mayıs Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesinde yer alan Uluslararası Ticaret ve Lojistik bölümünde verilen dersler Tablo 5.6.'da görülmektedir.

Tablo 5. 4. Ayancık Meslek Yüksekokulu Lojistik Programı Ders Çizelgesi

1. Yarıyıl	2.Yarıyıl
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi -I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi - II
Türk Dili -I	Türk Dili -II
İngilizce - I	İngilizce - II
Ofis Programları -I	Ofis Programları -II
Temel Hukuk	Ticaret Hukuku
Lojistik İlkeleri-I	Lojistik İlkeleri-II
Genel İşletme	Lojistik Yönetimi ve Organizasyonu
Genel Ekonomi	Genel Muhasebe
Ticari Matematik	Depolama ve Envanter Yönetimi
3. Yarıyıl	4.Yarıyıl
Taşımacılık Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi
Uluslararası Lojistik	Lojistik Maliyet Analizi
Uluslararası Pazarlama	Dış Ticaret Mevzuatı ve Gümrükleme
Ulaştırma Sistemleri	Lojistik ve Sigortalama
Lojistikte Güncel Konular-I	İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
Seçmeli Dersler	Staj
	Seçmeli Dersler
Seçmeli Dersler	
Mesleki Yabancı Dil	Mesleki Yabancı Dil-I
Dağıtım Kanalları ve Planlaması	Liman ve Terminal İşletmeciliği
Kombine Taşımacılık	Kargo Taşımacılık Hizmetleri
Taşımacılıkta Belgeleme	Müşteri İlişkileri Yönetimi
İnsan Kaynakları Yönetimi	Girişimcilik
İletişim	Meslek Etiği
Terminal Planlaması ve Yönetimi	Tehlikeli Madde Taşımacılığı
Lojistik Bilişim Sistemleri - I	Lojistik Bilişim Sistemleri
Lojistikte Laboratuvar ve Simülasyon Uygulamaları	Lojistikte Güncel Konular -II

(http://ayancikmyo.sinop.edu.tr/bolum/default.aspx?birim=AyancikMYO_Lojistik_Programi&id=4&l=t

Erişim:25.02.2015)

Tablo 5. 5. Alaçam Meslek Yüksekokulu Lojistik Programı Ders Çizelgesi

1. Yarıyıl	2.Yarıyıl
Genel İşletme	Kargo Taşımacılığı Hizmetleri
Temel Hukuk	Dış Ticaret İşlemleri
Lojistiğe Giriş	Tehlikeli Madde Taşımacılığı
Genel Muhasebe	Envanter Yönetimi
İstatistik	Depolama Yönetimi
Matematik	Seçmeli - III
Türk Dili -I	Seçmeli - IV
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-I	Seçmeli - V
Yabancı Dil -I	Seçmeli - VI
Seçmeli -I	Seçmeli Dersler
Seçmeli Dersler	Risk ve Sigorta İşlemleri
Kentsel Lojistik	Girişimcilik
Mali Tablolar Analizi	Küresel Lojistik
Kişisel Gelişim	Lojistikte Müşteri İlişkileri
	İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
3. Yarıyıl	4.Yarıyıl
Lojistik Yönetimi ve Organizasyonu	Entegre Lojistik Yönetimi
Lojistik Maliyet Analizi	Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği
Taşımacılık Hukuku	Tedarik Zinciri Yönetimi
Üretim Yönetimi	Kalite ve Standartlar
Lojistik Bilgi Sistemleri	Pazarlama İlkeleri
Ticari Matematik	Seçmeli - VII
Staj	Seçmeli - VIII
Türk Dili-II	Seçmeli - IX
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-II	Seçmeli - X
Yabancı Dil-I	Seçmeli Dersler
Seçmeli -II	Filo Yönetimi
Seçmeli Dersler	Mesleki Yabancı Dil
Finansal Yönetim	Şirketler Muhasebesi
Yeşil ve Tersine Lojistik	Stratejik Yönetim ve Karar Verme
Davranış Bilimleri	İnsan Kaynakları
E-Ticaret	

(<http://alacammmyo.omu.edu.tr/lojistik-programi/27/> Erişim:25.02.2015)

Tablo 5. 6. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölümü Ders Çizelgesi

1. SINIF	
1. Yarıyıl	2.Yarıyıl
Temel İşletmecilik	Bilgi Teknolojileri ve Yönetimi
Muhasebe – I	Muhasebe - II
Hukukun Temel Kavramları	Borçlar Hukuku
İktisada Giriş - I	İktisada Giriş - II
Matematik - I	Matematik - II
Türk Dili – I	Türk Dili -II
Yabancı Dil – I	Yabancı Dil - II
Atatürk İlkeleri ve	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-II

İnkılap Tarihi-I	
2. SINIF	
3. Yarıyıl	4.Yarıyıl
Lojistik Yönetimi	Entegre Lojistik Yönetimi
Dönem Sonu Muhasebe İşlemleri	Dış Ticaret İşlemleri Muhasebesi
Ticaret Hukuku	İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
Üretim İşlemler Yönetimi –I	Üretim İşlemler Yönetimi –II
Mikro İktisat	Makro İktisat
İstatistik -I	İstatistik -II
Ticari İşletme ve Finans Matematiği	Pazarlama Yönetimi
3.SINIF	
5.Yarıyıl	6.Yarıyıl
İşletme Finansmanı –I	İşletme Finansmanı –II
Maliyet Muhasebesi- I	Maliyet Muhasebesi- II
Dış Ticaret İşlemleri – I	Dış Ticaret İşlemleri – II
Küresel Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi	Taşımacılık ve Gümrük Yönetimi
Yöneylem Araştırması I	Yöneylem Araştırması I
Seçmeli Ders -I	Seçmeli Ders –III
Seçmeli Ders -II	Seçmeli Ders -IV
3.SINIF SEÇMELİ DERSLER	
5. Yarıyıl İçin Seçmeli Dersler	6. Yarıyıl İçin Seçmeli Dersler
Bilgisayarlı Muhasebe Uygulamaları	Lojistik Sözleşme Yönetimi
Kamu Maliyesi	Türk Vergi Sistemi
Yabancı Dil –III	Yabancı Dil -IV
Modern Üretim Yöntem ve Teknikleri	Üretim Kaynakları Planlama ve Yönetimi
Girişimcilik	Toplam Kalite Yönetimi
İcra İflas Hukuku	İnsan Kaynakları Yönetimi
Vergi Hukuku	Çevre Hukuku
Satın Alma ve Tedarik Yönetimi	Dünya Ekonomisi
Ulaştırma İşletmeleri ve Politikaları	Sigorta Hukuku
Kalite Yönetimi ve Planlaması	Lojistik Sektörü ve Ekolojik Denge
Örgütsel Davranış	Uluslararası İktisadi İlişkiler
Uluslararası İktisat –I	Uluslararası İktisat –II
Bilimsel araştırma Yöntem ve Teknikleri	Lojistik ve Tedarik Zincirinde Güncel Konular
Uluslararası Pazarlama	Hizmet Pazarlama

Kişilerarası İletişim	Bilgisayarlı İstatistik Uygulamaları
Finansal Kurumlar Yönetimi	Finans Uygulamaları
Deniz Ticaret Hukuku	
4.SINIF	
7.Yarıyıl	8.Yarıyıl
Menkul Kıymet Analizi ve Portföy Yönetimi	Uluslararası Finans
Stok Yönetimi	Liman Terminal Yönetimi
Uluslararası İşletmecilik ve Uygulamaları	Türkiye Lojistik Sektör Analizi
E-Ticaret ve E-Lojistik	Lojistik Ağ Tasarımı
Seçmeli Ders V	Seçmeli Ders VIII
Seçmeli Ders VI	Seçmeli Ders IX
Seçmeli Ders VII	Seçmeli Ders X
4.SINIF SEÇMELİ DERSLER	
7. Yarıyıl İçin Seçmeli Dersler	8. Yarıyıl İçin Seçmeli Dersler
Mesleki İngilizce -I	Mesleki İngilizce -II
İleri Finansal Muhasebe –I	İleri Finansal Muhasebe –II
Taşımacılık Ekonomisi	Karar Verme Yöntemleri
Suyolu Taşımacılığı Yönetimi	Demiryolu Taşımacılığı Yönetimi
Havayolu Taşımacılığı Yönetimi	Tehlikeli Madde Taşımacılığı Yönetimi
İthalat ve İhracat Yönetimi	Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetiminde Bilgi Teknolojileri Uygulamaları
Filo Yönetimi	Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı
Kurumsal Kaynak Planlaması	Tersine Lojistik
Milletlerarası Hukuk	Sistem Analizi
Muhasebe Denetimi	Türkiye Ekonomisi
Sigorta ve Risk Yönetimi	AB Hukuku
Proje Planlaması ve Yönetimi	Yatırım Projelerinin Analizi
Finansal Tablolar Analizi	Yönetim Muhasebesi
	İş Hayatında Dış Ticaret ver Lojistik Uygulamalar
	Çokuluslu Şirketler

(<http://iibf.omu.edu.tr/ogretim-plani2/144/> Erişim: 25.02.2015)

Sektörün ihtiyacı nedeniyle yabancı dil eğitiminde hem önlisans hemde lisans eğitimlerinde üzerinde durulması gereken önemli bir unsurdur.

Lojistik faaliyetlerin daha etkin bir şekilde yapılabilmesi için araç sürücüleri' nin, forklift operatörlerinin, depo içi elleçleme yapan elemaların ve depolarda veya araç filolarında yöneticilik yapanların Tablo 5.7.' de yer alan belgelere ve eğitimlere sahip olması gerekmektedir.

Tablo 5.7. Lojistik Faaliyetlerde Verilmesi Gereken Eğitimler

<p>Araç Sürücüleri</p>	<ul style="list-style-type: none"> - SRC Belgesi - Tehlikeli yük taşıyanlarında ADR eğitimi ve gerekli sürücü belgesi - Psikoteknik yetenek testleri - Sağlık kontrolleri - Simülasyon çalışmaları - Araç bakım ve küçük onarımlar - Rapor tanzimi - Kayıt düzeni - İlk yardım v.b. <p>Konularda eğitilmeli ve belirli aralıklarla kontrolleri yapılmalıdır.</p>
<p>Forklift Operatörlerinin</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Forklift kullanma eğitim ve ehliyeti - Ekipman Bakımı - Verimli kullanım - Kullanım yeteneklerinin geliştirilmesi - Kullanım hızının artırılması - Hata tespiti - Raporlama - Yeni teknolojilerin ve yeni ekipmanların kullanımı v.b. <p>Konularda eğitilmeli ve yetiştirilmelidir.</p>
<p>Depo İçi Elleçleme Yapan Elemalar</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sipariş Toplama - Palet ve kutu açma - Palet ve kutu hazırlama - Barkod uygulamaları - İş güvenliği v.b. <p>Konularda eğitilmeli ve yetiştirilmelidir</p>
<p>Depolarda veya Araç Filolarında Yöneticilik Yapanlar</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Yönetim Becerileri - Raporlama - Planlama Yapma - Kontrol etme - İş gücü planlaması - Bilgi Sistemleri - Sektör Yazılımları v.b. <p>Konularda eğitilmeli ve yetiştirilmelidir</p>

(<http://www.samsunso.org.tr/> Erişim: 26.10.2014, s. 256)

5.7. Sinop ve Samsunda Yetki Belgesine Sahip Firmaların Yetki Belgesi İstatistikleri

Yetki Belgesi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme bakanlığı tarafından 2004 yılında yayımlanan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile zorunlu hale getirilmiştir. İlgili kanunu'nun 5. Maddesine göre: “Taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunludur. Taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yetki belgesi alınabilmesi için taşıma işleri işletmecilerinin meslekî saygınlık, malî yeterlilik ve meslekî yeterliliğe sahip olması gerekmektedir.” şeklinde ifade edilmiştir (4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu).

Tablo 5.7. ‘ de yetki belgelerinin türleri ve anlamları yer almaktadır.

Sinop Ticaret Odasına kayıtlı, karayoluyla yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunan toplam 39 firma mevcuttur (Sinop Ticaret ve Sanayi Odası). Sinop'ta taşımacılık ile ilgili geçerliliği devam eden yetki belgesi türleri ve istatistiksel değerler Tablo 5.8' de belirtilmiştir.

Samsunda taşımacılık ile ilgili geçerliliği devam eden yetki belgesi türleri ve istatistiksel değerler Tablo 5.9' da belirtilmiştir. Samsun Ticaret Odasına kayıtlı olup Ulaştırma ve Depolama sektöründe toplam 353 faaliyet gösterirken bu firmaların faaliyet alanlarına göre istatistiksel dağılımı Tablo 5.10' da yer almaktadır (<https://e.samsuntso.org.tr/> Erişim:05.01.2015).

Tablo 5.8. Yetki Belgesi Türleri ve Anlamları

SIRA NO	BELGE GRUBU	BELGE ANLAMAMI	
1	A	Ticari amaçla otomobil ile yolcu taşımacılığı ve oto kiralama işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	A Yetki Belgesi Türleri	A1	Otomobil ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		A2	A2 Yetki Belgesi; otomobil ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		A3	A3 Yetki Belgesi; oto kiralama yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
2	B	Ticari amaçla otobüs ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	B Yetki Belgesi Türleri	B1	Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre, otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		B2	a) Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arazi sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara, b) Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara, c) 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acenteleri Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acenteliği Belgesine sahip olanlara, otomobil ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		B3	Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas işiğal konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara, verilir
3	C	Ticari amaçla uluslararası eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	C Yetki Belgesi Türleri	C1	Yetki belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas işiğal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir.
		C2	Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir
		C3	Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara, verilir.
4	D	Şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve acentelik hizmetleri ile ticari amaçla otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.	
	D Yetki Belgesi Türleri	D1	Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		D2	a) Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arazi sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara, b) Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara, c) 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acenteleri Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acenteliği Belgesine sahip olanlara verilir.
		D3	Yetki belgesi sahibinin adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt/taşıtlarla, sadece kendi esas işiğal konusu ile ilgili personelini taşıyacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara, verilir.
		D4	Taşıma mesafesine bakılmaksızın iliçi ve 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası tarifeli ve tarifersiz olarak ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.
5	E	Ticari amaçla yolcu ve eşya taşımacılığı yapacak kamu kurum ve kuruluşlarına verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	E Yetki Belgesi	E1	Yurtiçi ve/veya uluslararası yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.
		E2	Yurtiçi ve/veya uluslararası eşya taşımacılığı yapacaklara verilir.

	Türleri		
6	F	Ticari amaçla yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	F	F1	Yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir
	Yetki Belgesi Türleri	F2	Uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara, verilir
7	G	Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	G	G1	Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
		G2	Uluslararası eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
		G3	Yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir
		G4	Uluslararası kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir
Yetki Belgesi Türleri			
8	H	Komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	H	H1	Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.
	Yetki Belgesi Türleri	H2	Uluslararası eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.
9	K	Yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır.	
	K	K1	Ticari amaçla taşımacılık yapanlar ve nakliyat faturası kesen şahıs ve firmalar K-1 yetki belgesi alacaklardır.
		K1*	İl / şehir sınırları içinde toplam yüklü ağırlığı 3,5 tonu aşmayan kamyonet türü araçlarla yapılacak olan ticari amaçlı eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel vergi mükellefleri "yıldızlı" K1 yetki belgesi alacaklardır..
		K1(Ö)	Özel amaçlı taşıtlar(Oto kurtarıcı, lastik tekerlekli vinç, para/altın gibi değerli kâğıt/maden taşıyan zırhlı ve benzeri özel amaçlı taşıtla/taşıtlar) için düzenlen yetki belgesidir.
		K2	Kendi malını taşıyan ve ticari taşımacılık yapmayan firmalar K-2 yetki belgesi alacaklardır
		K2*	Sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari taşımacılık yapmayacaklara verilir. K2* (3,5 ton altı araçlar) belgesi düzenlenir.
		K3	Ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklar K-3 belgesi alacaktır.
Yetki Belgesi Türleri			
10	L	Ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	L	L1	Yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara verilir.
	Yetki Belgesi Türleri	L2	Uluslararası lojistik işletmeciliği yapmayacaklara verilir.
11	M	Ticari amaçla kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	M	M1	İl sınırları içinde kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		M2	Yurtiçi kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		M3	Uluslararası kargo işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
Yetki Belgesi Türleri			
12	N	Ticari amaçla il sınırları içinde ve yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	N	N1	İl sınırları içinde nakliyat ambarı işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir
		N2	Yurtiçi nakliyat ambarı işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
Yetki Belgesi Türleri			

13	P	Dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	P Yetki Belgesi Türleri	P1	İl sınırları içinde dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
		P2	Yurtiçinde dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
14	R	Ticari amaçla yurtiçi ve uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapacak tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	R Yetki Belgesi Türleri	R1	Yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacak tüzel kişilere verilir.
		R2	Uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapacak tüzel kişilere verilir.
15	T	Terminal işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre türlere ayrılır:	
	T Yetki Belgesi Türleri	T1	Büyükşehir belediyesi sınırları içinde yolcu terminali işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilen belge türüdür.
		T2	Büyükşehir belediyesi sınırları dışında kalan yerleşim birimlerinde yolcu terminali işletmeciliği yapacak, gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilen belge türüdür.
		T3	Eşya terminali işletmeciliği yapacak, gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına verilen belge türüdür
16	TMFB	Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi	

(<http://www.k1-k2-k3.com/> Erişim: 04.01.2015 ; <http://www.abuyum.com/k1-yetki-belgesi-tanimi-ve-basvuru/38/Page.aspx> Erişim:24.01.2015)

Tablo 5. 9. Sinop İlinde Geçerli Durumda Olan Yetki Belgesi Türü ve Sayısı

SIRA NO	BELGE TÜRÜ	BELGE SAYISI
1	D1	8
2	D2	1
3	D3	2
4	D4	479
5	F1	10
6	G1	3
7	G3	6
8	H1	4
9	K1	484
10	K1*	27
11	K1(Ö)	1
12	K2	185
13	K2*	791
14	N2	1
15	TMFB	40
16	T2	5
TOPLAM		2.047

(T.C. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı 9. Bölge Müdürlüğü Yük Taşımacılığı Birimi)

Tablo 5. 10. Samsun İlinde Geçerli Durumda Olan Yetki Belgesi Türü ve Sayısı

SIRA NO	BELGE TÜRÜ	BELGE SAYISI
1	A1	3
2	B2	3
3	C1	6
4	C2	14
5	D1	8
6	D2	19
7	D3	11
8	D4	1067
9	F1	35
10	F2	11
11	G1	6
12	G2	2
13	G3	24
14	H1	40
15	K1	1522
16	K1*	139
17	K1(Ö)	10
18	K2	1255
19	K2*	8775
20	K3	16
21	N1	4
22	N2	5
23	R1	10
24	TMFB	185
25	T1	1
26	T2	3
TOPLAM		13.174

(T.C. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı 9. Bölge Müdürlüğü Yük Taşımacılığı Birimi)

Tablo5.10.Samsun Ulaştırma ve Depolama Sektörü'nün, Faaliyet Alanlarına Göre Dağılımı

Sıra No	NACE *	Kayıtlı Firma Sayısı
1	Demir yolu ile şehirlerarası ve şehir içi yük taşımacılığı(donmuş ürünlerin, petrol ürünlerinin, dökme sıvı ve gazların, kuru yüklerin, v.b. taşınması)	1
2	Demir yolu, metro, tramvay, v.b. ile şehir içi ve banliyö yolcu taşımacılığı(şehir içi ve banliyö taşımacılığının parçası olan füniküler, teleferik, v.b. dahil)	1
3	Halk otobüsü ile yapılan şehir içi ve banliyö yolcu taşımacılığı	3
4	Minibüs ve dolmuş ile yapılan şehir içi ve banliyö yolcu taşımacılığı	11
5	Karayolu taşımacılığı ile yapılan diğer şehir içi ve banliyö yolcu taşımacılığı(trolleybüs, v.b. dâhil halk otobüsü, minibüs, belediye otobüsü ile havaalanı otobüsü hariç)(Belirlenmiş güzergâhlarda)	2
6	Taksi ile yolcu taşımacılığı(dolmuşlar hariç)	-
7	Sürücü ile birlikte diğer özel amaç(otomobil, limuzin, v.b. dâhil, minibüs, otobüs v.b. hariç) kiralama faaliyeti	1
8	Şehirlerarası tarifeli karayolu taşımacılığı (şehirlerarası otobüs ve tramvay, şehirlerarası personel ve okul servisleri, v.b. dâhil, şehir içi ve şehirlerarası havaalanı servisleri ile şehir içi havaalanı otobüsleri hariç)	25
9	Karayolu şehir içi ve şehirlerarası havaalanı servisleri ile yolcu taşımacılığı	1
10	Şehir içi, banliyö ve kırsal alanlarda kara yolu ile personel, öğrenci, v.b. grup taşımacılığı(şehir içi personel ve okul servisleri, v.b.)	47
11	Sürücüsü ile birlikte otobüs, minibüs, minibüs v.b. kiralama(belirlenmemiş güzergâhlar) ile geziler için kara yolu yolcu taşımacılığı(şehir turu otobüsleri, gezi otobüsü, v.b. dâhil)	4
12	İnsanlar veya hayvanlar tarafından çekilen taşıtlara veya yük hayvanları ile yolcu taşımacılığı(fayton, bisiklet, v.b. ile yolcu taşımacılığı)	1
13	Kablolu trenler(füniküler), teleferik ve telesiyerler(şehir içi, banliyö veya metropol transit sistemlerin parçası olanlar hariç) ve diğer şoförlü taşıtlarla başka yerde sınıflandırılmamış kara yolu yolcu taşımacılığı	11
14	Karayolu ile şehir içi yük taşımacılığı (gıda, sıvı, kuru yük, v.b.) (gaz ve petrol ürünleri hariç)	8
15	Karayolu ile şehirlerarası yük taşımacılığı(gıda, sıvı, kuru yük, v.b.) (gaz ve petrol ürünleri hariç)	51
16	Karayolu ile uluslararası yük taşımacılığı (gıda, sıvı, kuru yük, v.b.) (gaz ve petrol ürünleri hariç)	17
17	Karayolu ile Canlı Hayvan Taşımacılığı (Çiftçilik Hayvanları, Kümes Hayvanları, Vahşi Hayvanlar)	-
18	Karayolu ile şehir içi yük taşımacılığı (gaz, petrol ürünleri, kimyasal ürünler v.b.)	1
19	Karayolu ile şehirlerarası yük taşımacılığı(gaz, petrol ürünleri, kimyasal ürünler v.b.)	4
20	Kara yolu ile çeşitli taşıma türüne uygun konteyner ve diğer yük taşımacılığı hizmetleri(evden eve nakliyat, v.b. hariç)	4
21	Kara yolu ile ev ve iş yerlerinin taşınması (evden eve nakliyat, v.b.)	3
22	Deniz ve Kıyı sularında yolcu gemilerinin ve teknelerinin mürettebatıyla kiralınması(gezinti tekneleri Dâhil)	1
23	Deniz ve Kıyı Sularında Yat İşletmeciliği	1
24	Deniz ve Kıyı Sularında gezi ve Tur bot ve Teknelerinin İşletilmesi(yat işletmeciliği hariç)	1
25	Uluslararası Denizlerde yolcuların gemilerle taşınması	1
26	Deniz ve Kıyı Sularında diğer yolcu taşımacılığı(deniz taksi v.b. dâhil)	2
27	Uluslararası Sularda dökme kuru yük taşınması(kimyasalların taşınması hariç)	1
28	Uluslararası sularda yapılan diğer yük taşımacılığı	-
29	Havayolu yolcu taşımacılığı(tarifeli olanlar)	-
30	Frigorifik depolama ve antrepoculuk faaliyetleri (bozulabilir gıda ürünleri dâhil dondurulmuş veya soğutulmuş mallar için depolama)	3
31	Petrol, petrol ürünleri, kimyasallar, gaz, v.b. depolama ve antrepoculuk faaliyetleri	1

32	Diğer depolama ve antrepoculuk faaliyetleri(frigorifik depolar ile hububat, kimyasallar, dökme sıvı ve gaz depolama faaliyetleri hariç)	4
33	Karayolu taşımacılığı ile ilgili özel ve ticari amaçlar için çekme ve yol yardımı faaliyetleri	2
34	Demiryolu taşımacılığını destekleyici faaliyetler (demir yolu çekme ve itme hizmetleri, manevra ve makas değiştirme hizmetleri, demiryolu terminal hizmetleri v.b. dâhil, emanetçilik hariç)	-
35	Otopark ve Garaj İşletmeciliği(Bisiklet Parkları ve karavanların kışın saklanması dâhil)	7
36	Karayolu yolcu taşımacılığına yönelik otobüs terminal hizmetleri	8
37	Karayolu yolcu taşımacılığına yönelik otobüs, minibüs ve taksi duraklarının işletilmesi(otobüs terminal hizmetleri hariç)	2
38	Yolcu taşımacılığı kooperatiflerinin faaliyetleri	3
39	Suyolu taşımacılığını destekleyici olarak liman ve suollarının işletilmesi(limanların, iskelelerin, rıhtımların, suolu havuzlarının deniz terminallerinin v.b. işletilmesi)(deniz feneri, fener dubası, v.b. hariç)	5
40	Suyolu taşımacılığını destekleyici olarak deniz feneri, fener dubası, fener gemisi, şamandıra kanal işaretleri v.b. seyir yardımcıları ile verilen hizmet faaliyetleri	-
41	Su taşımacılığını destekleyici diğer hizmetler	1
42	Havaalanı yer hizmet faaliyetleri(kargo ve bagaj yükleme boşaltma hizmetleri hariç)	1
43	Suyolu taşımacılığıyla ilgili kargo ve bagaj yükleme boşaltma hizmetleri (konteyner yükleme boşaltma hizmetleri dâhil)	2
44	Karayolu taşımacılığıyla ilgili kargo yükleme boşaltma hizmetleri	7
45	Deniz Yolu yük nakliyat komisyoncularının faaliyetleri	2
46	Uluslararası denizyolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri	15
47	Havayolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri	1
48	Gümrük komisyoncularının faaliyetleri	9
49	Karayolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri	15
50	Kara yolu yük nakliyat komisyoncularının faaliyetleri	16
51	Yetkili gümrük müşavirliği veya gümrük müşavirliği	5
52	Havayolu yük nakliyat komisyoncularının faaliyetleri	1
53	Yük Taşımacılığı kooperatiflerinin faaliyetleri	1
54	Kabotaj hattı deniz yolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri	1
55	Evrensel hizmet yükümlülüğü altında postacılık faaliyetleri(kargo ve kurye şirketlerinin faaliyetleri hariç)	1
56	Kurye faaliyetleri(Kara, deniz ve havayolu ile yapılanlar dâhil, evrensel hizmet yükümlülüğü altında postacılık faaliyetleri hariç)	4
57	Paket ve koli gibi kargoların toplanması, sınıflandırılması, taşınması ve dağıtımı faaliyetleri(dökme yükler ve evrensel hizmet yükümlülüğü altında postacılık faaliyetleri hariç)	33
TOPLAM		353

(<https://e.samsunso.org.tr/Members?legalName=®istryNumber=&legalForm=&occupationalCode=§or=H0&naceCode= Erişim:05.01.2015>)

*NACE: Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes, Avrupa Birliğinde ekonomik faaliyetlerin istatistiksel olarak sınıflandırılmasını sağlayan bir sistemdir

5.8. Anket Analizi

5.8.1.Araştırma'nın Amacı ve Hedefleri

Samsun'un Tekkeköy ilçesinde kurulacak olan lojistik köyün bölge için yaşana bilirlik düzeyine olacak etkileri ve bölge ekonomisine olacak katkılarının yanı sıra lojistik köyün faaliyete geçmesiyle birlikte ortaya çıkacak olan nitelikli ara eleman ihtiyacının bölgedeki meslek yüksekokullarından karşılanıp karşılanamayacağını tespiti amaçlamıştır. Bu nedenle Eğitim, Ekonomi ve Bölgesel Yaşana bilirlik unsurlarını etkileyen bağımlı değişkenler, bağımsız değişkenlerle ilişkilendirilmiş ve aşağıdaki hedeflere ulaşmaya çalışılmıştır.

H1: Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.

H2: Lojistik köyün kurulması, bölgesel yaşanabilirlik düzeyini olumlu etkilemektedir.

H3: Lojistik köy bölgedeki ekonomik kalkınmayı hızlandırmaktadır.

5.8.2. Araştırmanın Ana Kütlesi

“Lojistik Köyler’ in Personel Tedarikinde Meslek Yüksekokullarının Rolü: Sinop ve Samsun İllerinde Uygulama” konulu çalışmanın ana kütlesini, Samsun ve Sinop İllerinde Lojistik, Sanayi, Maden, Tarım, Eğitim, Diğer (Kamu, dernek) sektörlerinde faaliyetlerde gösteren kuruluşların çalışanları oluşturmaktadır.

5.8.3. Araştırmanın Örnekleme

Samsun ve Sinop illerinde lojistik, sanayi, maden, tarım, eğitim ve diğer (Kamu, dernek) sektörlerinde faaliyetlerde kuruluşların çalışanlarına toplam 349 anket uygulanmıştır.

5.8.4.Araştırmanın Sınırlılıkları

Samsun ve Sinop İllerinde lojistik faaliyetlerde bulunan kuruluşların çalışanlarına uygulanan ankette yer alan sorular iki bölüm halinde oluşturulmuştur. Birinci bölümde yaş, eğitim durumu, çalışılan sektör, görev ünvanından oluşan dört tane

demografik bilgiye yönelik sorular sorulmuştur. İkinci bölüm ise aşağıda belirtilen altı gruptan oluşmaktadır. Buna göre:

- Üç tane lojistik köyün kurulacağı yere yönelik,
- İki tane lojistik köyünün yönetim şekline yönelik,
- Üç tane lojistik köyün yapılaşmasına yönelik,
- Dört tane lojistik köyün ekonomik etkisine yönelik,
- İki tane bölgesel yaşana bilirlilik düzeyine katkılarına yönelik,
- On tane bölgedeki lojistik eğitime yönelik,

olmak üzere toplam 24 tane soru yöneltilmiştir.

5.8.5. Araştırmanın Yöntemi ve Ön Kabulleri

Örnekleme grubunda yer alan katılımcıların soru formlarında yer alan ifadeleri doğru şekilde algılayıp yanıtlayabilecek eğitim ve sosyo-kültürel düzeye sahip oldukları kabul edilmiştir. Anketlerin yanlış şekilde doldurulmasının önüne geçebilmek için, katılımcılara anket hakkında ön bilgi verilmiş ve anketler uygulandıktan sonra görevlendirilen bir kişi aracılığıyla uygulanan anketlerin kontrol edilmesi sağlanmıştır.

Katılımcılardan anketi doldurmaları istenmiş ve verecekleri cevapların sadece akademik amaçla kullanılacağı ifade edilmiştir. Ayrıca araştırmanın güvenilirliğini arttırmaya yönelik olarak katılımcılardan isim veya kimlik bilgisi istenmemiştir.

5.8.6. Güvenilirlik Analizi

Samsunun Tekkeköy mevkiine kurulacak olan lojistik köye yönelik yapılan anketlerin değerlendirilmesi için SPSS 16.00 bilgisayar programında güvenilirlik analizi uygulanmıştır. Buna göre, Cronbach's Alpha sayısının 0,822 olduğu görülmektedir. Bu değer 0,7' den büyük olması çalışmamızın güvenilirliğinin yüksek olduğu ifade etmektedir.

Tablo 5.11. Güvelirlik Analizi

Cronbach's Alpha	N of Items
,822	24

5.8.7.Bulguların Değerlendirilmesi

Verilerin normal dağılım gösterip göstermediğinin tespit etmek amacıyla One-Sample Kolmogorov-Smirnov testi uygulanmıştır. Bu test sonucunda verilerimizi normal dağılım göstermediği tespit edilmiştir. Ayrıca verilerimizin analizinde frekans dağılım testi ve çapraz tablo analiz yöntemi kullanılmıştır.

5.8.7.1. Demografik Bilgilerin Frekans Dağılımları

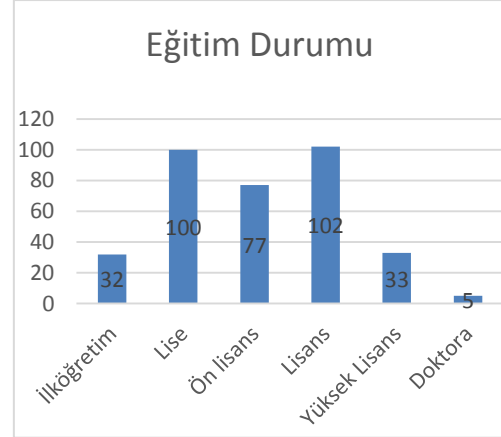
5.8.7.1.1. Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5.12' ye ve Grafik 5.1' e göre katılımcıların eğitim durumuna yönelik yöneltilen sorunun cevapları görülmektedir. Buna göre; katılımcıların 9,2%' si ilköğretim, 28,7%' si lise, 22,1% ön lisans, 29,2%'si Lisans, 9,5%'i yüksek lisans ve 1,4%'ü ise doktora eğitim seviyesinde olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 12. Eğitim Durumu Frekans Dağılımı

	Frekans	Oran(%)
İlköğretim	32	9,2
Lise	100	28,7
Ön lisans	77	22,1
Lisans	102	29,2
Yüksek	33	9,5
Lisans	5	1,4
Doktora	349	100,0
Toplam		

Grafik 5. 1. Eğitim Durumu Frekans Dağılımı

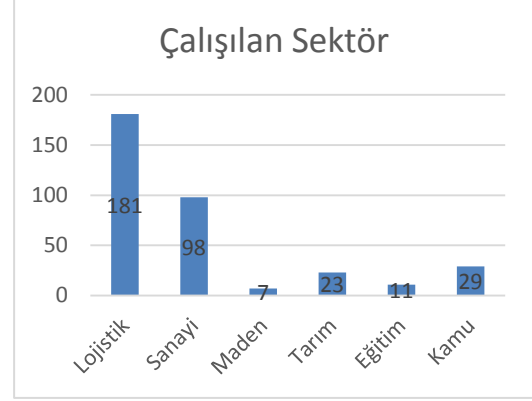


5.8.7.1.2. Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları

5.13 Tablo. Çalışılan Sektör Frekans Dağılımları

	Frekans	Oran(%)
Lojistik	181	51,9
Sanayi	98	28,1
Maden	7	2,0
Tarım	23	6,6
Eğitim	11	3,2
Kamu	29	8,3
Toplam	349	100,0

Grafik 5. 2. Çalışılan Sektör Frekans Dağılımı



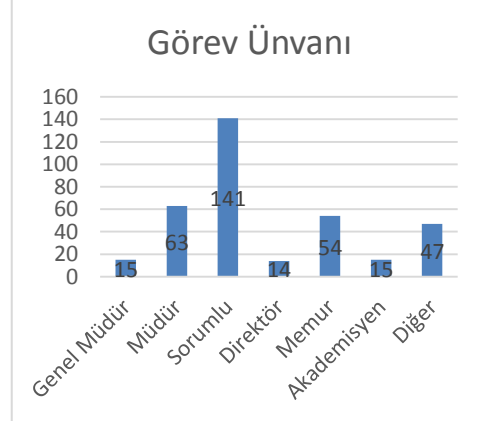
Tablo 5.13 ve Grafik 5.2'ye göre katılımcıların çalıştıkları sektöre yönelik yöneltilen sorunun cevapları görülmektedir. Buna göre; katılımcıların 51,9%' u lojistik, 28,1 %' i Sanayi, 2,0 %' ı maden, 6,6 % 'sı tarım, 3, 2%' si eğitim ve 8,3%' ü ise kamu sektöründe faaliyet göstermektedir.

5.8.7.1.3. Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5. 14. Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı

	Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	15	4,3
Müdür	63	18,1
Sorumlu	141	40,4
Direktör	14	4,0
Memur	54	15,5
Akademisyen	15	4,3
Diğer	47	13,5
Toplam	349	100,0

Grafik 5.3. Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı



Tablo 5.14. ve Grafik 5.3.'e göre katılımcıların çalıştıkları kurumlarda görev ünvanlarının ne olduğunu öğrenmek amacıyla yöneltilen sorunun cevapları görülmektedir. Buna göre; katılımcıların 4,3 %' ü Genel Müdür, 18,1%'i Müdür, 40,4 %' ü Sorumlu, 4,0 %' ü Direktör, 15,5%' i Memur, 4,3%'ü Akademisyen ve 13,5 %' i Diğer(güvenlik, danışman v.b.) görev ünvanlarına sahiptir.

5.8.7.2. Lojistik Köyün Kurulacağı Yere Yönelik Gruplandırılan Soruların Frekans Dağılımları

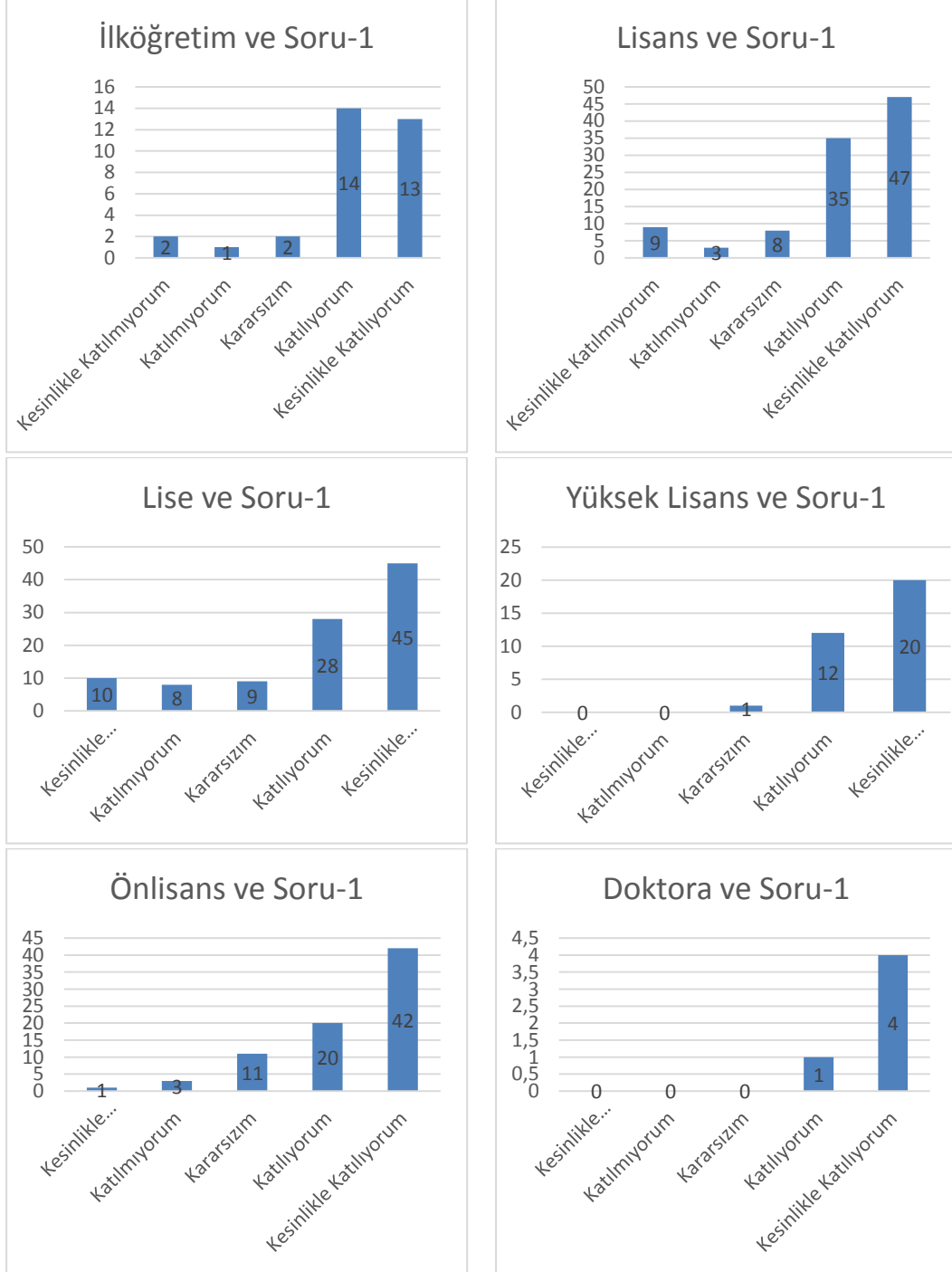
5.8.7.2.1. Soru 1'in Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.15. ve Grafik 5.4'te katılımcılara “Soru 1” olarak yöneltilen “ Samsun İline Lojistik Köyün kurulması isabetli bir karardır” sorusu katılımcıların eğitim durumu ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

Tablo 5. 15. Eğitim Durumu ve Soru 1'in Frekans Dağılımı

Eğitim Durumu		Frekans	Oran(%)
İlköğretim	Kesinlikle Katılmıyorum	2	6,2
	Katılmıyorum	1	3,1
	Kararsızım	2	6,2
	Katılıyorum	14	43,8
	Kesinlikle Katılıyorum	13	40,6
	Toplam	32	100,0
Lise	Kesinlikle Katılmıyorum	10	10,0
	Katılmıyorum	8	8,0
	Kararsızım	9	9,0
	Katılıyorum	28	28,0
	Kesinlikle Katılıyorum	45	45,0
	Toplam	100	100,0
Ön Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	1	1,3
	Katılmıyorum	3	3,9
	Kararsızım	11	14,3
	Katılıyorum	20	26,0
	Kesinlikle Katılıyorum	42	54,5
	Toplam	77	100,0
Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	9	8,8
	Katılmıyorum	3	2,9
	Kararsızım	8	7,8
	Katılıyorum	35	34,3
	Kesinlikle Katılıyorum	47	46,1
	Toplam	102	100,0
Yüksek Lisans	Kararsızım	1	3,0
	Katılıyorum	12	36,4
	Kesinlikle Katılıyorum	20	60,6
	Toplam	33	100,0
Doktora	Katılıyorum	1	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	4	80,0
	Toplam	5	100,0

Grafik 5. 4. Eğitim Durumuna Göre Soru 1'e Verilen Cevaplar



- Eğitimi ilköğretim düzeyinde olan katılımcıların 43,8%'i katılıyorum, 40,6%'sı ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Lise düzeyinde olan katılımcıların 28,0%' i katılıyorum, 45,0%' ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi düzeyinde olan katılımcıların 26,0%' i katılıyorum, 54,5%'i ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.

- Eğitimi lisans düzeyinde olan katılımcıların 34,3%' ü katılıyorum, 46,1%'i ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Yüksek Lisans düzeyinde olan katılımcıların 36,4%' ü katılıyorum, 60,6%'sı ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Doktora düzeyinde olan katılımcıların 20,0%' si katılıyorum, 80,0%'sı ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.

Sonuç olarak, eğitim seviyesine göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Samsuna Lojistik Köyün kurulmasını isabetli bir karar olarak görmektedir.

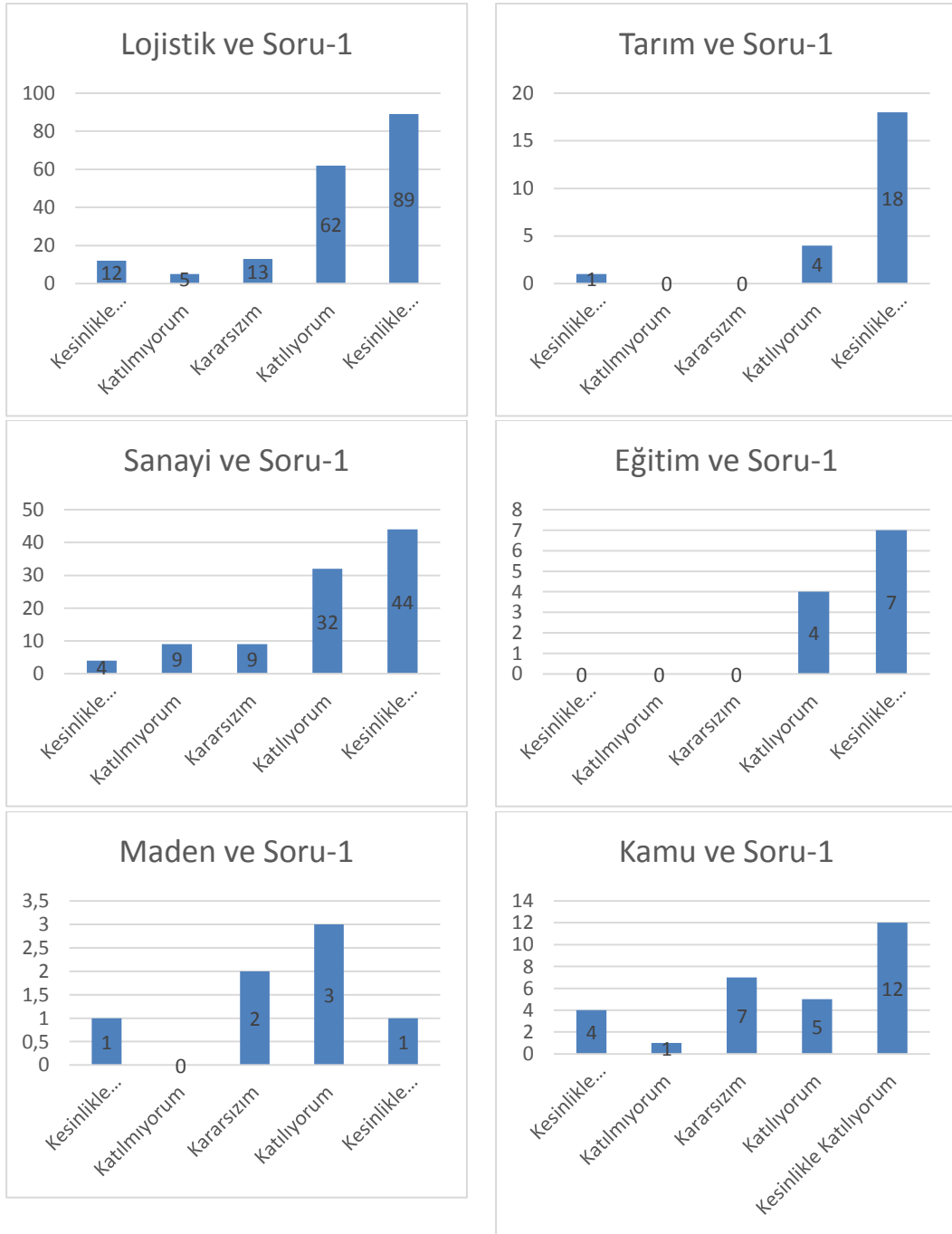
5.8.7.2.2. Soru 1'in Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5. 16. Çalışılan Sektör ile Soru 1'in Frekans Dağılımları

Çalışılan Sektör		Frekans	Oran(%)
Lojistik	Kesinlikle Katılmıyorum	12	6,6
	Katılmıyorum	5	2,8
	Kararsızım	13	7,2
	Katılıyorum	62	34,3
	Kesinlikle Katılıyorum	89	49,2
	Toplam	181	100,0
Sanayi	Kesinlikle Katılmıyorum	4	4,1
	Katılmıyorum	9	9,2
	Kararsızım	9	9,2
	Katılıyorum	32	32,7
	Kesinlikle Katılıyorum	44	44,9
	Toplam	98	100,0
Maden	Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
	Kararsızım	2	28,6
	Katılıyorum	3	42,9
	Kesinlikle Katılıyorum	1	14,3
	Toplam	7	100,0
Tarım	Kesinlikle Katılmıyorum	1	4,3
	Katılıyorum	4	17,4
	Kesinlikle Katılıyorum	18	78,3
	Toplam	23	100,0
Eğitim	Katılıyorum	4	36,4
	Kesinlikle Katılıyorum	7	63,6
	Toplam	11	100,0
Kamu	Kesinlikle Katılmıyorum	4	13,8
	Katılmıyorum	1	3,4
	Kararsızım	7	24,1
	Katılıyorum	5	17,2
	Kesinlikle Katılıyorum	12	41,4
	Toplam	29	100,0

Tablo 5.16. ve Grafik 5.5.'te katılımcılara "Soru 1" olarak yöneltilen " Samsun İline Lojistik Köyün Kurulması İsbetli bir karardır" sorusu katılımcıların çalıştıkları sektörler ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

Grafik 5.5. Çalışılan Sektöre Göre Soru 1' e Verilen Cevaplar



- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 34,3%'ü katılıyorum, 49,2%' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Sanayi sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 32,7%'si katılıyorum, 44,9%' u kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Maden sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 42,9%'u katılıyorum, 14,3%' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Tarım sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 17,4%'ü katılıyorum, 78,3%' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Eğitim sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 36,4%'ü katılıyorum, 63,6%' sı kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Kamu sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 17,2 %'si katılıyorum, 41,4%' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

Sonuç olarak, çalışılan sektöre göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Samsuna Lojistik Köyün kurulmasını isabetli bir karar olarak görmektedir.

5.8.7.2.3. Soru 1'in Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5.17. ve Grafik 5.6. katılımcılara “Soru 1” olarak yöneltilen “ Samsun İline Lojistik Köyün Kurulması İsabetli bir karardır” sorusu katılımcıların görev ünvanı ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

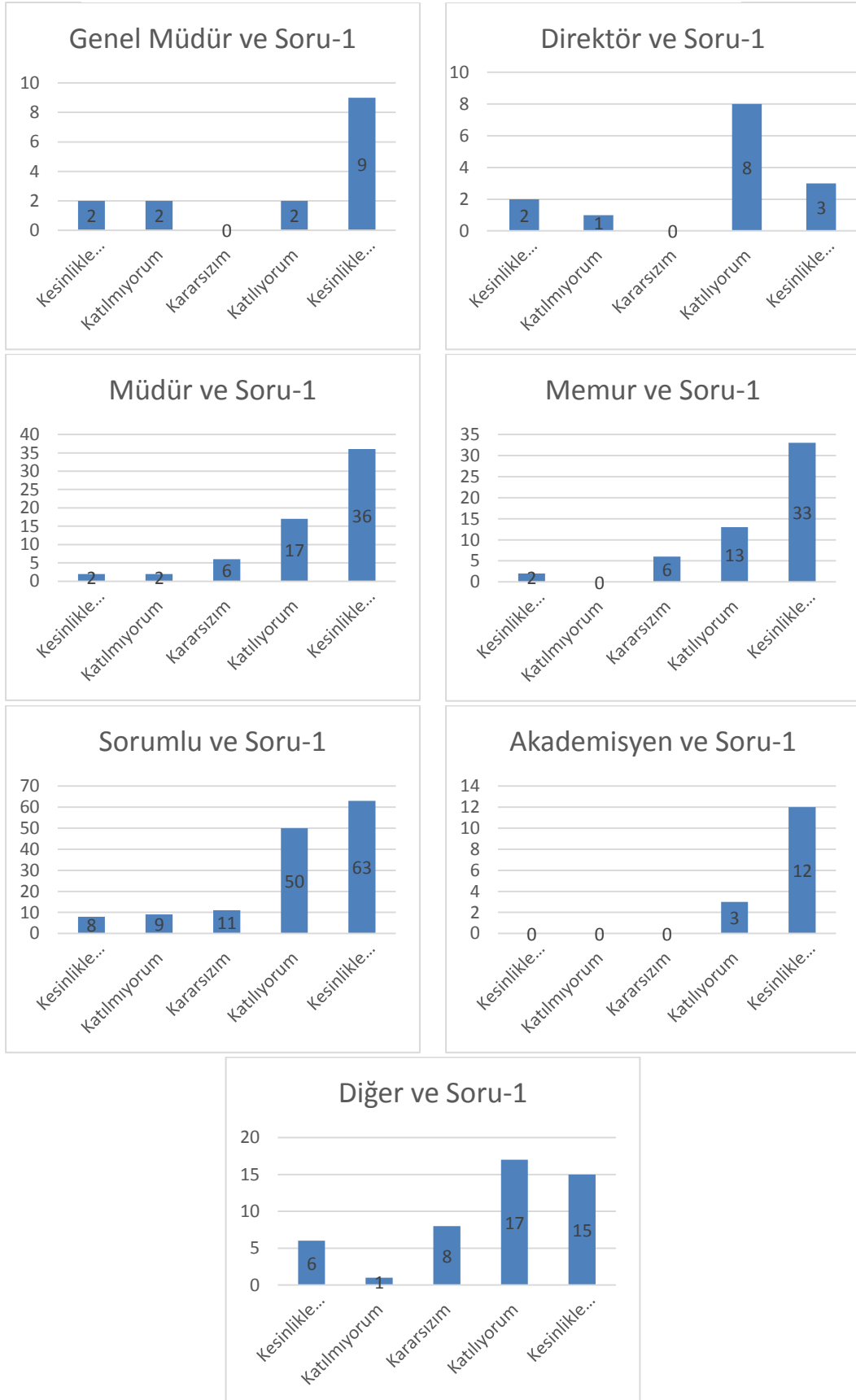
- Çalıştığı kurumda Genel Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 13,3%'ü katılıyorum, 60,0%' ı kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 27,0%'ı katılıyorum, 57,1%' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Sorumlu ünvanı ile görev alan katılımcıların 35,5%'i katılıyorum, 44,7%' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Direktör ünvanı ile görev alan katılımcıların 57,1%'i katılıyorum, 21,4%' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Memur ünvanı ile görev alan katılımcıların 24,1%'i katılıyorum, 61,1%' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

Tablo 5. 17. Görev Ünvanı İle Soru 1'in Frekans Dağılımı

Görev Ünvanı		Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	2	13,3
	Katılmıyorum	2	13,3
	Katılıyorum	2	13,3
	Kesinlikle Katılıyorum	9	60,0
	Toplam	15	100,0
Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	2	3,2
	Katılmıyorum	2	3,2
	Kararsızım	6	9,5
	Katılıyorum	17	27,0
	Kesinlikle Katılıyorum	36	57,1
	Toplam	63	100,0
Sorumlu	Kesinlikle Katılmıyorum	8	5,7
	Katılmıyorum	9	6,4
	Kararsızım	11	7,8
	Katılıyorum	50	35,5
	Kesinlikle Katılıyorum	63	44,7
	Toplam	141	100,0
Direktör	Kesinlikle Katılmıyorum	2	14,3
	Katılmıyorum	1	7,1
	Katılıyorum	8	57,1
	Kesinlikle Katılıyorum	3	21,4
	Toplam	14	100,0
Memur	Kesinlikle Katılmıyorum	2	3,7
	Kararsızım	6	11,1
	Katılıyorum	13	24,1
	Kesinlikle Katılıyorum	33	61,1
	Toplam	54	100,0
Akademisyen	Katılıyorum	3	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	12	80,0
	Toplam	15	100,0
Diğer (Güvenlik, Danışman)	Kesinlikle Katılmıyorum	6	12,8
	Katılmıyorum	1	2,1
	Kararsızım	8	17,0
	Katılıyorum	17	36,2
	Kesinlikle Katılıyorum	15	31,9
	Toplam	47	100,0

- Çalıştığı kurumda Akademisyen olarak görev alan katılımcıların 20,0%'si katılıyorum, 80,0%' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Güvenlik, Danışman v.b. olarak görev alan katılımcıların 36,6%'sı katılıyorum, 31,9%' u kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

Grafik 5. 6. Görev Ünvanına Göre Soru 1'e Verilen Cevaplar



5.8.7.2.4. Soru 2'nin Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.18. ve Grafik 5.7.'de katılımcılara “Soru 2” olarak yöneltilen “Lojistik Köyün Tekkeköy’ e kurulacak olması doğru bir tercihtir.” sorusu katılımcıların eğitim durumu ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

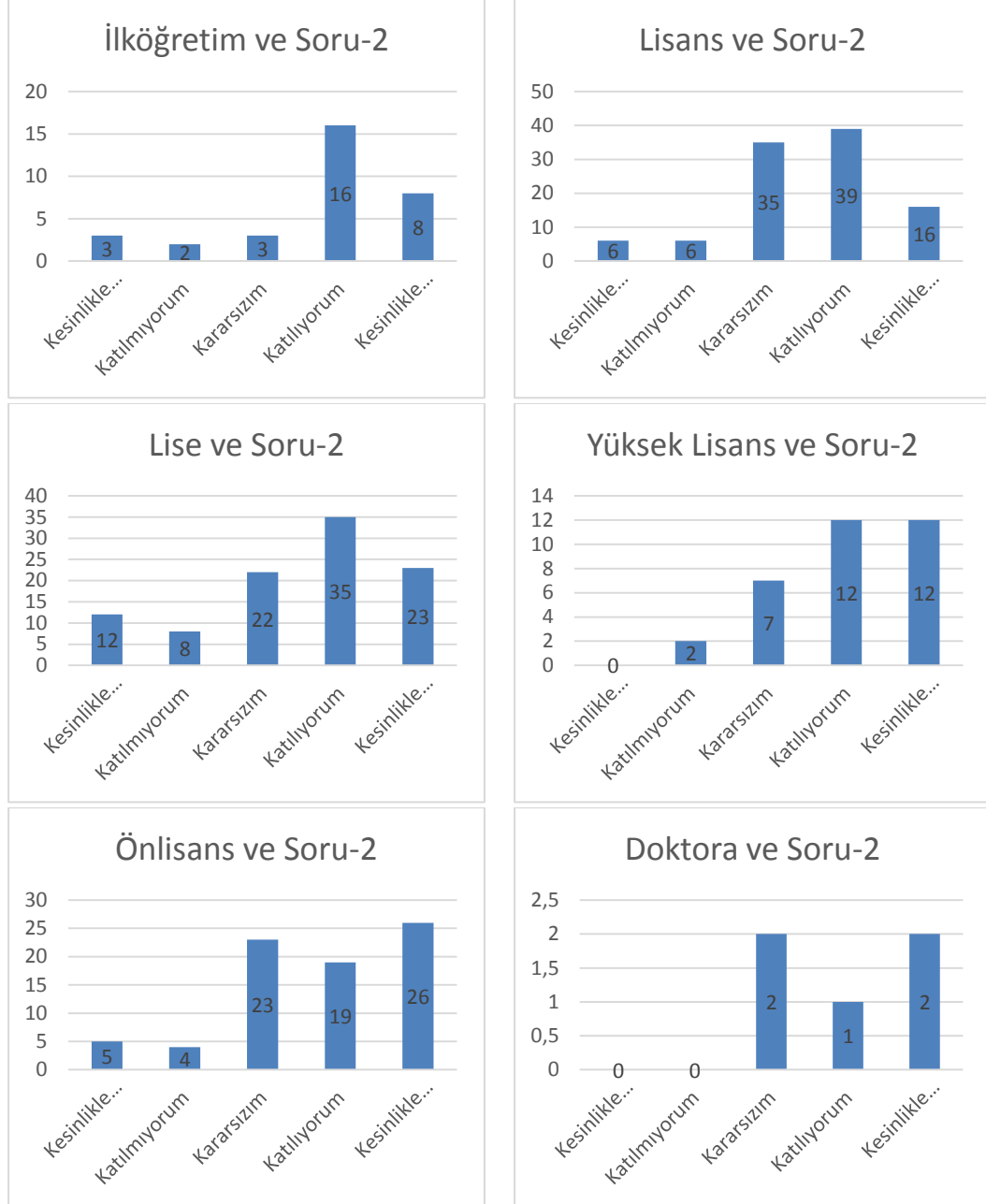
- Eğitimi ilköğretim düzeyinde olan katılımcıların 50,0 %’si katılıyorum, 25,0 %’i ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Lise düzeyinde olan katılımcıların 35,0%’ i katılıyorum, 23,0%’ ü ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi düzeyinde olan katılımcıların 24,7 %’ si katılıyorum, 33,8 %’i ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi lisans düzeyinde olan katılımcıların 38,2 %’ si katılıyorum, 15,7 %’si ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.

Tablo 5. 18. Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Eğitim Durumu		Frekans	Oran(%)
İlköğretim	Kesinlikle Katılmıyorum	3	9,4
	Katılmıyorum	2	6,2
	Kararsızım	3	9,4
	Katılıyorum	16	50,0
	Kesinlikle Katılıyorum	8	25,0
	Toplam	32	100,0
Lise	Kesinlikle Katılmıyorum	12	12,0
	Katılmıyorum	8	8,0
	Kararsızım	22	22,0
	Katılıyorum	35	35,0
	Kesinlikle Katılıyorum	23	23,0
	Toplam	100	100,0
Ön Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	5	6,5
	Katılmıyorum	4	5,2
	Kararsızım	23	29,9
	Katılıyorum	19	24,7
	Kesinlikle Katılıyorum	26	33,8
	Toplam	77	100,0
Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	6	5,9
	Katılmıyorum	6	5,9
	Kararsızım	35	34,3
	Katılıyorum	39	38,2
	Kesinlikle Katılıyorum	16	15,7
	Toplam	102	100,0
Yüksek Lisans	Katılmıyorum	2	6,1
	Kararsızım	7	21,2
	Katılıyorum	12	36,4
	Kesinlikle Katılıyorum	12	36,4
	Toplam	33	100,0
Doktora	Kararsızım	2	40,0
	Katılıyorum	1	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	2	40,0
	Toplam	5	100,0

- Eğitimi Yüksek Lisans düzeyinde olan katılımcıların 36,4%' ü katılıyorum ve yine 36,4%' ü de kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Doktora düzeyinde olan katılımcıların 20,0%' si katılıyorum, 40,0%' i ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.

Grafik 5. 7 . Eğitim Durumuna Göre Soru 2'ye Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, eğitim seviyesine göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Lojistik Köyün Tekkeköy' e kurulacak olmasını doğru bir tercih olarak görmektedir.

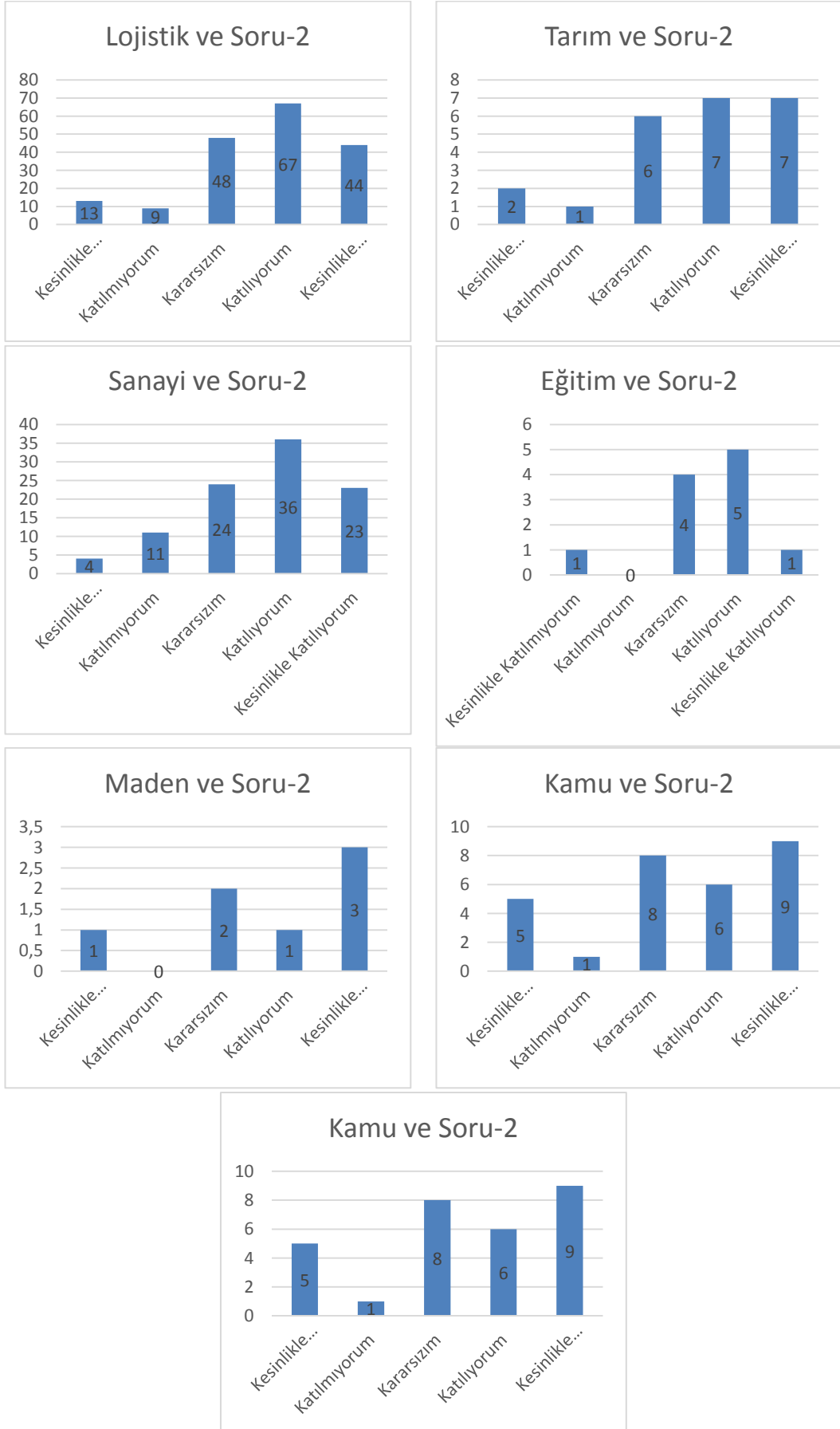
5.8.7.2.5. Soru 2'nin Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları

Tabl 5.19. ve Grafik 5.8'de katılımcılara “Soru 2” olarak yöneltilen “Lojistik Köyün Tekkeköy’ e kurulacak olması doğru bir tercihtir.” sorusu katılımcıların çalıştıkları sektörler ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

Tablo 5. 19. Çalışılan Sektör İle Soru 2'nin Frekans Dağılımı

Çalışılan Sektör		Frekans	Oran(%)
Lojistik	Kesinlikle Katılmıyorum	13	7,2
	Katılmıyorum	9	5,0
	Kararsızım	48	26,5
	Katılıyorum	67	37,0
	Kesinlikle Katılıyorum	44	24,3
	Toplam	181	100,0
Sanayi	Kesinlikle Katılmıyorum	4	4,1
	Katılmıyorum	11	11,2
	Kararsızım	24	24,5
	Katılıyorum	36	36,7
	Kesinlikle Katılıyorum	23	23,5
	Toplam	98	100,0
Maden	Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
	Kararsızım	2	28,6
	Katılıyorum	1	14,3
	Kesinlikle Katılıyorum	3	42,9
	Toplam	7	100,0
Tarım	Kesinlikle Katılmıyorum	2	8,7
	Katılmıyorum	1	4,3
	Kararsızım	6	26,1
	Katılıyorum	7	30,4
	Kesinlikle Katılıyorum	7	30,4
	Toplam	23	100,0
Eğitim	Kesinlikle Katılmıyorum	1	9,1
	Kararsızım	4	36,4
	Katılıyorum	5	45,5
	Kesinlikle Katılıyorum	1	9,1
	Toplam	11	100,0
Kamu	Kesinlikle Katılmıyorum	5	17,2
	Katılmıyorum	1	3,4
	Kararsızım	8	27,6
	Katılıyorum	6	20,7
	Kesinlikle Katılıyorum	9	31,0
	Toplam	29	100,0

Grafik 5.8 . Çalışılan Sektöre Göre Soru 2' ye Verilen Cevaplar



- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 37,0 %'si katılıyorum, 24,3 %' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Sanayi sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 36,7 %'si katılıyorum, 23,5 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Maden sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 14,3 %'ü katılıyorum, 42,9 %' u kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Tarım sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 30,4 %'ü katılıyorum ve yine 30,4 %' ü de kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Eğitim sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 45,5 %'i katılıyorum, 9,1 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Kamu sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 20,7 %'si katılıyorum, 31,0 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

Sonuç olarak, çalışılan sektöre göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Lojistik Köyün Tekkeköy' e kurulacak olmasını doğru bir tercih olarak görmektedir.

5.8.7.2.6. Soru 2'nin Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5.20. ve Grafik 5.9' da katılımcılara “Soru 2” olarak yöneltilen “Lojistik Köyün Tekkeköy' e kurulacak olması doğru bir tercihtir.” sorusu katılımcıların Görev Ünvanı ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

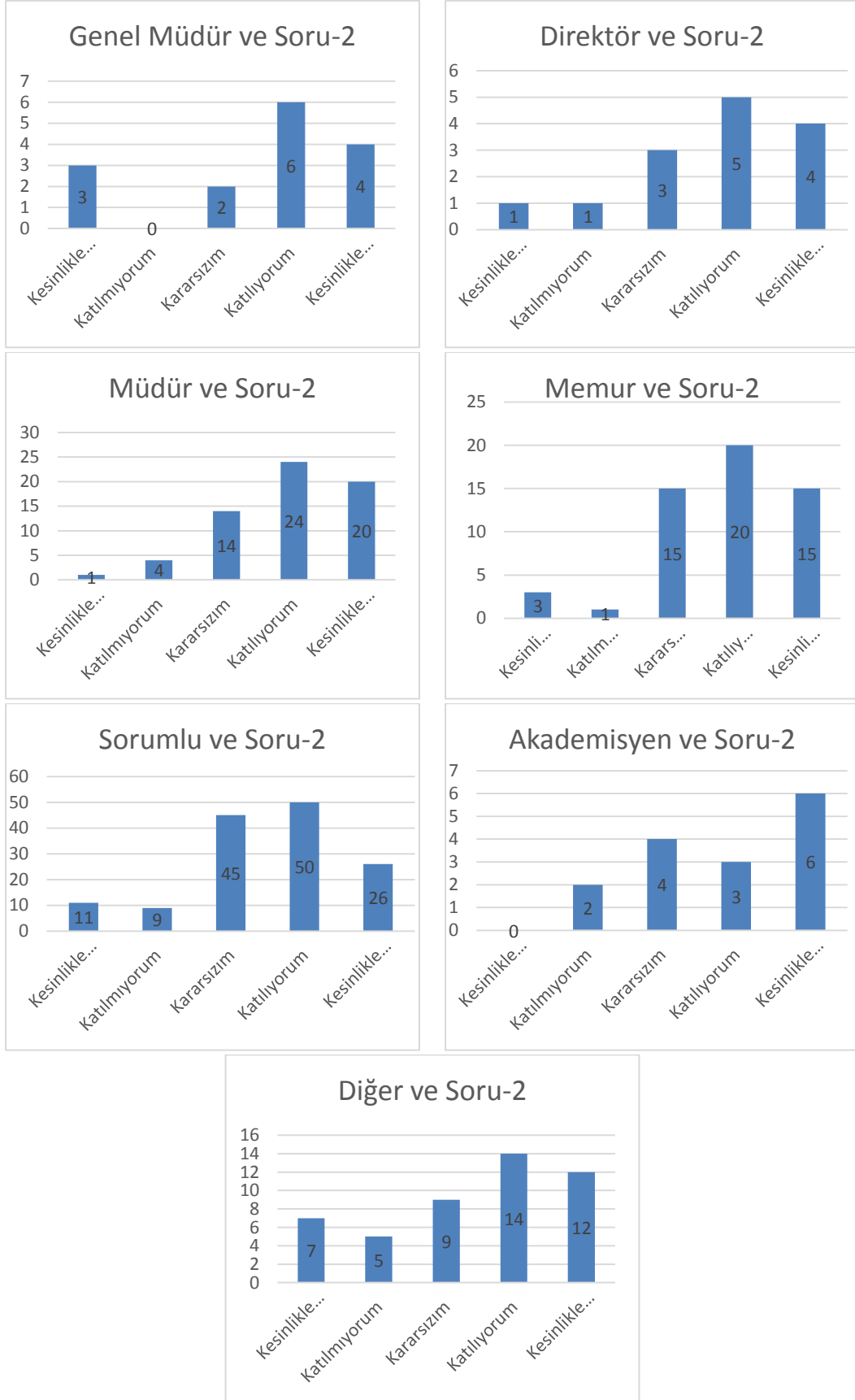
- Çalıştığı kurumda Genel Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 40,0 %' ı katılıyorum, 26,7 %' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 38,1 %'i katılıyorum, 31,7%' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Sorumlu ünvanı ile görev alan katılımcıların 35,5 %'i katılıyorum, 18,4%' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Direktör ünvanı ile görev alan katılımcıların 35,7 %'si katılıyorum, 28,6 %' sı kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Memur ünvanı ile görev alan katılımcıların 37,0 %'ı katılıyorum, 27,8 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Akademisyen olarak görev alan katılımcıların 20,0%'si katılıyorum, 40,0%' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

- Çalıştığı kurumda Güvenlik, Danışman v.b. olarak görev alan katılımcıların 29,8 %'i katılıyorum, 25,5 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

Tablo 5. 20. Görev Ünvanı İle Soru 2'nin Frekans Dağılımı

Görev Ünvanı		Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	3	20,0
	Kararsızım	2	13,3
	Katılıyorum	6	40,0
	Kesinlikle Katılıyorum	4	26,7
	Toplam	15	100,0
Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	1	1,6
	Katılmıyorum	4	6,3
	Kararsızım	14	22,2
	Katılıyorum	24	38,1
	Kesinlikle Katılıyorum	20	31,7
Toplam	63	100,0	
Sorumlu	Kesinlikle Katılmıyorum	11	7,8
	Katılmıyorum	9	6,4
	Kararsızım	45	31,9
	Katılıyorum	50	35,5
	Kesinlikle Katılıyorum	26	18,4
Toplam	141	100,0	
Direktör	Kesinlikle Katılmıyorum	1	7,1
	Katılmıyorum	1	7,1
	Kararsızım	3	21,4
	Katılıyorum	5	35,7
	Kesinlikle Katılıyorum	4	28,6
Toplam	14	100,0	
Memur	Kesinlikle Katılmıyorum	3	5,6
	Katılmıyorum	1	1,9
	Kararsızım	15	27,8
	Katılıyorum	20	37,0
	Kesinlikle Katılıyorum	15	27,8
Toplam	54	100,0	
Akademisyen	Katılmıyorum	2	13,3
	Kararsızım	4	26,7
	Katılıyorum	3	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	6	40,0
	Toplam	15	100,0
Diğer (Güvenlik Danışman v.b.)	Kesinlikle Katılmıyorum	7	14,9
	Katılmıyorum	5	10,6
	Kararsızım	9	19,1
	Katılıyorum	14	29,8
	Kesinlikle Katılıyorum	12	25,5
Toplam	47	100,0	

Grafik 5.9. Görev Üvanına Göre Soru 2'ye Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, Görev Ünvanına göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Lojistik Köyün Tekkeköy' e kurulacak olmasını doğru bir tercih olarak görmektedir.

5.8.7.2.7. Soru 22 'nin Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.21. ve Grafik 5.10.' da katılımcılara “Soru 22” olarak yöneltilen “Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yüksekokulları Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulmalıdır.” sorusu katılımcıların eğitim durumu ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

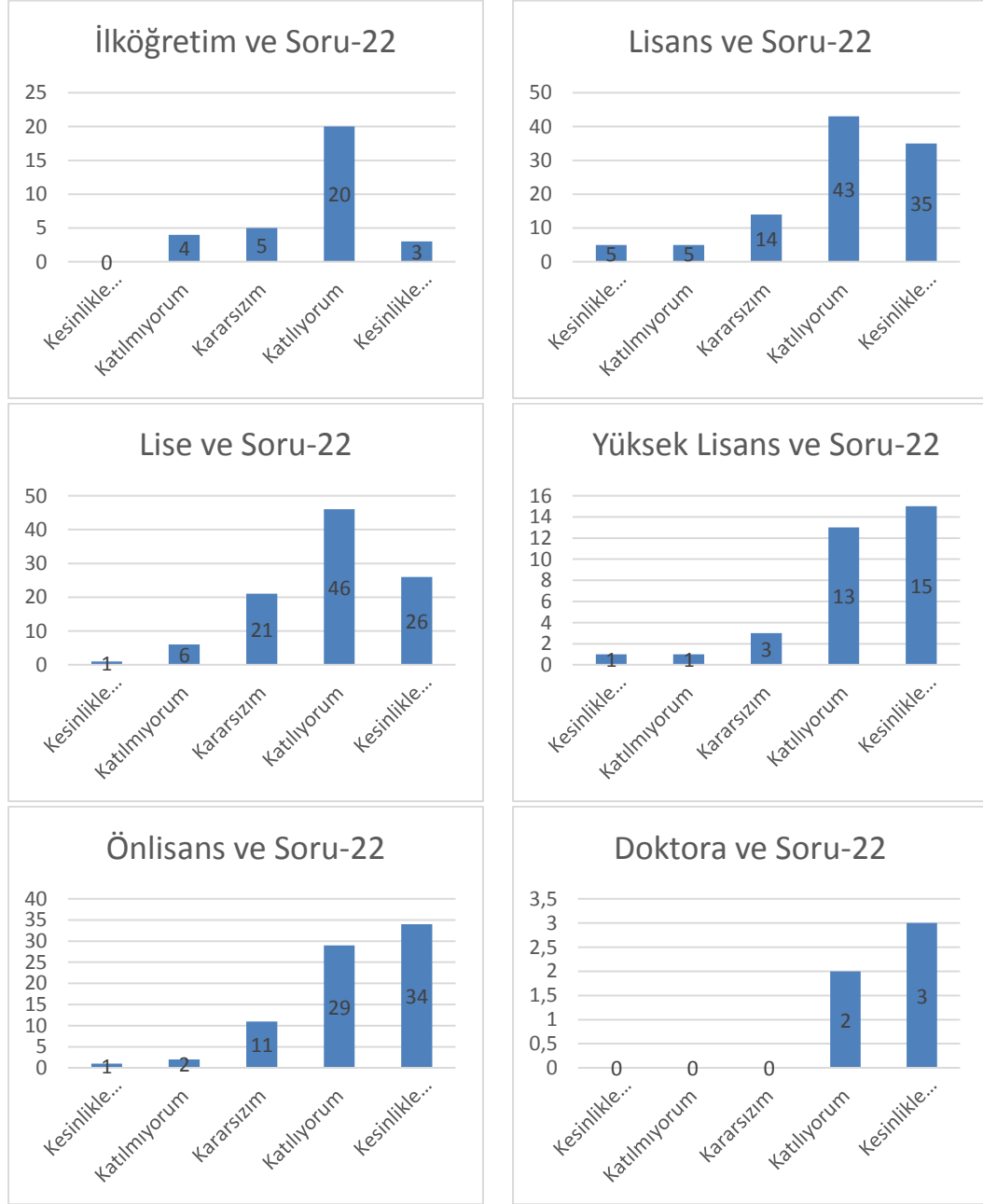
Tablo 5. 21. Eğitim Durumu İle Soru 22'nin Frekans Dağılımı

Eğitim Durumu		Frekans	Oran(%)
İlköğretim	Katılmıyorum	4	12,5
	Kararsızım	5	15,6
	Katılıyorum	20	62,5
	Kesinlikle Katılıyorum	3	9,4
	Toplam	32	100,0
Lise	Kesinlikle Katılmıyorum	1	1,0
	Katılmıyorum	6	6,0
	Kararsızım	21	21,0
	Katılıyorum	46	46,0
	Kesinlikle Katılıyorum	26	26,0
	Toplam	100	100,0
Ön Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	1	1,3
	Katılmıyorum	2	2,6
	Kararsızım	11	14,3
	Katılıyorum	29	37,7
	Kesinlikle Katılıyorum	34	44,2
	Toplam	77	100,0
Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	5	4,9
	Katılmıyorum	5	4,9
	Kararsızım	14	13,7
	Katılıyorum	43	42,2
	Kesinlikle Katılıyorum	35	34,3
	Toplam	102	100,0
Yüksek Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	1	3,0
	Katılmıyorum	1	3,0
	Kararsızım	3	9,1
	Katılıyorum	13	39,4
	Kesinlikle Katılıyorum	15	45,5
	Toplam	33	100,0
Doktora	Katılıyorum	2	40,0
	Kesinlikle Katılıyorum	3	60,0
	Toplam	5	100,0

- Eğitimi ilköğretim düzeyinde olan katılımcıların 62,5 %' i katılıyorum, 9,4 %'ü ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Lise düzeyinde olan katılımcıların 46,0 %' i katılıyorum, 26,0%' sı ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi düzeyinde olan katılımcıların 37,7 %' si katılıyorum, 44,2 %' si ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.

- Eğitimi lisans düzeyinde olan katılımcıların 42,2 %' si katılıyorum, 34,3 %'ü ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Yüksek Lisans düzeyinde olan katılımcıların 39,4%' ü katılıyorum, 45,5 %' i de kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.
- Eğitimi Doktora düzeyinde olan katılımcıların 40,0%' ı katılıyorum, 60,0 %'ı ise kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir.

Grafik 5. 10. Eğitim Durumuna Göre Soru 22'ye Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, eğitim seviyesine göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yüksekokullarının Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulması gerektiğini düşünmektedir.

5.8.7.2.8. Soru 22'nin Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5.22. ve Grafik 5.11.'de katılımcılara "Soru 22" olarak yöneltilen "Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yüksekokulları Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulmalıdır sorusu katılımcıların çalıştıkları sektörler ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

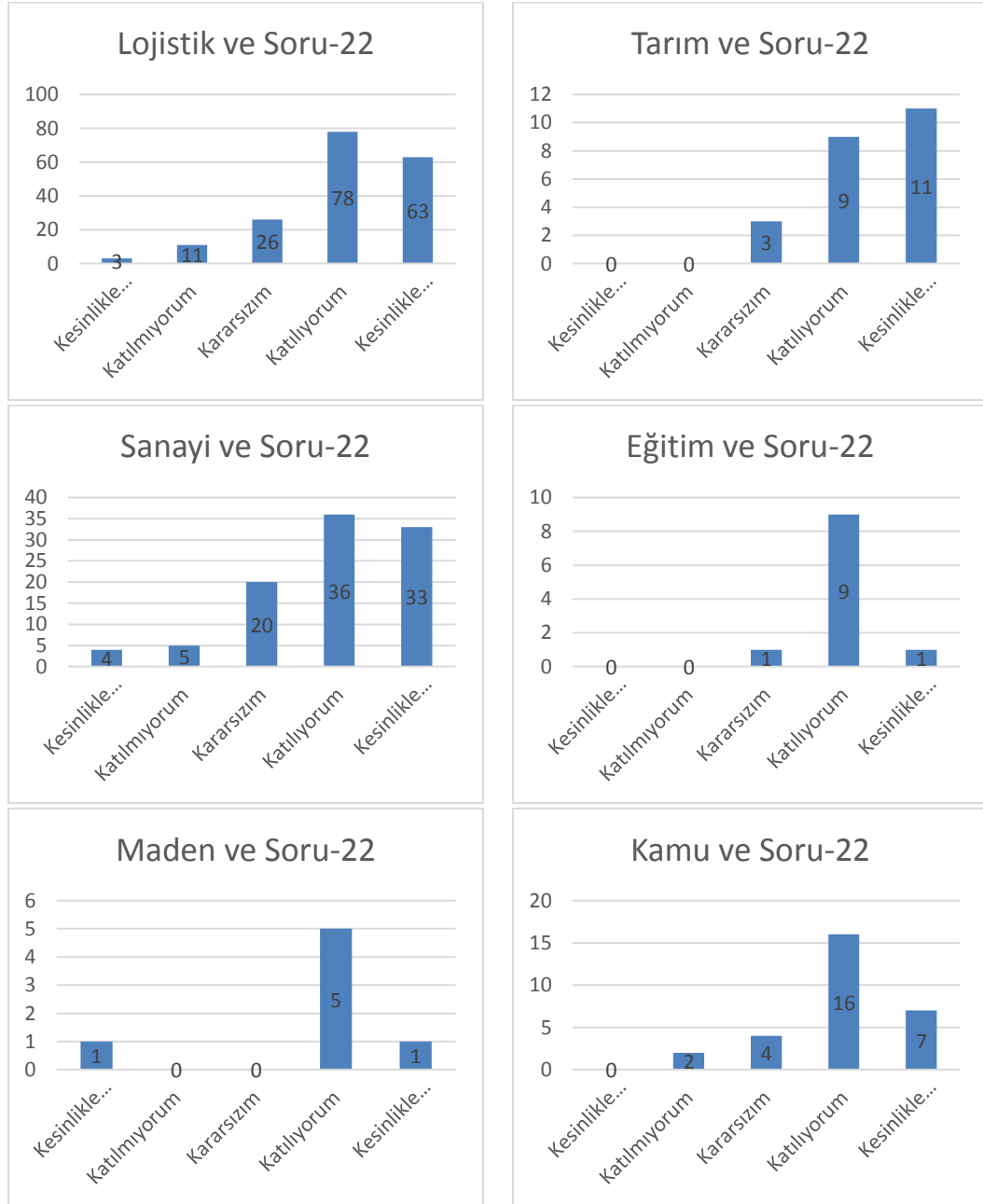
Tablo 5. 22. Çalışılan Sektör İle Soru 22'nin Frekans Dağılımı

Çalışılan Sektör		Frekans	Oran(%)
Lojistik	Kesinlikle Katılmıyorum	3	1,7
	Katılmıyorum	11	6,1
	Kararsızım	26	14,4
	Katılıyorum	78	43,1
	Kesinlikle Katılıyorum	63	34,8
	Toplam	181	100,0
Sanayi	Kesinlikle Katılmıyorum	4	4,1
	Katılmıyorum	5	5,1
	Kararsızım	20	20,4
	Katılıyorum	36	36,7
	Kesinlikle Katılıyorum	33	33,7
	Toplam	98	100,0
Maden	Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
	Katılıyorum	5	71,4
	Kesinlikle Katılıyorum	1	14,3
	Toplam	7	100,0
Tarım	Kararsızım	3	13,0
	Katılıyorum	9	39,1
	Kesinlikle Katılıyorum	11	47,8
	Toplam	23	100,0
Eğitim	Kararsızım	1	9,1
	Katılıyorum	9	81,8
	Kesinlikle Katılıyorum	1	9,1
	Toplam	11	100,0
Kamu	Katılmıyorum	2	6,9
	Kararsızım	4	13,8
	Katılıyorum	16	55,2
	Kesinlikle Katılıyorum	7	24,1
	Toplam	29	100,0

- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 43,1 %'i katılıyorum, 34,8 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Sanayi sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 36,7 %'si katılıyorum, 33,7 %' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Maden sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 71,4 %'ü katılıyorum, 14,3 %' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

- Tarım sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 39,1 %'i katılıyorum ve yine 47,8 %' i de kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Eğitim sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 81,8 %'i katılıyorum, 9,1 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Kamu sektörlerde faaliyet gösteren katılımcıların 55,2 %'si katılıyorum, 24,1 %'i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.

Grafik 5. 11. Çalışılan Sektöre Göre Soru 22'ye Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, çalışılan sektöre göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yüksekokullarının Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulması gerektiğini düşünmektedir.

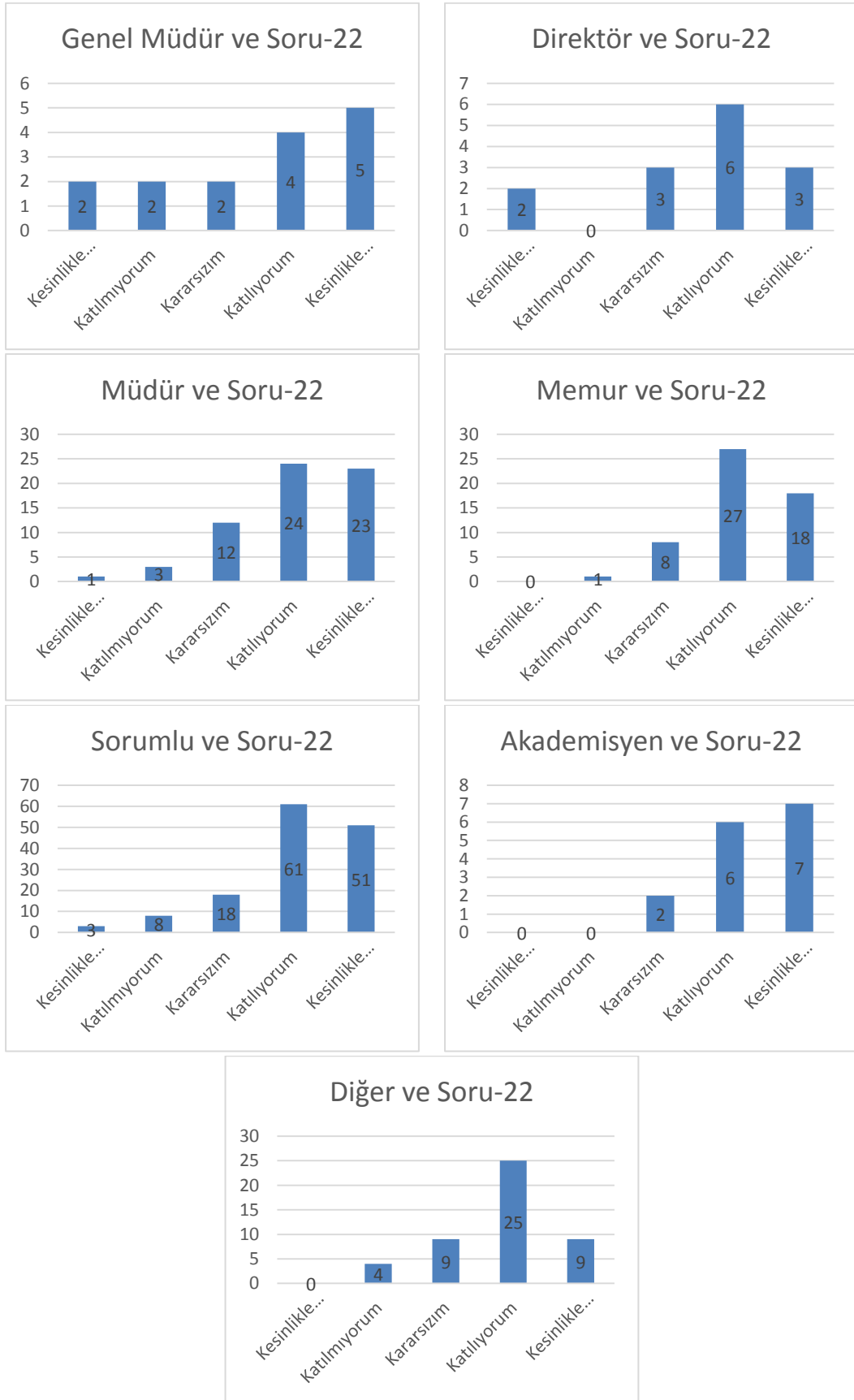
5.8.7.2.9. Soru 22'nin Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımları

Tablo 5.23. ve Grafik 5.12'de katılımcılara "Soru 22" olarak yöneltilen "Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yüksekokulları Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulmalıdır sorusu katılımcıların Görev Ünvanı ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

Tablo 5. 23. Görev Ünvanı İle Soru 22'nin Frekans Dağılımı

Görev Ünvanı		Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	2	13,3
	Katılmıyorum	2	13,3
	Kararsızım	2	13,3
	Katılıyorum	4	26,7
	Kesinlikle Katılıyorum	5	33,3
	Toplam	15	100,0
Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	1	1,6
	Katılmıyorum	3	4,8
	Kararsızım	12	19,0
	Katılıyorum	24	38,1
	Kesinlikle Katılıyorum	23	36,5
	Toplam	63	100,0
Sorumlu	Kesinlikle Katılmıyorum	3	2,1
	Katılmıyorum	8	5,7
	Kararsızım	18	12,8
	Katılıyorum	61	43,3
	Kesinlikle Katılıyorum	51	36,2
	Toplam	141	100,0
Direktör	Kesinlikle Katılmıyorum	2	14,3
	Kararsızım	3	21,4
	Katılıyorum	6	42,9
	Kesinlikle Katılıyorum	3	21,4
	Toplam	14	100,0
Memur	Katılmıyorum	1	1,9
	Kararsızım	8	14,8
	Katılıyorum	27	50,0
	Kesinlikle Katılıyorum	18	33,3
	Toplam	54	100,0
Akademisyen	Kararsızım	2	13,3
	Katılıyorum	6	40,0
	Kesinlikle Katılıyorum	7	46,7
	Toplam	15	100,0
Diğer (Güvenlik Danışman v.b.)	Katılmıyorum	4	8,5
	Kararsızım	9	19,1
	Katılıyorum	25	53,2
	Kesinlikle Katılıyorum	9	19,1
	Toplam	47	100,0

Grafik 5. 12. Çalışılan Ünvana Göre Soru 22'ye Verilen Cevaplar



- Çalıştığı kurumda Genel Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 26,7 %' si katılıyorum, 33,3 %'ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 38,1 %'i katılıyorum, 36,5 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Sorumlu ünvanı ile görev alan katılımcıların 43,3 %'ü katılıyorum, 36,2 %' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Direktör ünvanı ile görev alan katılımcıların 42,9 %'ü katılıyorum, 21,4 %' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Memur ünvanı ile görev alan katılımcıların 50,0 %'si katılıyorum, 33,3 %' ü kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Akademisyen olarak görev alan katılımcıların 40,0%' ı katılıyorum, 46,7 %' si kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir.
- Çalıştığı kurumda Güvenlik, Danışman v.b. olarak görev alan katılımcıların 53,2 %'si katılıyorum, 19,1 %' i kesinlikle katılıyorum cevabını vermiştir

Sonuç olarak, Görev Ünvanına göre; katılımcıların büyük çoğunluğu Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yükseköğretim kurumlarının Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulması gerektiğini düşünmektedir.

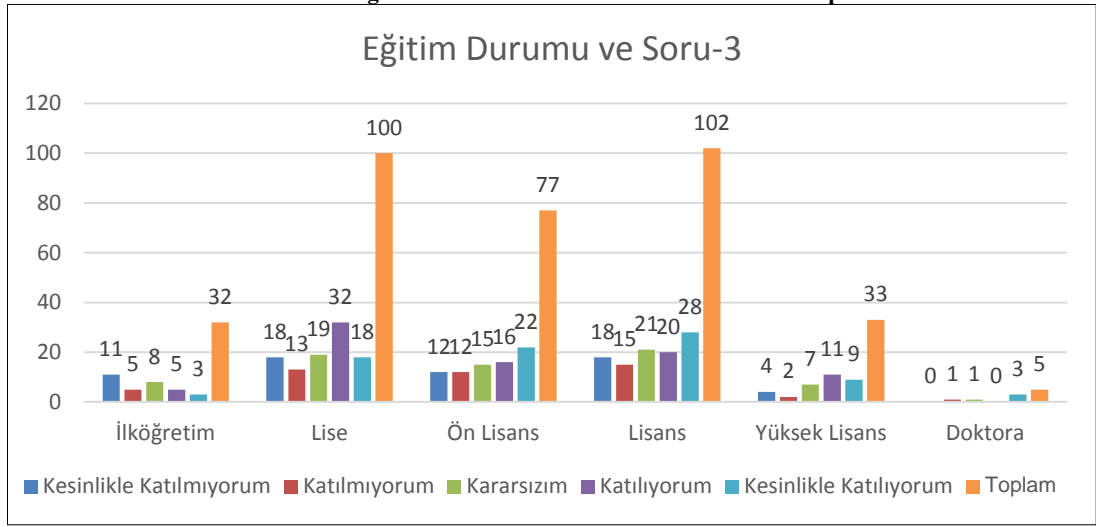
5.8.7.3. Lojistik Köyün Yönetimine Yönelik Gruplandırılan Soruların Çapraz Tablo Analizi

5.8.7.3.1. Eğitim Durumunun, Çalışılan Sektör ve Görev Ünvanı ile Soru 3' ün Çapraz Tablo Analizi

Anket katılımcılarına, “Lojistik Köyü Özel Kuruluşlar İşletmelidir.” sorusu “Soru 3” olarak yöneltilmiştir. Katılımcıların bu soruya yönelik vermiş oldukları cevaplar Grafik 5.13., Grafik 5.14., ve Grafik 5.15. yer almaktadır. Eğitim durumu, Çalışılan Sektör ve Görev Ünvanı kriterleri ile birlikte Tablo 5.24. , Tablo 5.25. ve Tablo5.26.' te çapraz tablo yöntemi ile analiz edilmiştir.

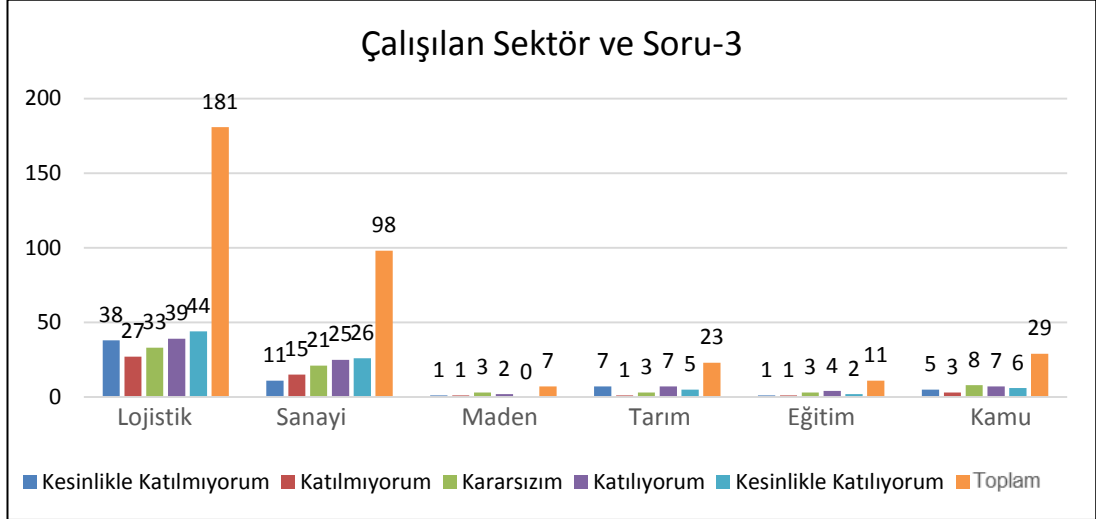
Tablo 5. 24. Eğitim Durumu İle Soru 3'ün Çapraz Tablosu

		SORU 3					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	11	5	8	5	3	32
	Lise	18	13	19	32	18	100
	Ön Lisans	12	12	15	16	22	77
	Lisans	18	15	21	20	28	102
	Yüksek Lisans	4	2	7	11	9	33
	Doktora	0	1	1	0	3	5
Toplam		63	48	71	84	83	349

Grafik 5. 13. Eğitim Durumuna Göre Soru 3'e Verilen Cevaplar**Tablo 5. 25. Çalışılan Sektör İle Soru 3'ün Çapraz Tablosu**

		SORU 3					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	38	27	33	39	44	181
	Sanayi	11	15	21	25	26	98
	Maden	1	1	3	2	0	7
	Tarım	7	1	3	7	5	23
	Eğitim	1	1	3	4	2	11
	Kamu	5	3	8	7	6	29
Toplam		63	48	71	84	83	349

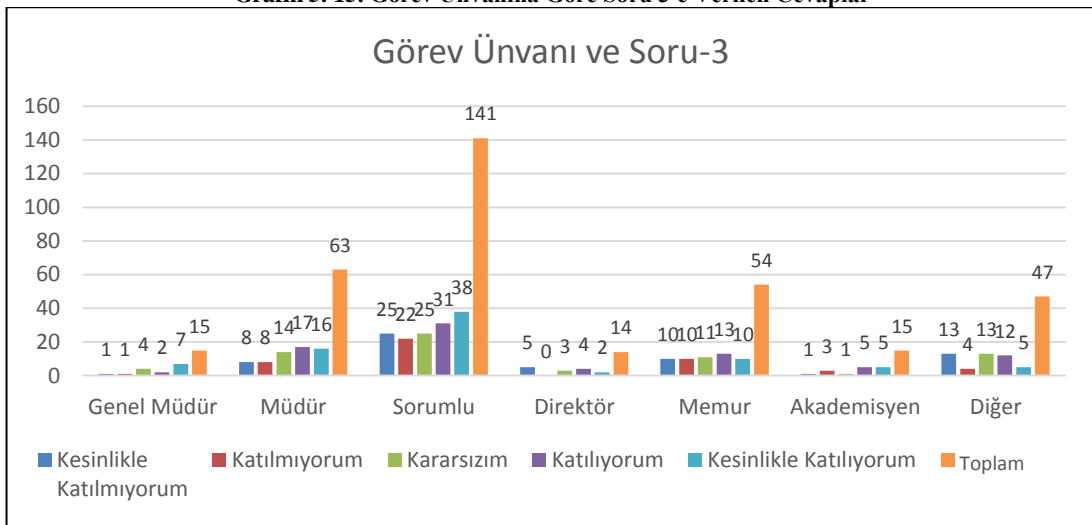
Grafik 5.14. Çalışılan Sektöre Göre Soru 3'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 26. Görev Ünvanı İle Soru 3'ün Çapraz Tablosu

Görev Ünvanı	SORU 3					Toplam
	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Genel Müdür	1	1	4	2	7	15
Müdür	8	8	14	17	16	63
Sorumlu	25	22	25	31	38	141
Direktör	5	0	3	4	2	14
Memur	10	10	11	13	10	54
Akademisyen	1	3	1	5	5	15
Diğer	13	4	13	12	5	47
Toplam	63	48	71	84	83	349

Grafik 5. 15. Görev Ünvanına Göre Soru 3'e Verilen Cevaplar



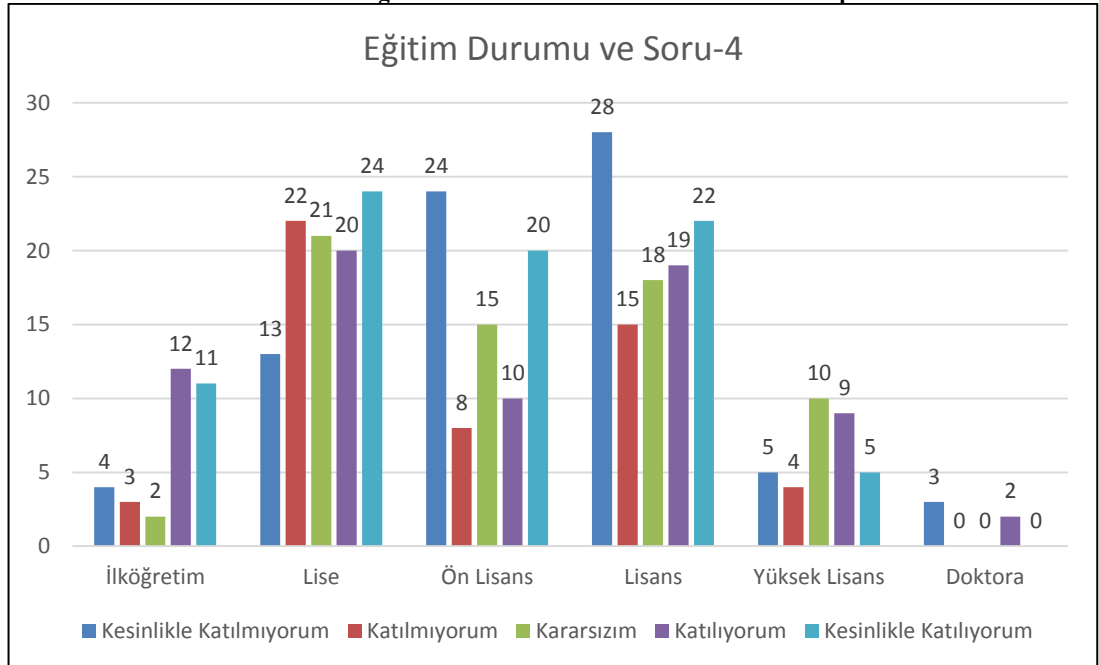
5.8.7.3.2. Eğitim Durumunun, Çalışılan Sektör ve Görev Ünvanı ile Soru 4'ün Çapraz Tablo Analizi

Anket katılımcılarına, “Lojistik Köyü Devlet işletmelidir.” Sorusu “Soru 4” olarak yöneltilmiştir. Katılımcıların bu soruya yönelik vermiş oldukları cevaplar Grafik 5.16., Grafik 5.17., ve Grafik 5.18., de yer almaktadır. Eğitim durumu, Çalışılan Sektör ve Görev Ünvanı kriterleri ile birlikte Tablo 5.27. , Tablo 5.28. ve Tablo 5.29.’ de çapraz tablo yöntemi ile analiz edilmiştir.

Tablo 5. 27. Eğitim Durumu İle Soru 4'ün Çapraz Tablosu

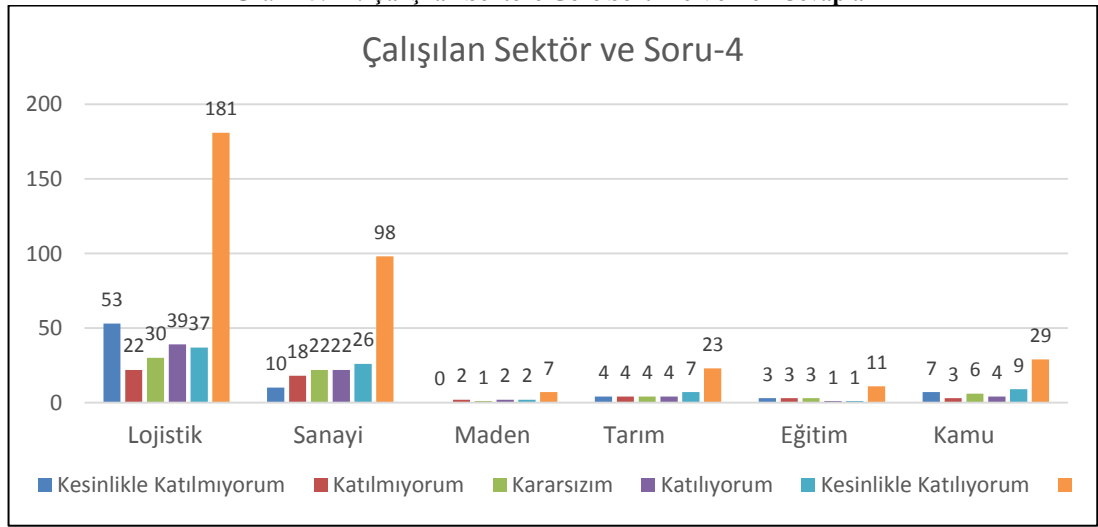
		SORU 4					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	4	3	2	12	11	32
	Lise	13	22	21	20	24	100
	Ön Lisans	24	8	15	10	20	77
	Lisans	28	15	18	19	22	102
	Yüksek Lisans	5	4	10	9	5	33
	Doktora	3	0	0	2	0	5
Toplam		77	52	66	72	82	349

Grafik 5. 16. Eğitim Durumuna Göre Soru 4'e Verilen Cevaplar



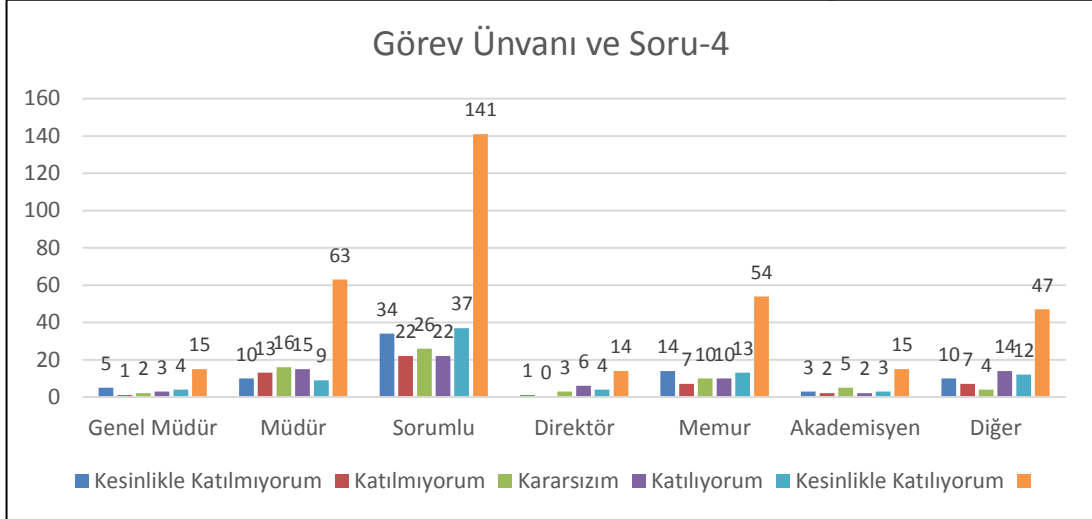
Tablo 5. 28. Çalışılan Sektör İle Soru 4'ün Çapraz Tablosu

		SORU 4				Toplam	
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum
Çalışılan Sektör	Lojistik	53	22	30	39	37	181
	Sanayi	10	18	22	22	26	98
	Maden	0	2	1	2	2	7
	Tarım	4	4	4	4	7	23
	Eğitim	3	3	3	1	1	11
	Kamu	7	3	6	4	9	29
Toplam		77	52	66	72	82	349

Grafik 5. 17. Çalışılan Sektöre Göre Soru 4'e Verilen Cevaplar**Tablo 5. 29. Görev Ünvanı İle Soru 4'ün Çapraz Tablosu**

		SORU 4				Toplam	
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum
Görev Ünvanı	Genel Müdür	5	1	2	3	4	15
	Müdür	10	13	16	15	9	63
	Sorumlu	34	22	26	22	37	141
	Direktör	1	0	3	6	4	14
	Memur	14	7	10	10	13	54
	Akademisyen	3	2	5	2	3	15
	Diğer	10	7	4	14	12	47
Toplam		77	52	66	72	82	349

Grafik 5. 18. Görev Ünvanına Göre Soru 4'e Verilen Cevaplar



5.8.7.4. Lojistik Köyün Yapılaşmasına Yönelik Gruplandırılan Soruların Frekans Dağılımları

5.8.7.4.1. Soru 5' in Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.30. ve Grafik 5.19.'da katılımcılara “Soru 5” olarak yöneltilen “Lojistik Köyde Yer İsteyenlere Arsa Satılmalıdır.” sorusu katılımcıların eğitim durumu ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

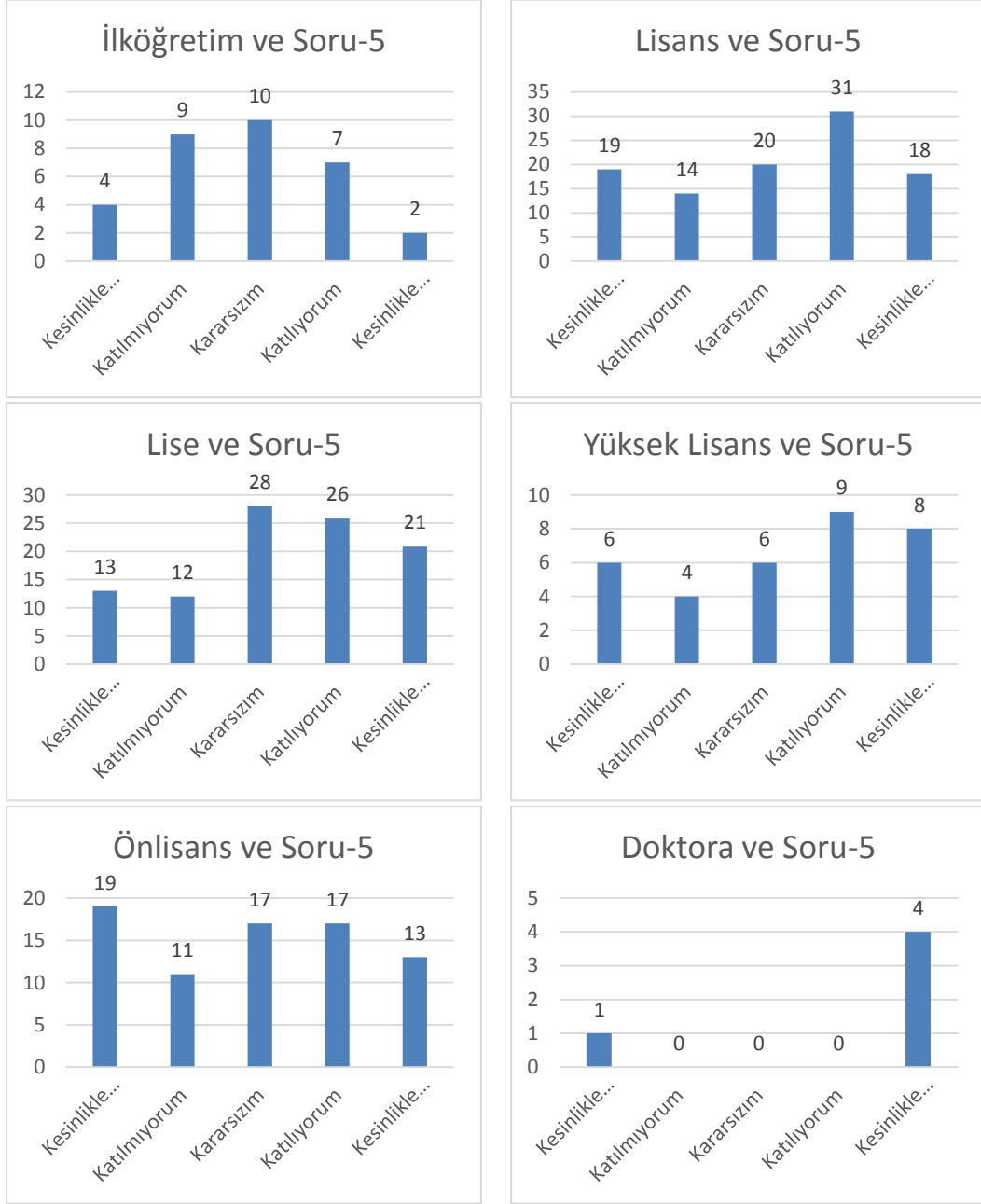
- Eğitimi ilköğretim düzeyinde olanlar 40,6%'lık oranla lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmezken, 28,1%'i uygun görmekte 31,2%'si ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi Lise düzeyinde olanlar 47,0%'lik oranla lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görürken, 25,0%'i uygun görmemekte, 28,0%'i ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi düzeyinde olanların 39,0%'u lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmemekteyken, 39%'u da uygun görmektedir. 22,1%'i de kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi lisans düzeyinde olanları 48,0 %'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 32,3%'ü uygun görmemektedir. 19,6%'sı da kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi Yüksek Lisans düzeyinde olanların 51,5%'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görürken, 30,3%'ü uygun görmemekte, 18,2%'si de kararsız kalmaktadır.

- Eğitimi Doktora düzeyinde olanların 80,0%'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görürken, 20,0%'si uygun görmemektedir.

Tablo 5. 30. Eğitim Durumu İle Soru 5'in Frekans Dağılımı

Eğitim Durumu		Frekans	Oran(%)
İlköğretim	Kesinlikle Katılmıyorum	4	12,5
	Katılmıyorum	9	28,1
	Kararsızım	10	31,2
	Katılıyorum	7	21,9
	Kesinlikle Katılıyorum	2	6,2
	Toplam	32	100,0
Lise	Kesinlikle Katılmıyorum	13	13,0
	Katılmıyorum	12	12,0
	Kararsızım	28	28,0
	Katılıyorum	26	26,0
	Kesinlikle Katılıyorum	21	21,0
	Toplam	100	100,0
Ön Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	19	24,7
	Katılmıyorum	11	14,3
	Kararsızım	17	22,1
	Katılıyorum	17	22,1
	Kesinlikle Katılıyorum	13	16,9
	Toplam	77	100,0
Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	19	18,6
	Katılmıyorum	14	13,7
	Kararsızım	20	19,6
	Katılıyorum	31	30,4
	Kesinlikle Katılıyorum	18	17,6
	Toplam	102	100,0
Yüksek Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	6	18,2
	Katılmıyorum	4	12,1
	Kararsızım	6	18,2
	Katılıyorum	9	27,3
	Kesinlikle Katılıyorum	8	24,2
	Toplam	33	100,0
Doktora	Kesinlikle Katılmıyorum	1	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	4	80,0
	Toplam	5	100,0

Grafik 5. 19. Eğitim Durumuna Göre Soru 5'e Verilen Cevaplar



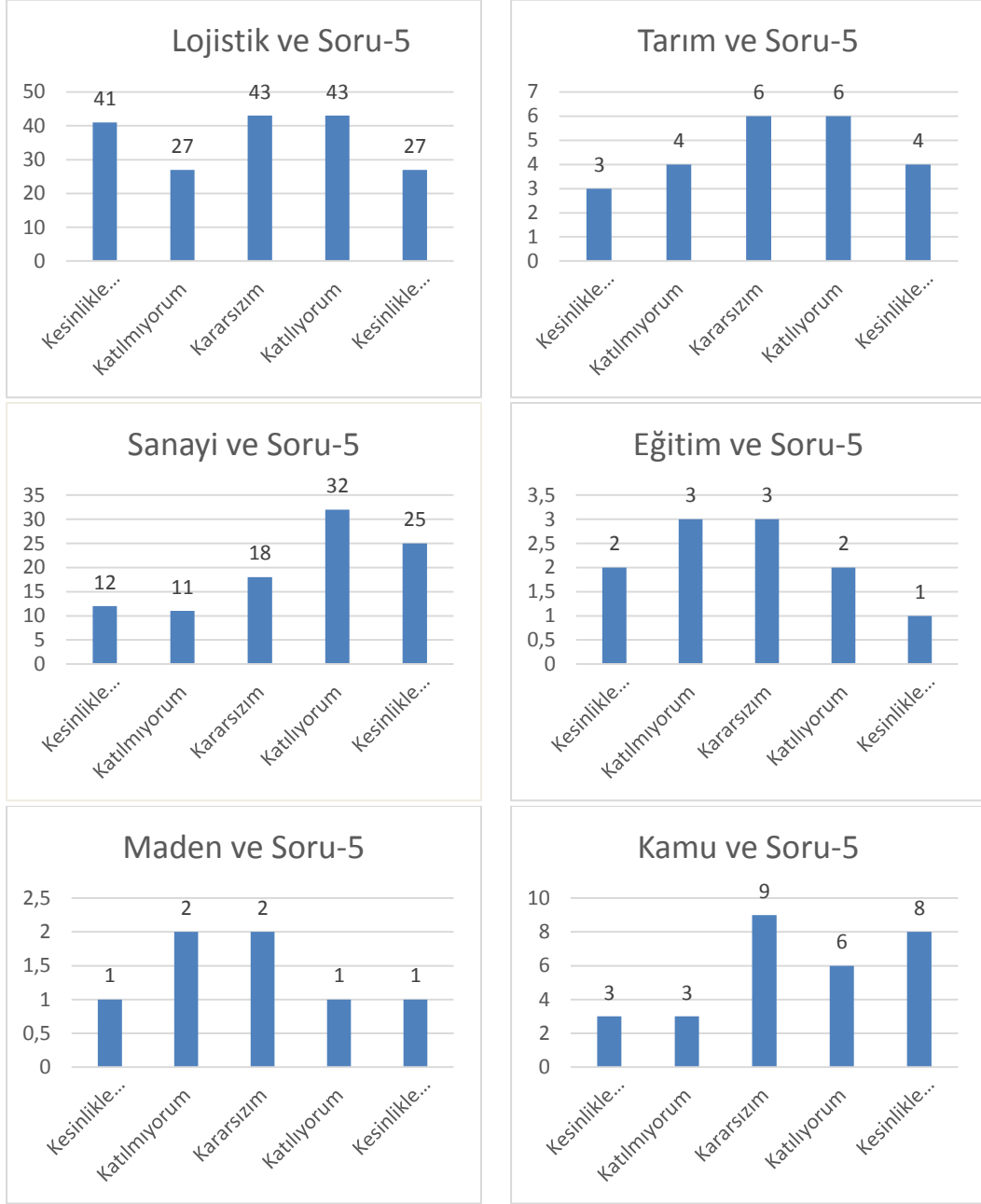
5.8.7.4.2. Soru 5' in Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.31. ve Grafik 5.20.'de katılımcılara “Soru 5” olarak yöneltilen “Lojistik Köyde Yer İsteyenlere Arsa Satılmalıdır.” sorusu katılımcıların çalıştıkları sektör ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre:

Tablo 5. 31. Çalışılan Sektör İle Soru 5'in Frekans Dağılımı

Çalışılan Sektör		Frekans	Oran(%)
Lojistik	Kesinlikle Katılmıyorum	41	22,7
	Katılmıyorum	27	14,9
	Kararsızım	43	23,8
	Katılıyorum	43	23,8
	Kesinlikle Katılıyorum	27	14,9
	Toplam	181	100,0
Sanayi	Kesinlikle Katılmıyorum	12	12,2
	Katılmıyorum	11	11,2
	Kararsızım	18	18,4
	Katılıyorum	32	32,7
	Kesinlikle Katılıyorum	25	25,5
	Toplam	98	100,0
Maden	Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
	Katılmıyorum	2	28,6
	Kararsızım	2	28,6
	Katılıyorum	1	14,3
	Kesinlikle Katılıyorum	1	14,3
	Toplam	7	100,0
Tarım	Kesinlikle Katılmıyorum	3	13,0
	Katılmıyorum	4	17,4
	Kararsızım	6	26,1
	Katılıyorum	6	26,1
	Kesinlikle Katılıyorum	4	17,4
	Toplam	23	100,0
Eğitim	Kesinlikle Katılmıyorum	2	18,2
	Katılmıyorum	3	27,3
	Kararsızım	3	27,3
	Katılıyorum	2	18,2
	Kesinlikle Katılıyorum	1	9,1
	Toplam	11	100,0
Kamu	Kesinlikle Katılmıyorum	3	10,3
	Katılmıyorum	3	10,3
	Kararsızım	9	31,0
	Katılıyorum	6	20,7
	Kesinlikle Katılıyorum	8	27,6
	Toplam	29	100,0

Grafik 5. 20. Çalışılan Sektöre Göre Soru 5'e Verilen Cevaplar



- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 38,7%'si lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 37,6%'sı uygun görmemektedir. 23,8%'i ise kararsız kalmaktadır.
- Sanayi sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 58,2%'si lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 23,4%'ü uygun görmemektedir. 18,4%'ü ise kararsız kalmaktadır.
- Maden sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 42,9%'u 'si lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmezken, 28,6%'sı uygun görmektedir. 28,6%'sı da kararsız kalmaktadır.
- Tarım sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 43, 5%'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 30,4%'ü uygun görmemektedir. 26,1%'i ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitim sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 45,5%'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmezken, 27,3%'sı uygun görmektedir. 27,3%'ü de kararsız kalmaktadır.
- Kamu sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 48, 3%'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 20,6%'ı uygun görmemektedir. 31,0%'i ise kararsız kalmaktadır.

5.8.7.4.3. Soru 5' in Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı

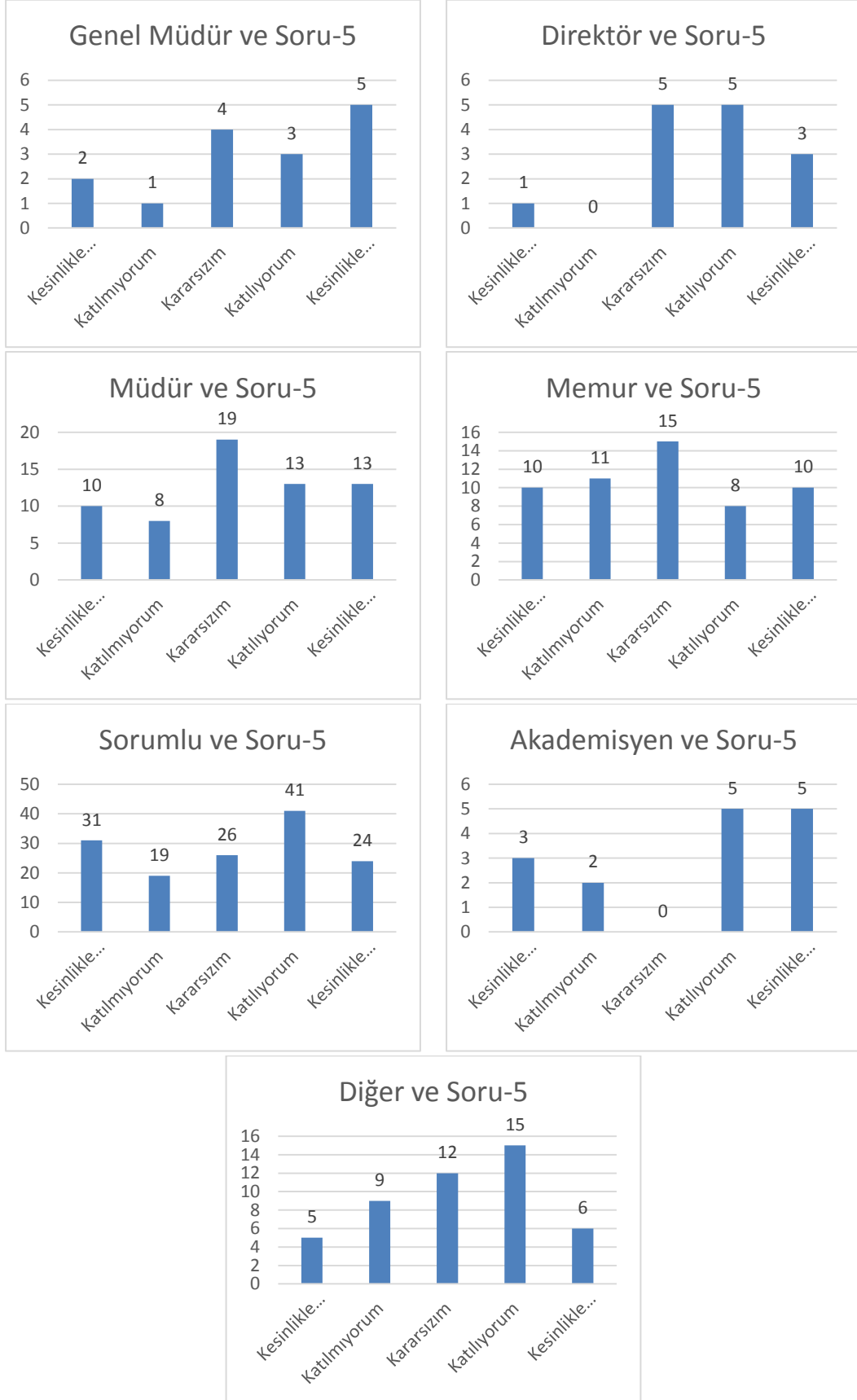
Tablo 5.32. ve Grafik 5.21.'de katılımcılara "Soru 5" olarak yöneltilen "Lojistik Köyde Yer İsteyenlere Arsa Satılmalıdır." sorusu katılımcıların Görev Ünvanı ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

- Çalıştığı kurumda Genel Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 53,3 %'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 20,0%'si uygun görmemektedir. 26,7%' si ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 41,1 %'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 28,6%'sı uygun görmemektedir. 30,2%' si ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Sorumlu ünvanı ile görev alan katılımcıların 46,1 %'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 35,5%'i uygun görmemektedir. 18,4%' 'ü ise kararsızdır.
- .

Tablo 5. 32. Görev Ünvanı İle Soru 5'in Frekans Dağılımı

Görev Ünvanı		Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	2	13,3
	Katılmıyorum	1	6,7
	Kararsızım	4	26,7
	Katılıyorum	3	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	5	33,3
	Toplam	15	100,0
Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	10	15,9
	Katılmıyorum	8	12,7
	Kararsızım	19	30,2
	Katılıyorum	13	20,6
	Kesinlikle Katılıyorum	13	20,6
	Toplam	63	100,0
Sorumlu	Kesinlikle Katılmıyorum	31	22,0
	Katılmıyorum	19	13,5
	Kararsızım	26	18,4
	Katılıyorum	41	29,1
	Kesinlikle Katılıyorum	24	17,0
	Toplam	141	100,0
Direktör	Kesinlikle Katılmıyorum	1	7,1
	Kararsızım	5	35,7
	Katılıyorum	5	35,7
	Kesinlikle Katılıyorum	3	21,4
	Toplam	14	100,0
Memur	Kesinlikle Katılmıyorum	10	18,5
	Katılmıyorum	11	20,4
	Kararsızım	15	27,8
	Katılıyorum	8	14,8
	Kesinlikle Katılıyorum	10	18,5
	Toplam	54	100,0
Akademisyen	Kesinlikle Katılmıyorum	3	20,0
	Katılmıyorum	2	13,3
	Katılıyorum	5	33,3
	Kesinlikle Katılıyorum	5	33,3
	Toplam	15	100,0
Diğer (Güvenlik, Danışman v.b.)	Kesinlikle Katılmıyorum	5	10,6
	Katılmıyorum	9	19,1
	Kararsızım	12	25,5
	Katılıyorum	15	31,9
	Kesinlikle Katılıyorum	6	12,8
	Toplam	47	100,0

Grafik 5.21. Görev Ünvanına Göre Soru 5'e Verilen Cevaplar



- Çalıştığı kurumda Direktör ünvanı ile görev alan katılımcıların 47,1 %'i lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 7,1%'i uygun görmemektedir. 35,7%' si ise kararsızdır
- Çalıştığı kurumda Memur ünvanı ile görev alan katılımcıların 38,9%'u 'si lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmezken, 33,3%'ü uygun görmektedir. 27,8%'i de kararsız kalmaktadır.
- Çalıştığı kurumda Akademisyen olarak görev alan katılımcıların 66,6 %'sı lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 33,3%'ü uygun görmemektedir.
- Çalıştığı kurumda Güvenlik, Danışman v.b. olarak görev alan katılımcıların 44,7 %'si lojistik köyde yer isteyenlere arsa satılmasını uygun görmekteyken, 29,7%'si uygun görmemektedir. 25,5%'i ise kararsızdır.

5.8.7.4.4. Soru 6'nın Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.33. ve Grafik 5.22.'de katılımcılara "Soru 6" olarak yöneltilen "Lojistik Köyde Yer İsteyenlere Arsa Kiralanmalıdır." sorusu katılımcıların eğitim durumu ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

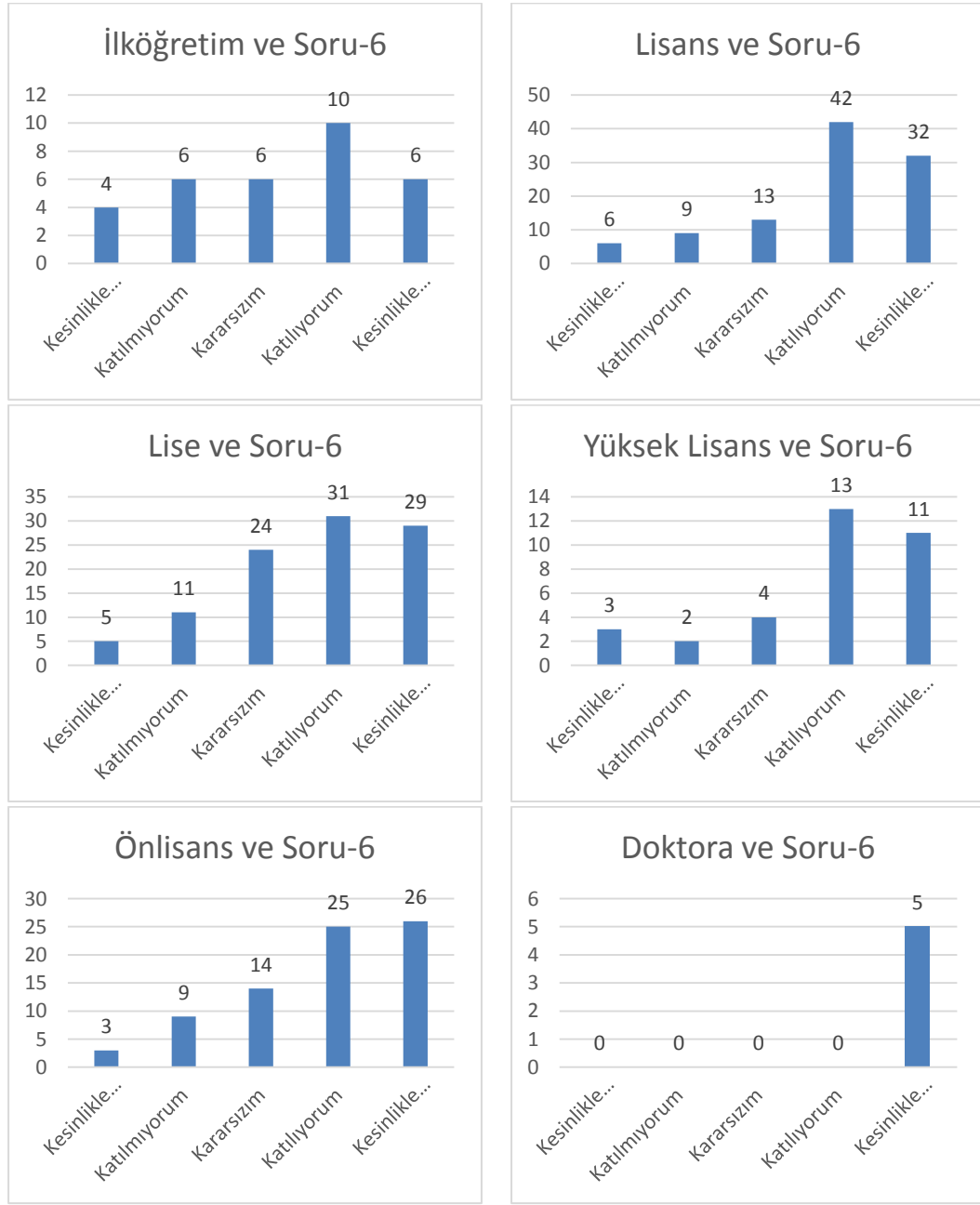
- Eğitimi ilköğretim düzeyinde olanlar 50,0%'lik oranla lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 31,3%'ü uygun görmemektedir. 18,8%'i ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi Lise düzeyinde olanlar 60,0%'lik oranla lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 16,0%'sı uygun görmemekte, 24,0%'ü ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi düzeyinde olanların 66,3%'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 15,6%'sı da uygun görmemektedir. 18,2%'si de kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi lisans düzeyinde olanları 72,6 %'sı lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 14,7%'si uygun görmemektedir. 12,7%'si de kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi Yüksek Lisans düzeyinde olanın 72,7%'si lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 15,2%'i uygun görmemekte, 12,1%'i de kararsız kalmaktadır.

- Eğitimi Doktora düzeyinde olanların 100,0%'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmektedir.

Tablo 5. 33. Eğitim Durumu İle Soru 6'nın Frekans Dağılımı

Eğitim Durumu		Frekans	Oran(%)
İlköğretim	Kesinlikle Katılmıyorum	4	12,5
	Katılmıyorum	6	18,8
	Kararsızım	6	18,8
	Katılıyorum	10	31,2
	Kesinlikle Katılıyorum	6	18,8
	Toplam	32	100,0
Lise	Kesinlikle Katılmıyorum	5	5,0
	Katılmıyorum	11	11,0
	Kararsızım	24	24,0
	Katılıyorum	31	31,0
	Kesinlikle Katılıyorum	29	29,0
	Toplam	100	100,0
Ön Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	3	3,9
	Katılmıyorum	9	11,7
	Kararsızım	14	18,2
	Katılıyorum	25	32,5
	Kesinlikle Katılıyorum	26	33,8
	Toplam	77	100,0
Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	6	5,9
	Katılmıyorum	9	8,8
	Kararsızım	13	12,7
	Katılıyorum	42	41,2
	Kesinlikle Katılıyorum	32	31,4
	Toplam	102	100,0
Yüksek Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	3	9,1
	Katılmıyorum	2	6,1
	Kararsızım	4	12,1
	Katılıyorum	13	39,4
	Kesinlikle Katılıyorum	11	33,3
	Toplam	33	100,0
Doktora	Kesinlikle Katılıyorum	5	100,0

Grafik 5. 22. Eğitim Durumuna Göre Soru 6'ya Verilen Cevaplar



5.8.7.4.5. Soru 6'nın Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.34. ve Grafik 5.23.'te katılımcılara "Soru 6" olarak yöneltilen "Lojistik Köyde Yer İsteyenlere Arsa Kiralanmalıdır." sorusu katılımcıların çalıştıkları sektör ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre:

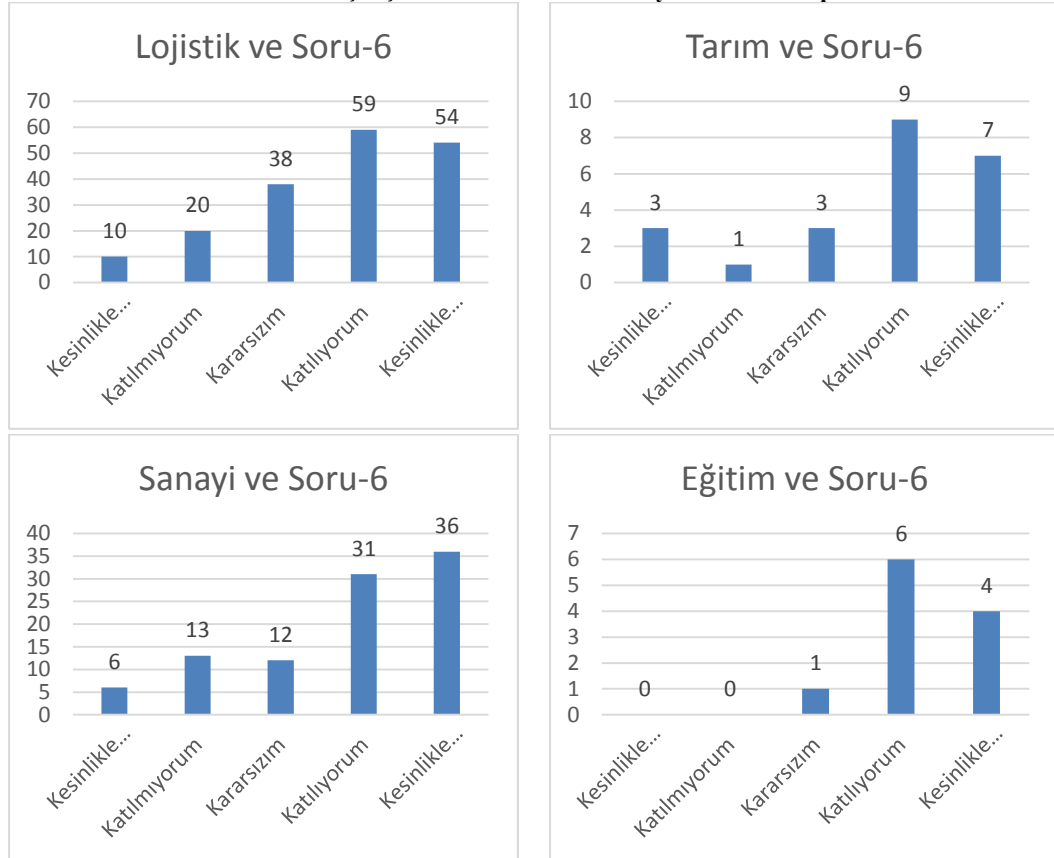
Tablo 5. 34. Çalışılan Sektör İle Soru 6'nın Frekans Dağılımı

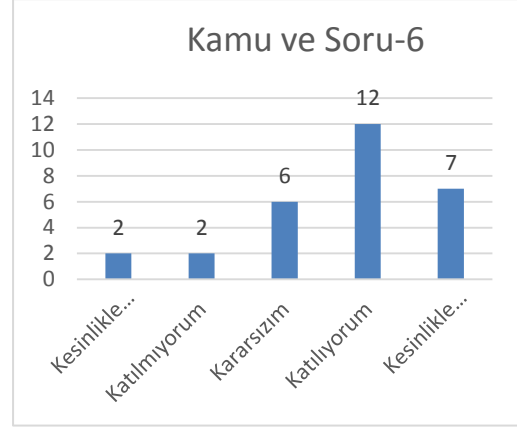
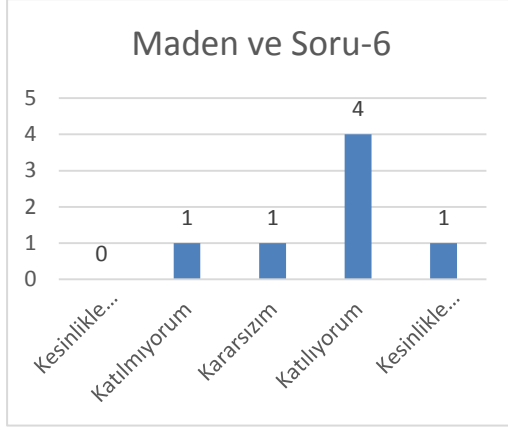
Çalışılan Sektör	Frekans	Oran(%)	
Lojistik	Kesinlikle Katılmıyorum	10	5,5
	Katılmıyorum	20	11,0
	Kararsızım	38	21,0
	Katılıyorum	59	32,6
	Kesinlikle Katılıyorum	54	29,8
	Toplam	181	100,0
Sanayi	Kesinlikle Katılmıyorum	6	6,1
	Katılmıyorum	13	13,3
	Kararsızım	12	12,2
	Katılıyorum	31	31,6
	Kesinlikle Katılıyorum	36	36,7
	Toplam	98	100,0
Maden	Katılmıyorum	1	14,3
	Kararsızım	1	14,3
	Katılıyorum	4	57,1
	Kesinlikle Katılıyorum	1	14,3
	Toplam	7	100,0
Tarım	Kesinlikle Katılmıyorum	3	13,0
	Katılmıyorum	1	4,3
	Kararsızım	3	13,0
	Katılıyorum	9	39,1
	Kesinlikle Katılıyorum	7	30,4
	Toplam	23	100,0
Eğitim	Kararsızım	1	9,1
	Katılıyorum	6	54,5
	Kesinlikle Katılıyorum	4	36,4
	Toplam	11	100,0
Kamu	Kesinlikle Katılmıyorum	2	6,9
	Katılmıyorum	2	6,9
	Kararsızım	6	20,7
	Katılıyorum	12	41,4
	Kesinlikle Katılıyorum	7	24,1
	Toplam	29	100,0

- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 62,4%'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 16,5%'i uygun görmemektedir. 21,0%'i ise kararsız kalmaktadır.
- Sanayi sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 68,3%'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 19,4%'ü uygun görmemektedir. 12,2%'si ise kararsız kalmaktadır.

- Maden sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 71,4%'ü 'si lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 14,3%'ü uygun görmemektedir. 14,3%'ü de kararsız kalmaktadır.
- Tarım sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 69,7%'si lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 17,3%'ü uygun görmemektedir. 13,0%'ü ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitim sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 90,9%'u lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 9,1%'i de kararsız kalmaktadır.
- Kamu Sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 65,5%'i lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görürken, 13,8%'i uygun görmemektedir. 20,7%'si ise kararsız kalmaktadır.

Grafik 5. 23. Çalışılan Sektöre Göre Soru 6'ya Verilen Cevaplar





5.8.7.4.6. Soru 6'nın Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.35. ve Grafik 5.24.'te katılımcılara “Soru 6” olarak yöneltilen “Lojistik Köyde Yer İsteyenlere Arsa Kiralanmalıdır.” sorusu katılımcıların Görev Ünvanı ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

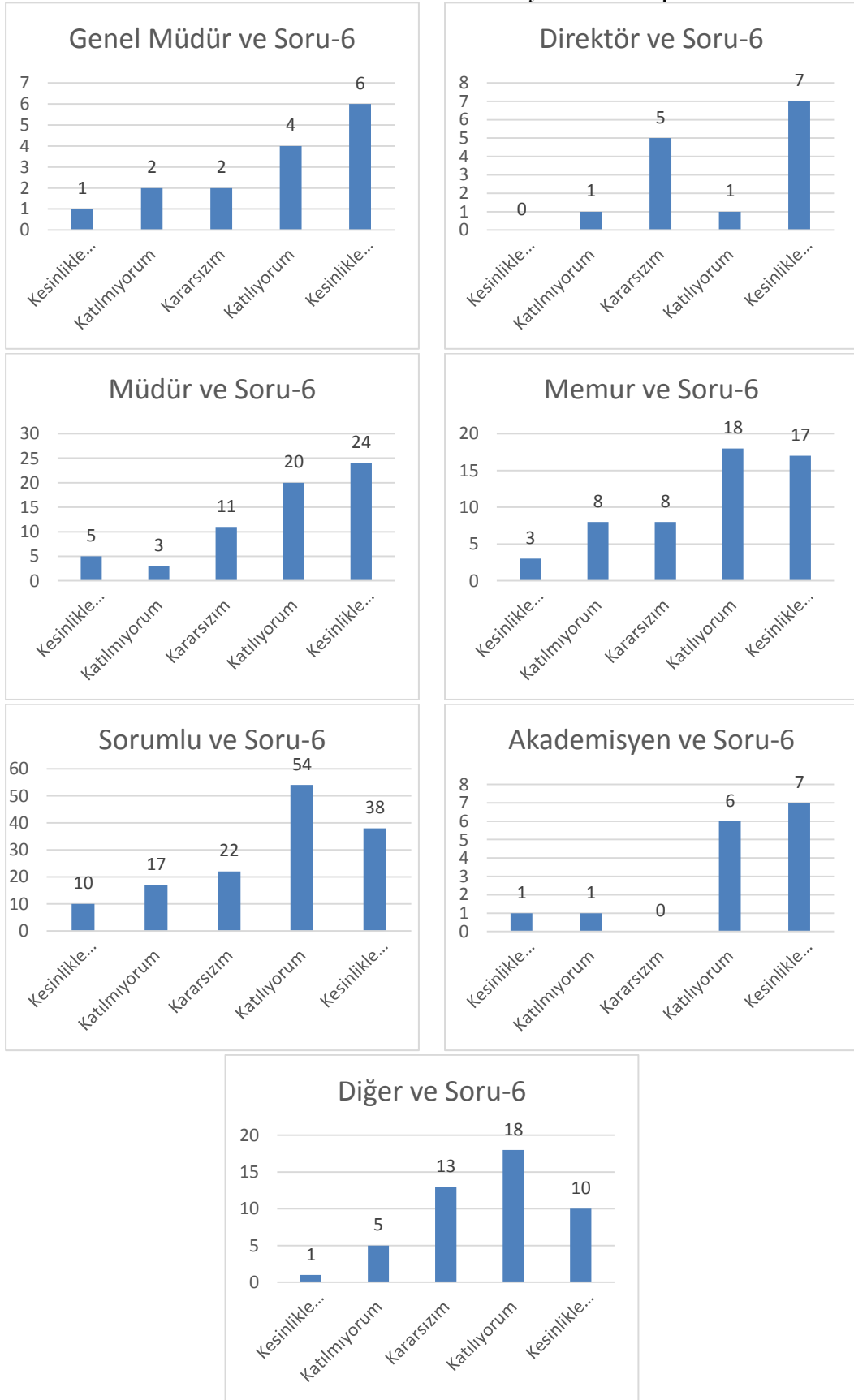
- Çalıştığı kurumda Genel Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 66,7 %'si lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmekteyken, 20,0%'si uygun görmemektedir. 13,3%'ü ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 69,8 %'i lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmekteyken, 12,7%'si uygun görmemektedir. 17,5%'i ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Sorumlu ünvanı ile görev alan katılımcıların 65,3 %'ü lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmekteyken, 19,2%'si uygun görmemektedir. 15,6%'sı ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Direktör ünvanı ile görev alan katılımcıların 57,1 %'i lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmekteyken, 7,1%'i uygun görmemektedir. 35,7%'i ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Memur ünvanı ile görev alan katılımcıların 34,8%'i lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmekteyken, 20,4%'ü uygun görmemektedir. 14,8%'i de kararsız kalmaktadır.
- Çalıştığı kurumda Akademisyen olarak görev alan katılımcıların 86,7 %'si lojistik köyde yer isteyenlere arsanın kiralanmasını uygun görmekteyken, 6,7%'si uygun görmemektedir. 6,7%'si de kararsız kalmaktadır.

- Çalıştığı kurumda Güvenlik, Danışman v.b. olarak görev alan katılımcıların 59,6 %'sı lojistik köyde yer isteyenlere kiralanmasını uygun görmekteyken 12,7%'si uygun görmemektedir. 27,7%'si ise kararsızdır.

Tablo 5. 35. Görev Ünvanı İle Soru 6'nın Frekans Dağılımı

Görev Ünvanı		Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	1	6,7
	Katılmıyorum	2	13,3
	Kararsızım	2	13,3
	Katılıyorum	4	26,7
	Kesinlikle Katılıyorum	6	40,0
	Toplam	15	100,0
Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	5	7,9
	Katılmıyorum	3	4,8
	Kararsızım	11	17,5
	Katılıyorum	20	31,7
	Kesinlikle Katılıyorum	24	38,1
	Toplam	63	100,0
Sorumlu	Kesinlikle Katılmıyorum	10	7,1
	Katılmıyorum	17	12,1
	Kararsızım	22	15,6
	Katılıyorum	54	38,3
	Kesinlikle Katılıyorum	38	27,0
	Toplam	141	100,0
Direktör	Katılmıyorum	1	7,1
	Kararsızım	5	35,7
	Katılıyorum	1	7,1
	Kesinlikle Katılıyorum	7	50,0
	Toplam	14	100,0
Memur	Kesinlikle Katılmıyorum	3	5,6
	Katılmıyorum	8	14,8
	Kararsızım	8	14,8
	Katılıyorum	18	33,3
	Kesinlikle Katılıyorum	17	31,5
	Toplam	54	100,0
Akademisyen	Kesinlikle Katılmıyorum	1	6,7
	Katılmıyorum	1	6,7
	Katılıyorum	6	40,0
	Kesinlikle Katılıyorum	7	46,7
	Toplam	15	100,0
Diğer (Güvenlik, Danışman v.b.)	Kesinlikle Katılmıyorum	1	2,1
	Katılmıyorum	5	10,6
	Kararsızım	13	27,7
	Katılıyorum	18	38,3
	Kesinlikle Katılıyorum	10	21,3
	Toplam	47	100,0

Grafik 5. 24. Görev Ünvanına Göre Soru 6'ya Verilen Cevaplar



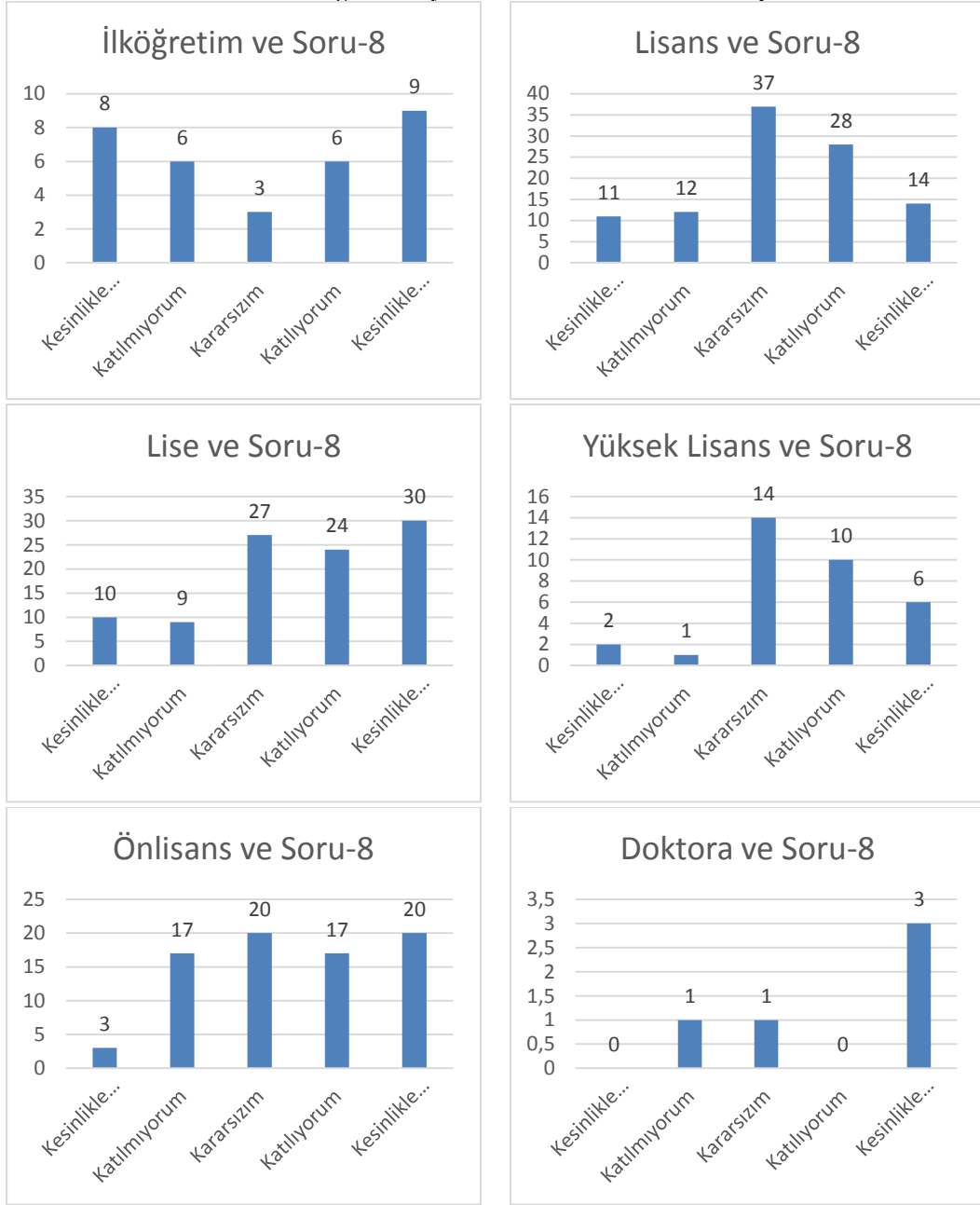
5.8.7.4.7. Soru 8'in Eğitim Durumuna Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.36. ve Grafik 5.25.'te katılımcılara “Soru 8” olarak yöneltilen “Samsun İl’inin Ulaşım Alt Yapısı Lojistik Köy İçin Yeterlidir.” sorusu katılımcıların eğitim durumu ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

Tablo 5. 36. Eğitim Durumu İle Soru 8'in Frekans Dağılımı

Eğitim Durumu		Frekans	Oran(%)
İlköğretim	Kesinlikle Katılmıyorum	8	25,0
	Katılmıyorum	6	18,8
	Kararsızım	3	9,4
	Katılıyorum	6	18,8
	Kesinlikle Katılıyorum	9	28,1
	Toplam	32	100,0
Lise	Kesinlikle Katılmıyorum	10	10,0
	Katılmıyorum	9	9,0
	Kararsızım	27	27,0
	Katılıyorum	24	24,0
	Kesinlikle Katılıyorum	30	30,0
	Toplam	100	100,0
Ön Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	3	3,9
	Katılmıyorum	17	22,1
	Kararsızım	20	26,0
	Katılıyorum	17	22,1
	Kesinlikle Katılıyorum	20	26,0
	Toplam	77	100,0
Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	11	10,8
	Katılmıyorum	12	11,8
	Kararsızım	37	36,3
	Katılıyorum	28	27,5
	Kesinlikle Katılıyorum	14	13,7
	Toplam	102	100,0
Yüksek Lisans	Kesinlikle Katılmıyorum	2	6,1
	Katılmıyorum	1	3,0
	Kararsızım	14	42,4
	Katılıyorum	10	30,3
	Kesinlikle Katılıyorum	6	18,2
	Toplam	33	100,0
Doktora	Katılmıyorum	1	20,0
	Kararsızım	1	20,0
	Kesinlikle Katılıyorum	3	60,0
	Toplam	5	100,0

Grafik 5. 25. Eğitim Seviyesine Göre Soru 8'e Verilen Cevaplar



- Eğitimi ilköğretim düzeyinde olanlar 46,9%'u Samsun il'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 43,8%'i yeterli görmemektedir. 9,4%'ü ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi Lise düzeyinde olanlar 54,0%'ü Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 19,0%'u yeterli görmemekte, 27,0%'si ise kararsız kalmaktadır.

- Eğitimi düzeyinde olanların 48,1%'i Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 26,0%'sı da yeterli görmemektedir. 26,0%'sı da kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi lisans düzeyinde olanları 41,2 %'si Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 22,6%'sı yeterli görmemektedir. 36,3%'ü de kararsız kalmaktadır.
- Eğitimi Yüksek Lisans düzeyinde olanın 48,5%'i Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 9,1%'i yeterli görmemektedir. 42,4%'ü de kararsız kalmaktadır.

Eğitimi Doktora düzeyinde olanların 60,0%'ı Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 20,0%'si yeterli görmemektedir. 20,0%'si de kararsız kalmaktadır.

5.8.7.4.8. Soru 8'in Çalışılan Sektöre Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.37. ve Grafik 5.26.'da katılımcılara "Soru 8" olarak yöneltile "Samsun İl'inin Ulaşım Alt Yapısı Lojistik Köy İçin Yeterlidir." sorusu katılımcıların çalıştıkları sektör ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre:

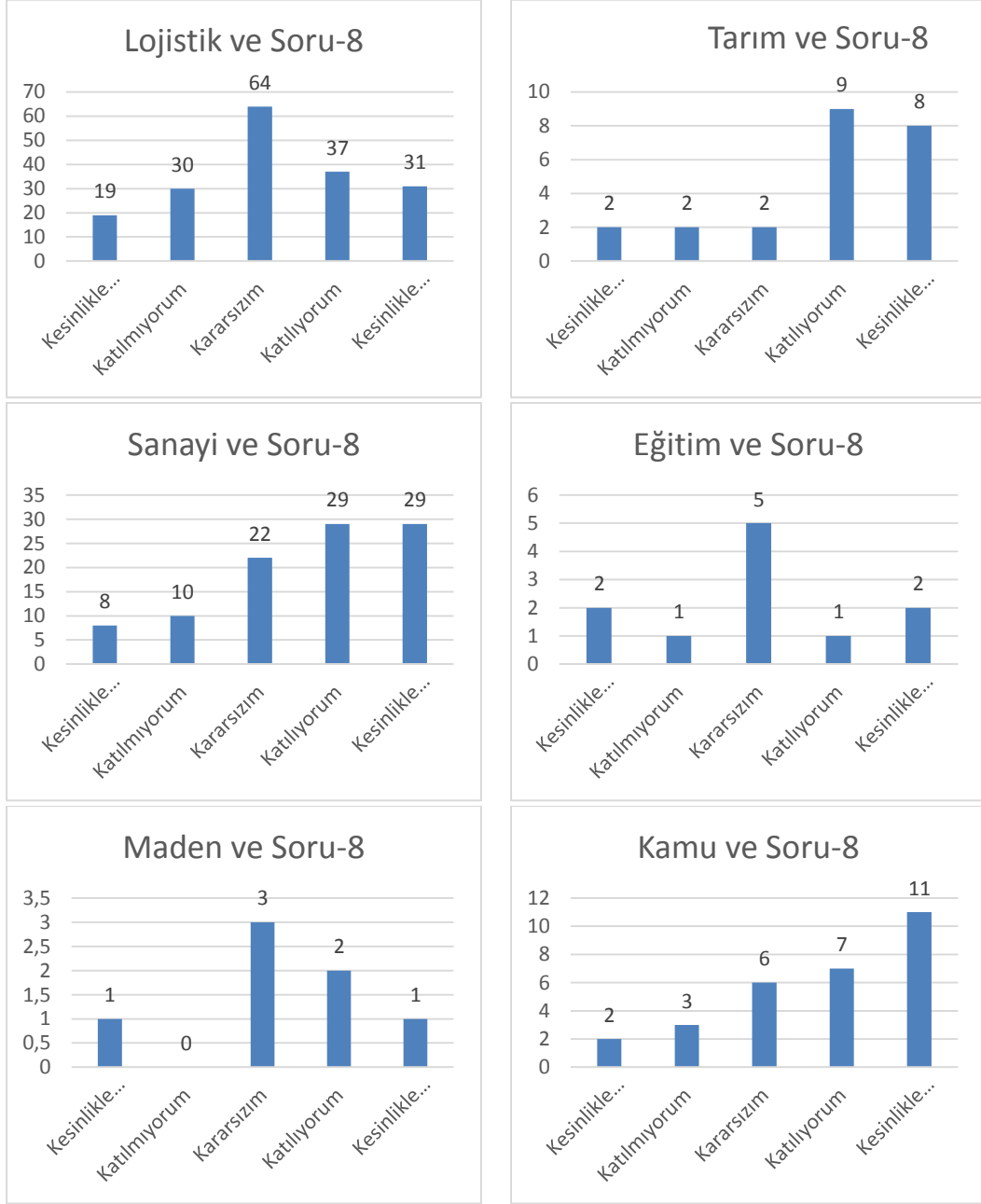
- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 37,5%'i Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 27,1%'i yeterli görmemektedir. 35,4%'ü ise kararsız kalmaktadır.
- Sanayi sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 59,2%'si Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 19,0%'u yeterli görmemektedir. 22,4%'ü ise kararsız kalmaktadır.
- Maden sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 42,9%'u Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 14,3%'ü yeterli görmemektedir. 42,9%'u da kararsız kalmaktadır.
- Tarım sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 73,9%'u Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 17,4%'ü yeterli görmemektedir. 8,7%'si ise kararsız kalmaktadır.
- Eğitim sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 27,3%'ü Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 27,3%'ü yeterli görmemektedir. 45,5%'i ise kararsız kalmaktadır.

- Kamu Sektöründe faaliyet gösteren katılımcıların 62,0%'si Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 17,2%'si yeterli görmemektedir. 20,7%'si ise kararsız kalmaktadır.

Tablo 5. 37. Çalışılan Sektör İle Soru 8'in Frekans Dağılımı

Çalışılan Sektör		Frekans	Oran(%)
Lojistik	Kesinlikle Katılmıyorum	19	10,5
	Katılmıyorum	30	16,6
	Kararsızım	64	35,4
	Katılıyorum	37	20,4
	Kesinlikle Katılıyorum	31	17,1
	Toplam	181	100,0
Sanayi	Kesinlikle Katılmıyorum	8	8,2
	Katılmıyorum	10	10,2
	Kararsızım	22	22,4
	Katılıyorum	29	29,6
	Kesinlikle Katılıyorum	29	29,6
	Toplam	98	100,0
Maden	Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
	Kararsızım	3	42,9
	Katılıyorum	2	28,6
	Kesinlikle Katılıyorum	1	14,3
	Toplam	7	100,0
Tarım	Kesinlikle Katılmıyorum	2	8,7
	Katılmıyorum	2	8,7
	Kararsızım	2	8,7
	Katılıyorum	9	39,1
	Kesinlikle Katılıyorum	8	34,8
	Toplam	23	100,0
Eğitim	Kesinlikle Katılmıyorum	2	18,2
	Katılmıyorum	1	9,1
	Kararsızım	5	45,5
	Katılıyorum	1	9,1
	Kesinlikle Katılıyorum	2	18,2
	Toplam	11	100,0
Kamu	Kesinlikle Katılmıyorum	2	6,9
	Katılmıyorum	3	10,3
	Kararsızım	6	20,7
	Katılıyorum	7	24,1
	Kesinlikle Katılıyorum	11	37,9
	Toplam	29	100,0

Grafik 5. 26. Çalışılan Sektöre Göre Soru 8'e Verilen Cevaplar



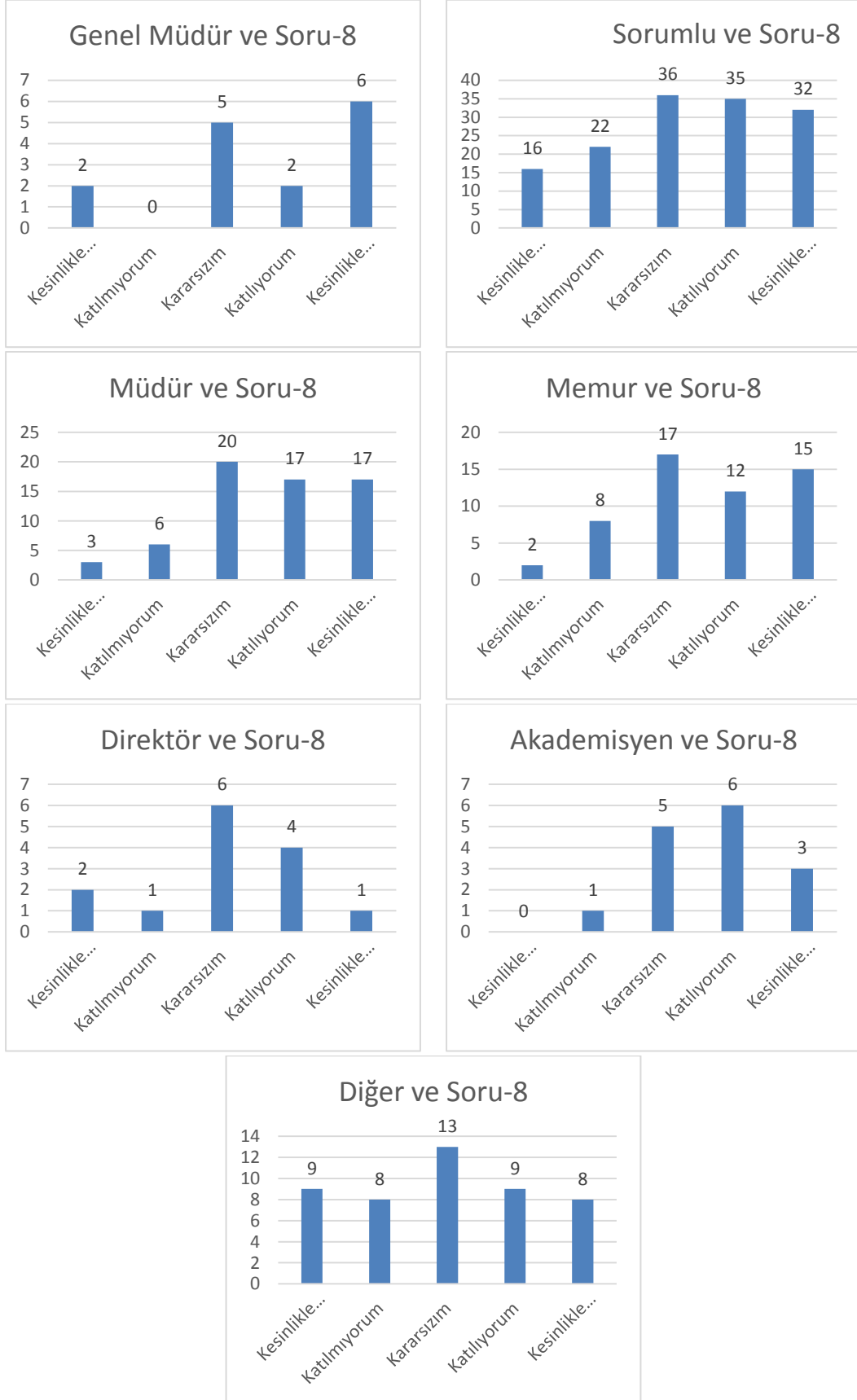
5.8.7.4.9. Soru 8'in Görev Ünvanına Göre Frekans Dağılımı

Tablo 5.38. ve Grafik 5.27.'de katılımcılara "Soru 8" olarak yöneltilen "Samsun İl'inin Ulaşım Alt Yapısı Lojistik Köy İçin Yeterlidir." sorusu katılımcıların görev ünvanı ile ilişkilendirilmiştir. Buna göre;

Tablo 5. 38. Görev Ünvanı İle Soru 8'in Frekans Dağılımı

Görev Ünvanı		Frekans	Oran(%)
Genel Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	2	13,3
	Kararsızım	5	33,3
	Katılıyorum	2	13,3
	Kesinlikle Katılıyorum	6	40,0
	Toplam	15	100,0
Müdür	Kesinlikle Katılmıyorum	3	4,8
	Katılmıyorum	6	9,5
	Kararsızım	20	31,7
	Katılıyorum	17	27,0
	Kesinlikle Katılıyorum	17	27,0
	Toplam	63	100,0
Sorumlu	Kesinlikle Katılmıyorum	16	11,3
	Katılmıyorum	22	15,6
	Kararsızım	36	25,5
	Katılıyorum	35	24,8
	Kesinlikle Katılıyorum	32	22,7
	Toplam	141	100,0
Direktör	Kesinlikle Katılmıyorum	2	14,3
	Katılmıyorum	1	7,1
	Kararsızım	6	42,9
	Katılıyorum	4	28,6
	Kesinlikle Katılıyorum	1	7,1
	Toplam	14	100,0
Memur	Kesinlikle Katılmıyorum	2	3,7
	Katılmıyorum	8	14,8
	Kararsızım	17	31,5
	Katılıyorum	12	22,2
	Kesinlikle Katılıyorum	15	27,8
	Toplam	54	100,0
Akademisyen	Katılmıyorum	1	6,7
	Kararsızım	5	33,3
	Katılıyorum	6	40,0
	Kesinlikle Katılıyorum	3	20,0
	Toplam	15	100,0
Diğer	Kesinlikle Katılmıyorum	9	19,1
	Katılmıyorum	8	17,0
	Kararsızım	13	27,7
	Katılıyorum	9	19,1
	Kesinlikle Katılıyorum	8	17,0
	Toplam	47	100,0

Grafik 5. 27. Görev Ünvanına Göre Soru 8'e Verilen Cevaplar



- Çalıştığı kurumda Genel Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 43,3 %'ü Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 13,3%'ü yeterli görmemektedir. 33,3%'ü ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Müdür ünvanı ile görev alan katılımcıların 54,0 %'ü Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 14,3%'ü yeterli görmemektedir. 31,7%'si ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Sorumlu ünvanı ile görev alan katılımcıların 47,5 %'i Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 26,9%'u yeterli görmemektedir. 25,5%'i ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Direktör ünvanı ile görev alan katılımcıların 35,7 %'si Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 21,4%'ü yeterli görmemektedir. 42,9%'u ise kararsızdır.
- Çalıştığı kurumda Memur ünvanı ile görev alan katılımcıların 50%'si Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken 18,5%'i uygun görmemektedir. 31,5%'i de kararsız kalmaktadır.
- Çalıştığı kurumda Akademisyen olarak görev alan katılımcıların 60%'i Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 6,7%'si yeterli görmemektedir. 33,3%'ü de kararsız kalmaktadır.
- Çalıştığı kurumda Güvenlik, Danışman v.b. olarak görev alan katılımcıların 36,1 %'i Samsun İl'inin ulaşım alt yapısını lojistik köy için yeterli görürken, 36,1%'i uygun görmemektedir. 27,7%'si ise kararsızdır.

5.8.8. Hedeflerin Analizleri

5.8.8.1. Hedef 1'in Analizi

H1: Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.

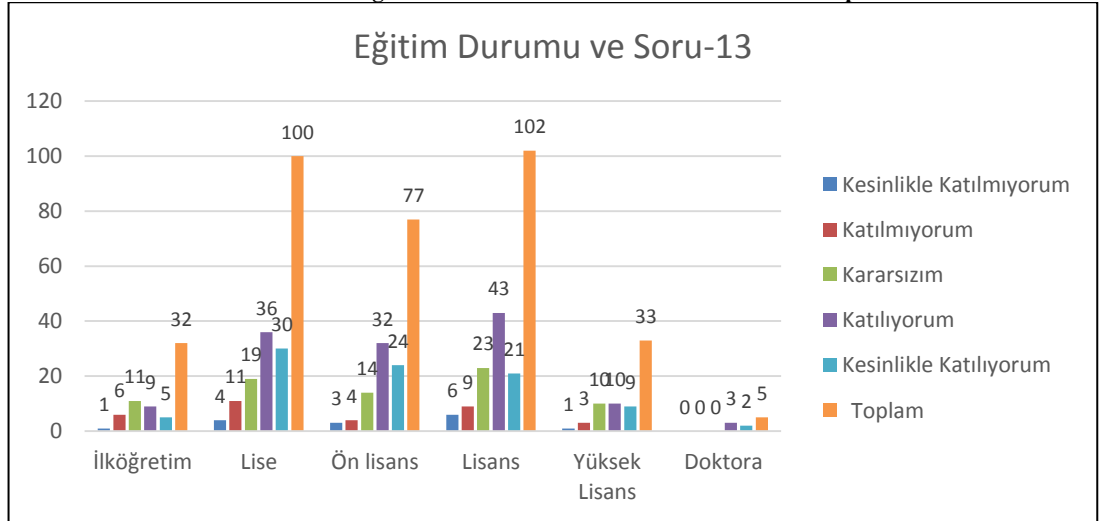
Birinci Hedefimizin analizinde anket katılımcılarının eğitim düzeyi, çalıştığı sektör, görev ünvanı gibi kriterler ile soru 13, soru 15, soru 16, soru 17, soru 18, soru 19, soru 20, soru 21, soru 23 ve soru 24 ilişkilendirilerek çapraz tablo yöntemiyle analiz edilmiştir.

On üçüncü soruda “Lojistik köyün kurulmasıyla birlikte ihtiyaç duyulacak olan nitelikli personel ’in bölgedeki üniversitelerden temin edilip edilemeyeceği” sorusu yöneltilmiştir. Tablo5.39., Tablo 5.40. Tablo 5.41.. ve Grafik 5.28., Grafik 5.29. ve Grafik 5.30.’da görüldüğü gibi her üç bağımsız değişken içinde, yüksek bir farkla, nitelikli personel ihtiyacının bölgedeki meslek yüksekokullarından karşılanabileceğini göstermektedir.

Tablo 5. 39. Eğitim durumu İle Soru 13'ün Çapraz Tablosu

		SORU 13					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	6	11	9	5	32
	Lise	4	11	19	36	30	100
	Ön lisans	3	4	14	32	24	77
	Lisans	6	9	23	43	21	102
	Yüksek Lisans	1	3	10	10	9	33
	Doktora	0	0	0	3	2	5
Toplam		15	33	77	133	91	349

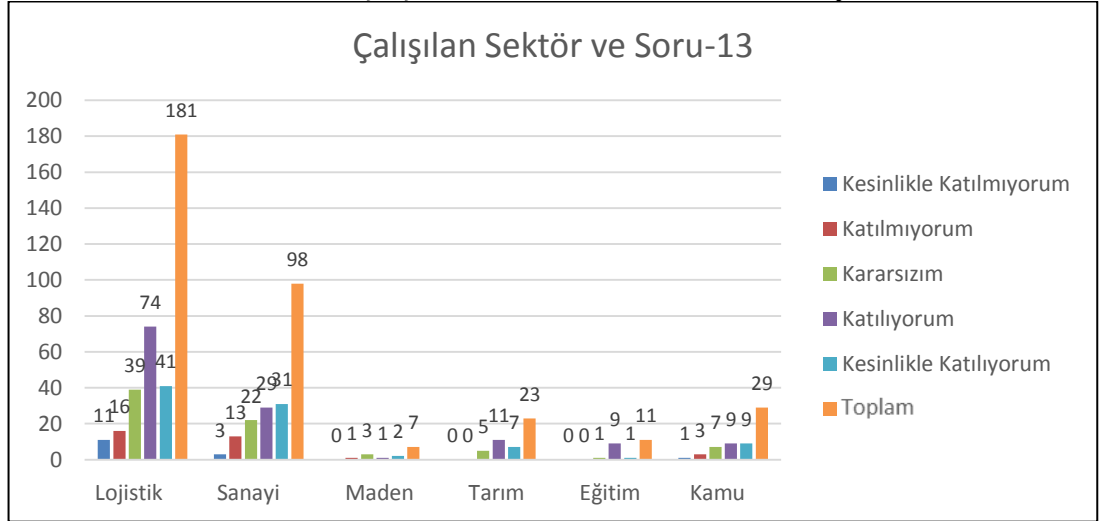
Grafik 5. 28. Eğitim Durumuna Göre Soru 13'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 40. Çalışılan Sektör İle Soru 13'ün Çapraz Tablosu

		SORU 13					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	11	16	39	74	41	181
	Sanayi	3	13	22	29	31	98
	Maden	0	1	3	1	2	7
	Tarım	0	0	5	11	7	23
	Eğitim	0	0	1	9	1	11
	Kamu	1	3	7	9	9	29
Toplam		15	33	77	133	91	349

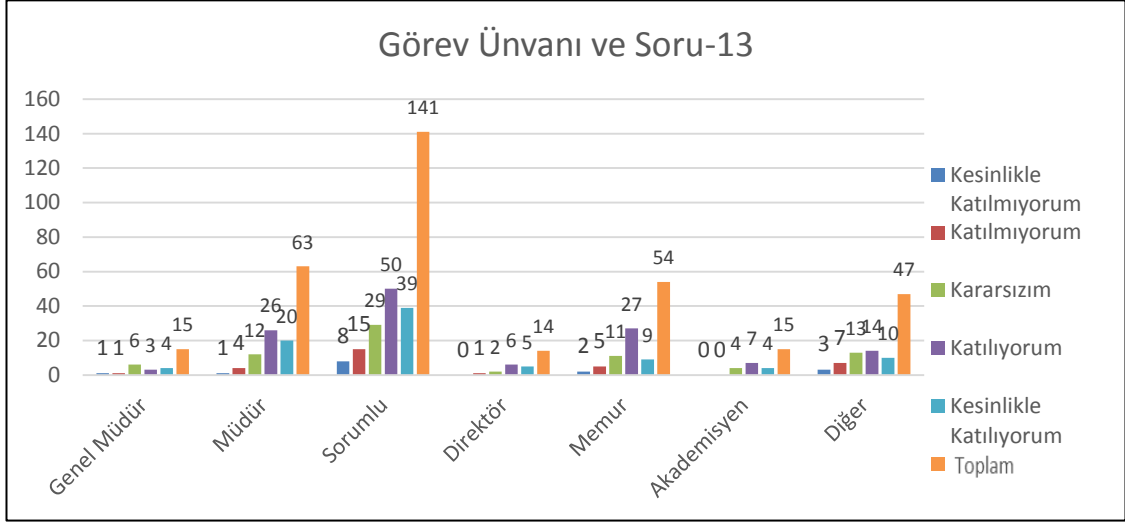
Grafik 5. 29 Çalışılan Sektöre Göre Soru 13'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 41. Görev Ünvanı İle Soru 13'ün Çapraz Tablosu

		SORU 13					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	1	6	3	4	15
	Müdür	1	4	12	26	20	63
	Sorumlu	8	15	29	50	39	141
	Direktör	0	1	2	6	5	14
	Memur	2	5	11	27	9	54
	Akademisyen	0	0	4	7	4	15
	Diğer	3	7	13	14	10	47
Toplam		15	33	77	133	91	349

Grafik 5. 30. Görev Ünvanına Göre Soru 13'e Verilen Cevaplar

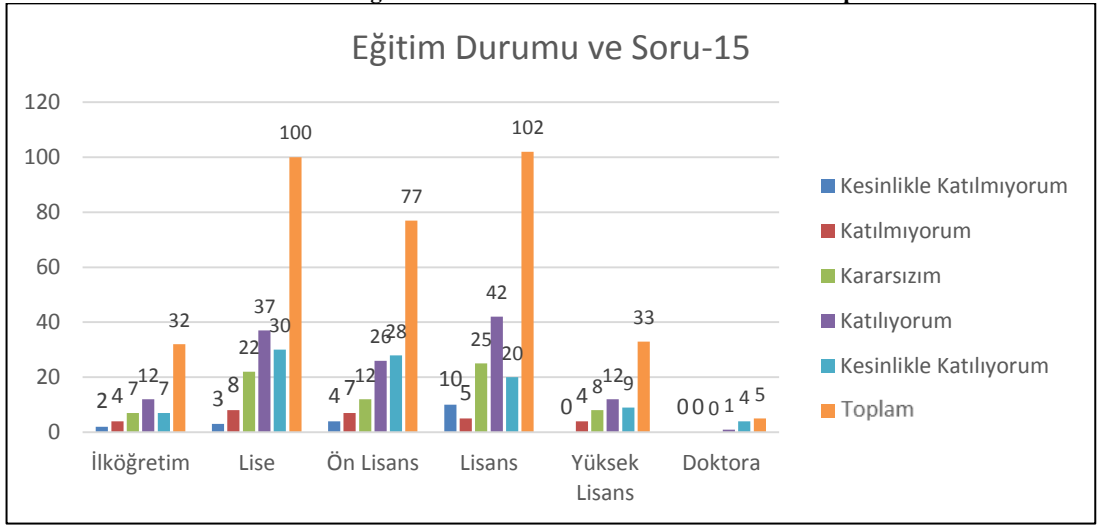


On beşinci sorusu “Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarından sektör ihtiyacına yönelik nitelikli personel yetiştirilmektedir.” Şeklinde yöneltilmiştir. Tablo 5.42. , Tablo 5.43., Tablo 5.44. ve Grafik 5.31. , Grafik 5.32. ve Grafik 5.33.’e bakıldığında her üç kriter için incelenen cevapların büyük çoğunluğunun meslek yüksek okullarının nitelikli ara eleman yetiştirdiği düşünülmektedir.

Tablo 5. 42. Eğitim Durumu İle Soru 15'in Çapraz Tablosu

		SORU 15				Toplam	
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum		
Eğitim Durumu	İlköğretim	2	4	7	12	7	32
	Lise	3	8	22	37	30	100
	Ön Lisans	4	7	12	26	28	77
	Lisans	10	5	25	42	20	102
	Yüksek Lisans	0	4	8	12	9	33
	Doktora	0	0	0	1	4	5
Toplam		19	28	74	130	98	349

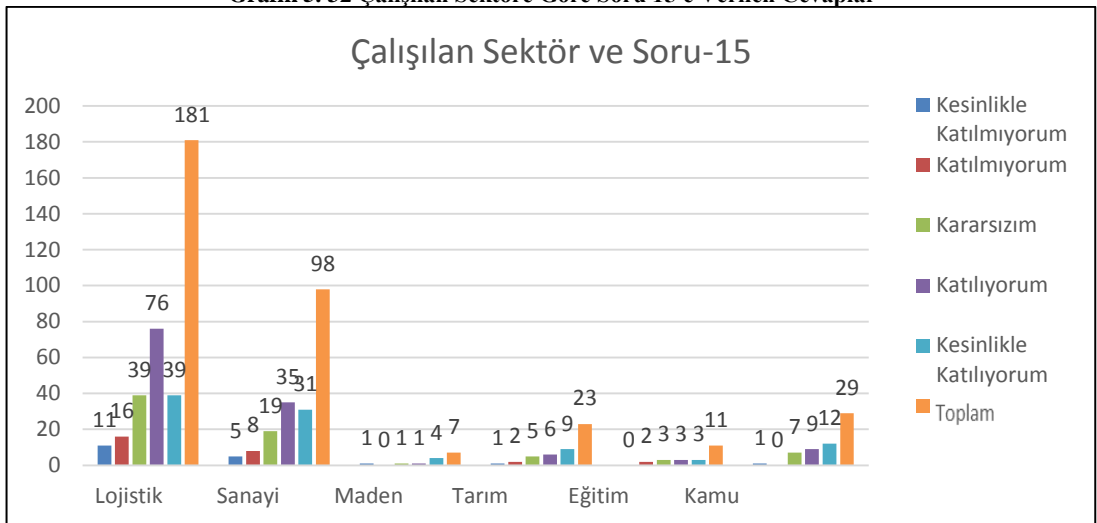
Grafik 5. 31. Eğitim Durumuna Göre Soru 15'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 43. Çalışılan Sektör İle Soru 15'in Çapraz Tablosu

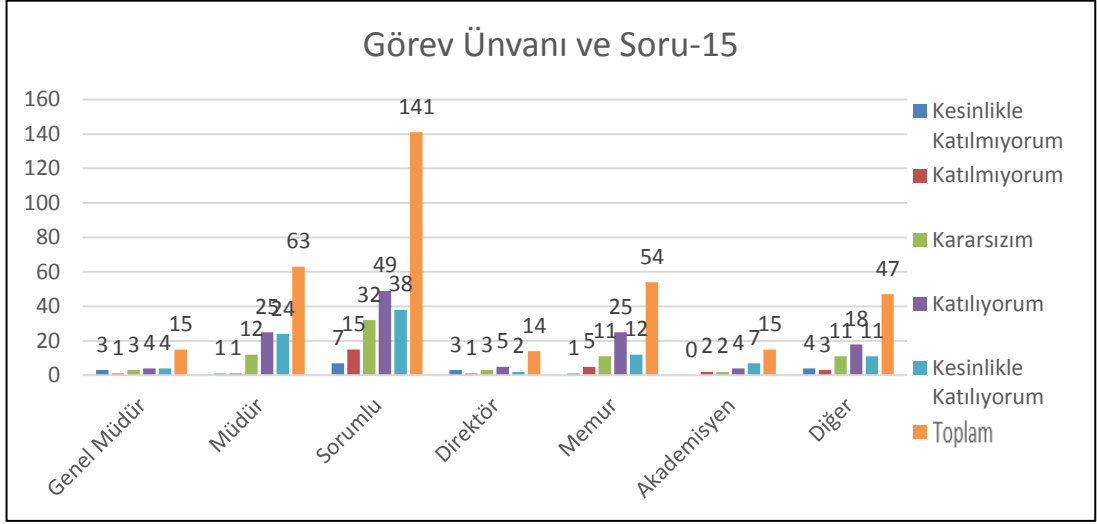
		SORU 15					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	11	16	39	76	39	181
	Sanayi	5	8	19	35	31	98
	Maden	1	0	1	1	4	7
	Tarım	1	2	5	6	9	23
	Eğitim	0	2	3	3	3	11
	Kamu	1	0	7	9	12	29
Toplam		19	28	74	130	98	349

Grafik 5. 32 Çalışılan Sektöre Göre Soru 15'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 44. Görev Ünvanı İle Soru 15'in Çapraz Tablosu

		SORU 15					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	3	1	3	4	4	15
	Müdür	1	1	12	25	24	63
	Sorumlu	7	15	32	49	38	141
	Direktör	3	1	3	5	2	14
	Memur	1	5	11	25	12	54
	Akademisyen	0	2	2	4	7	15
	Diğer	4	3	11	18	11	47
Toplam	19	28	74	130	98	349	

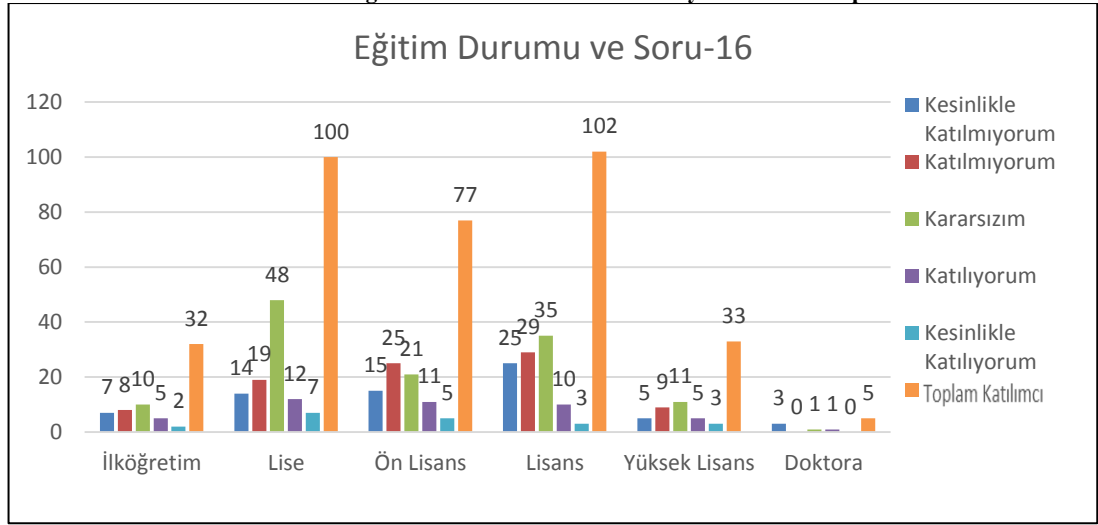
Grafik 5. 33. Çalışılan Sektöre Göre Soru 15'e Verilen Cevaplar

On altıncı soruda katılımcılara “Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programından mezun olan öğrencilerin yabancı dil bilgisinin yeterli olup olmadığı yönünde soru sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.45., Tablo 5.46., Tablo 5.47. ve Grafik 5.34., Grafik 5.35. ve Grafik 5.36.’da açık ara farkla mezun olan öğrencilerin yabancı dil bilgisinin yeterli olmadığı düşünülüyor görülmektedir.

Tablo 5. 45. Eğitim Durumu İle Soru 16'nın Çapraz Tablosu

		SORU 16					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	7	8	10	5	2	32
	Lise	14	19	48	12	7	100
	Ön Lisans	15	25	21	11	5	77
	Lisans	25	29	35	10	3	102
	Yüksek Lisans	5	9	11	5	3	33
	Doktora	3	0	1	1	0	5
Toplam		69	90	126	44	20	349

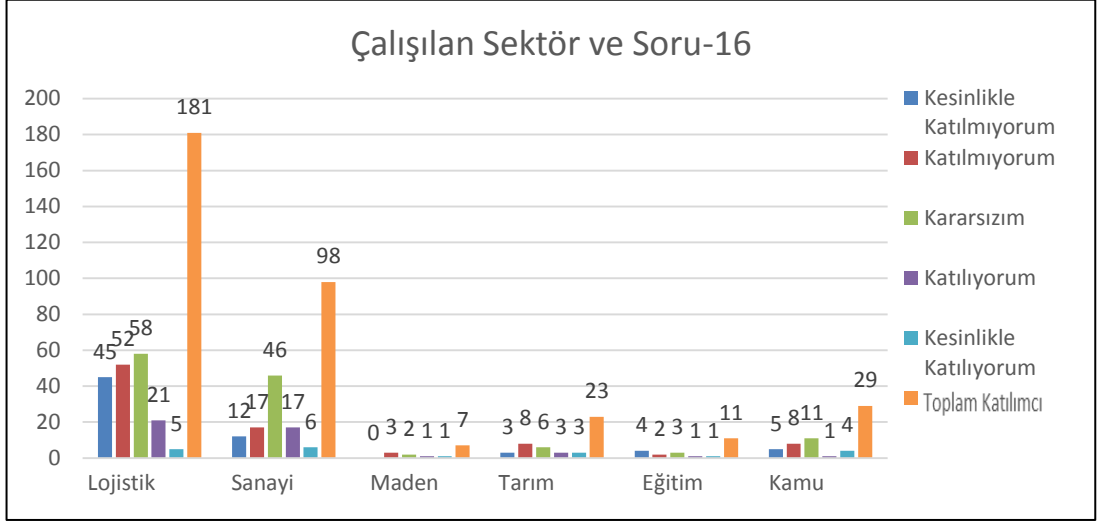
Grafik 5. 34. Eğitim Durumuna Göre Soru 16'ya Verilen Cevaplar



Tablo 5. 46. Çalışılan Sektör İle Soru 16'nın Çapraz Tablosu

		SORU 16					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	45	52	58	21	5	181
	Sanayi	12	17	46	17	6	98
	Maden	0	3	2	1	1	7
	Tarım	3	8	6	3	3	23
	Eğitim	4	2	3	1	1	11
	Kamu	5	8	11	1	4	29
Toplam		69	90	126	44	20	349

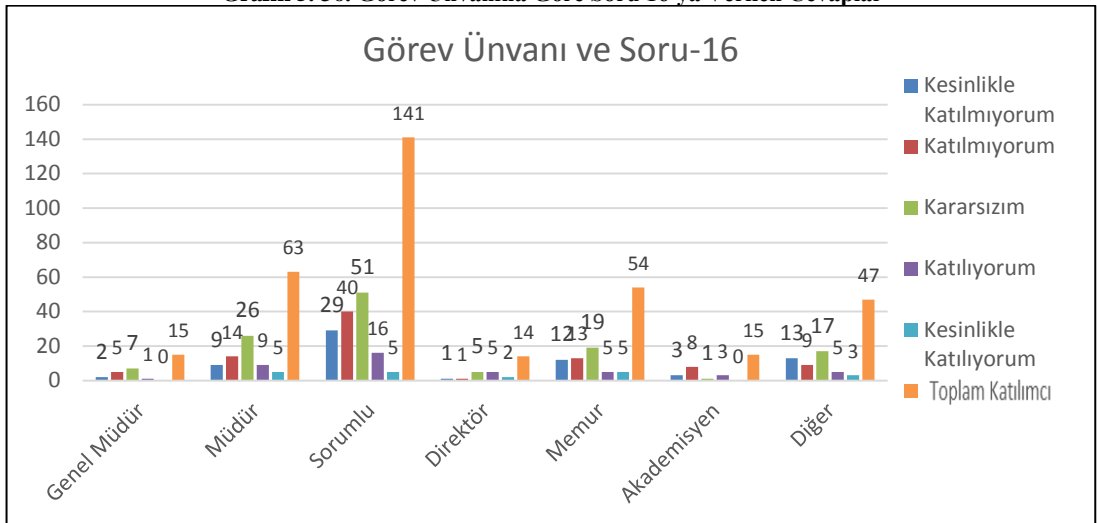
Grafik 5. 35. Çalışılan Sektöre Göre Soru 16'ya verilen Cevaplar



Tablo 5. 47. Görev Ünvanı İle Soru 16'nın Çapraz Tablosu

		SORU 16					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	2	5	7	1	0	15
	Müdür	9	14	26	9	5	63
	Sorumlu	29	40	51	16	5	141
	Direktör	1	1	5	5	2	14
	Memur	12	13	19	5	5	54
	Akademisyen	3	8	1	3	0	15
	Diğer	13	9	17	5	3	47
Toplam	69	90	126	44	20	349	

Grafik 5. 36. Görev Ünvanına Göre Soru 16'ya Verilen Cevaplar

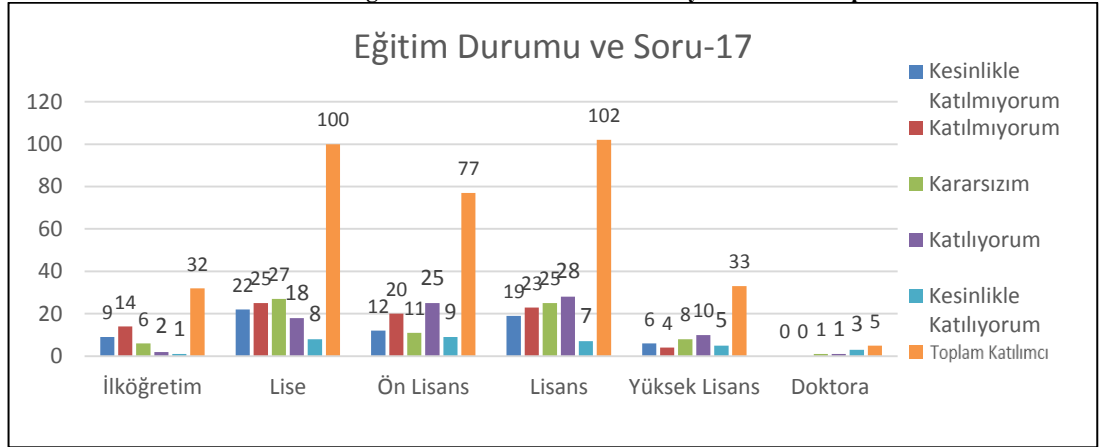


On yedinci soruda katılımcılara Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarında okutulan derslerden ve ders içeriklerinden bilgisi olup olmadığı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.48., Tablo 5.49., Tablo 5.50., ve Grafik 5.37., Grafik 5.38., ve Grafik 5.39.'da derslerden ve ders içeriklerinden bilgi sahibi olmadıkları yönündeki düşüncesinin ağır bastığı görülmektedir.

Tablo 5. 48. Eğitim Durumu İle Soru 17'nin Çapraz Tablosu

		SORU 17					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	9	14	6	2	1	32
	Lise	22	25	27	18	8	100
	Ön Lisans	12	20	11	25	9	77
	Lisans	19	23	25	28	7	102
	Yüksek Lisans	6	4	8	10	5	33
	Doktora	0	0	1	1	3	5
Toplam		68	86	78	84	33	349

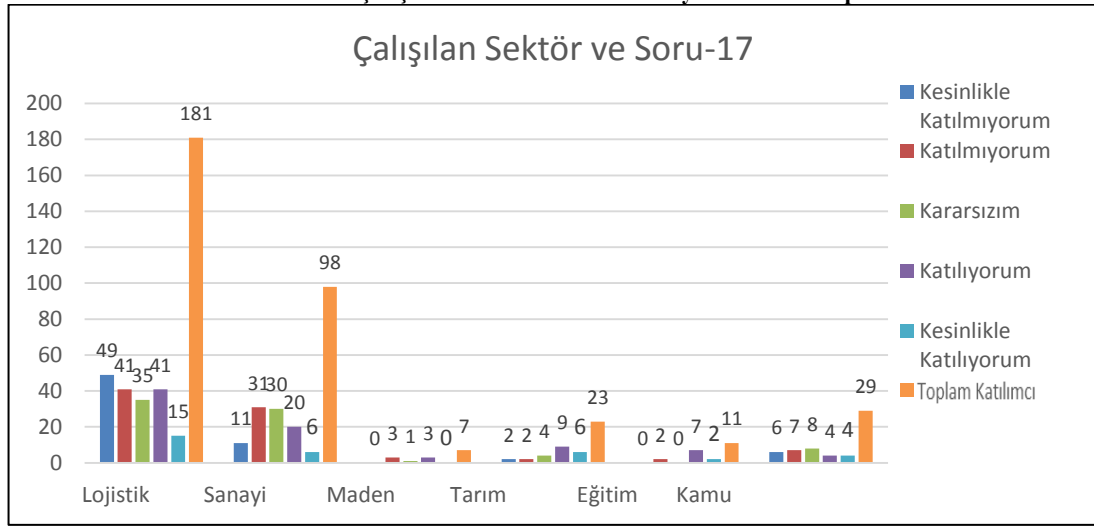
Grafik 5. 37. Eğitim Durumuna Göre Soru 17'ye Verilen Cevaplar



Tablo 5. 49. Çalışılan Sektör İle Soru 17'nin Çapraz Tablosu

		SORU 17					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	49	41	35	41	15	181
	Sanayi	11	31	30	20	6	98
	Maden	0	3	1	3	0	7
	Tarım	2	2	4	9	6	23
	Eğitim	0	2	0	7	2	11
	Kamu	6	7	8	4	4	29
Toplam		68	86	78	84	33	349

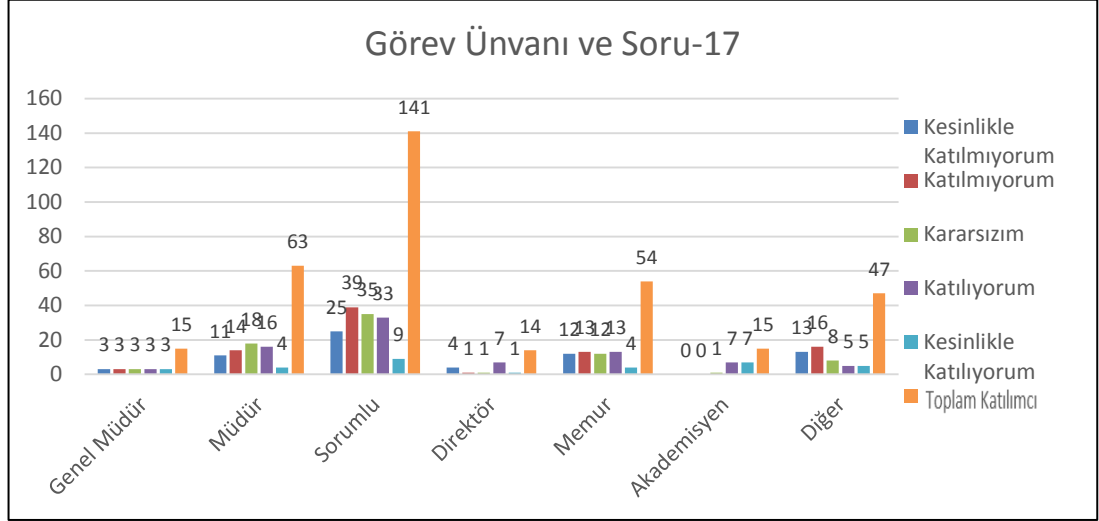
Grafik 5. 38. Çalışılan Sektöre Göre Soru 17'ye Verilen Cevaplar



Tablo 5. 50. Görev Ünvanı İle Soru 17'nin Çapraz Tablosu

		SORU 17					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	3	3	3	3	3	15
	Müdür	11	14	18	16	4	63
	Sorumlu	25	39	35	33	9	141
	Direktör	4	1	1	7	1	14
	Memur	12	13	12	13	4	54
	Akademisyen	0	0	1	7	7	15
	Diğer	13	16	8	5	5	47
Toplam		68	86	78	84	33	349

Grafik 5. 39. Görev Ünvanına Göre Soru 17'ye Verilen Cevaplar

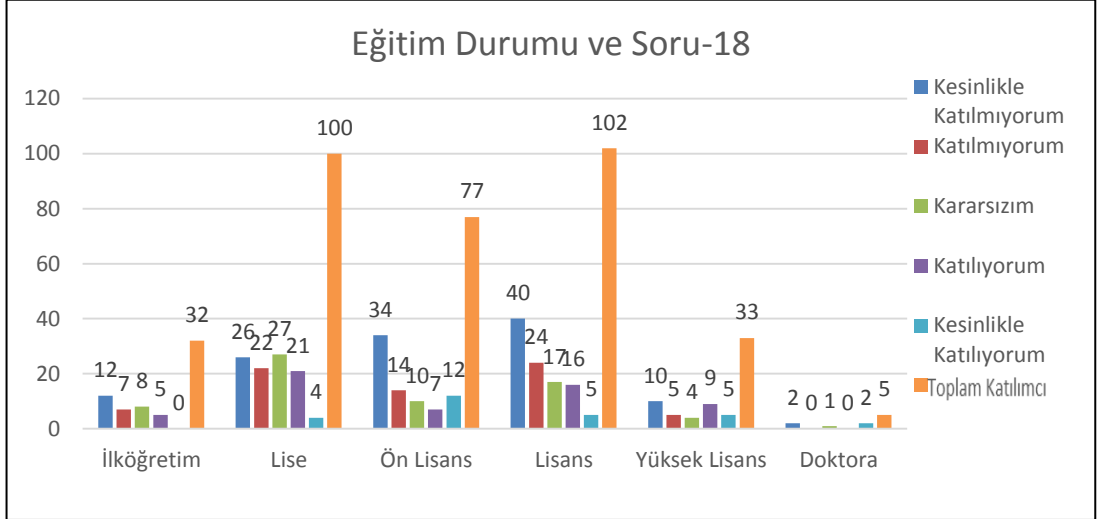


On sekizinci soruda katılımcılara; Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarındaki ders programlarının ve ders içeriklerinin oluşturulmasında üniversiteler tarafından önerilerinin alınıp alınmadığı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.51., Tablo 5.52., Tablo 5.53., ve Grafik 5.40., Grafik 5.41., Grafik 5.42.'de ders programları ve ders içerikleri oluşturulurken önerilerinin alınmadığı düşüncesinin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 51. Eğitim Durumu İle Soru 18'in Çapraz Tablosu

		SORU 18					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	12	7	8	5	0	32
	Lise	26	22	27	21	4	100
	Ön Lisans	34	14	10	7	12	77
	Lisans	40	24	17	16	5	102
	Yüksek Lisans	10	5	4	9	5	33
	Doktora	2	0	1	0	2	5
Toplam		124	72	67	58	28	349

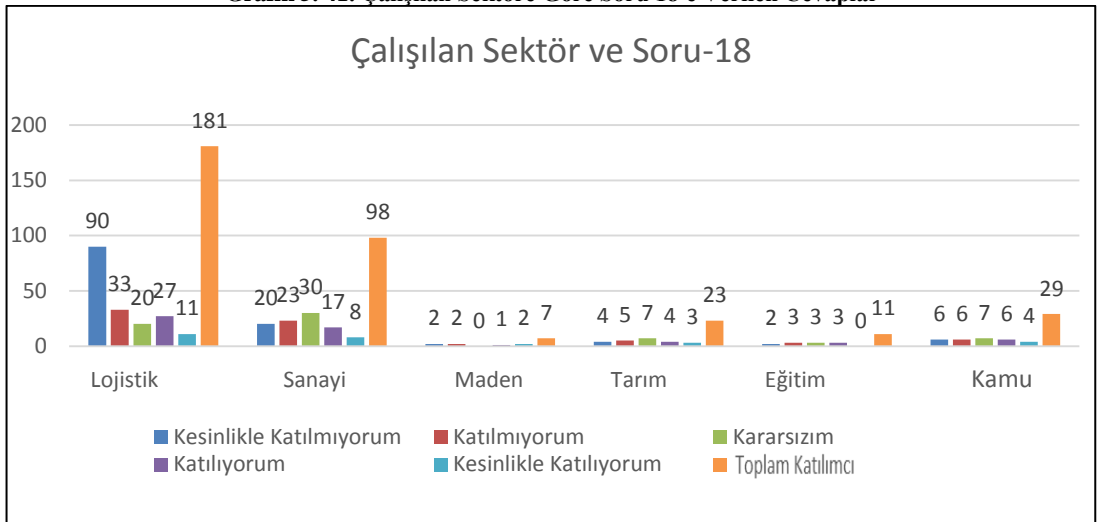
Grafik 5. 40. Eğitim Durumuna Göre Soru 18'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 52. Çalışılan Sektör İle Soru 18'in Çapraz Tablosu

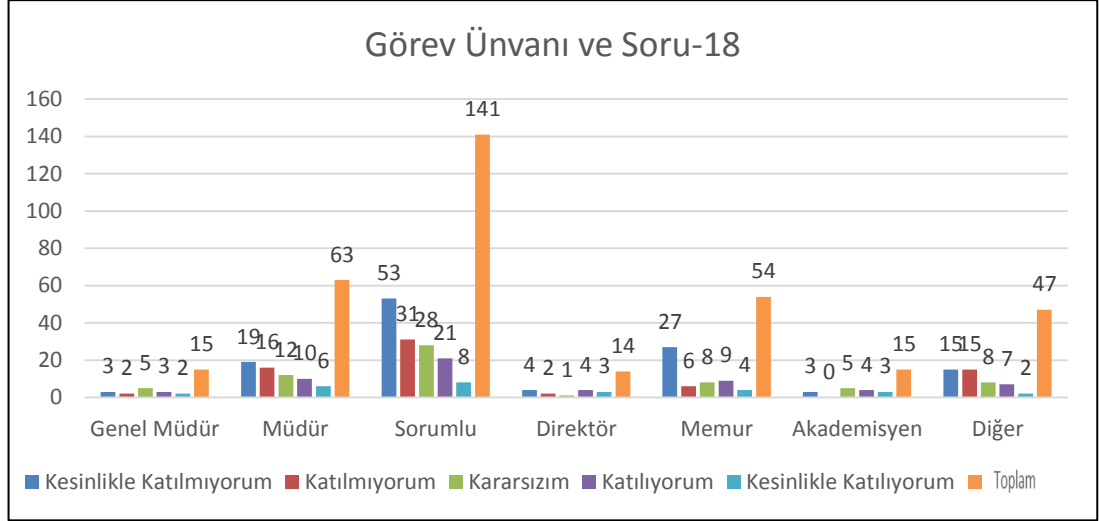
		SORU 18					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	90	33	20	27	11	181
	Sanayi	20	23	30	17	8	98
	Maden	2	2	0	1	2	7
	Tarım	4	5	7	4	3	23
	Eğitim	2	3	3	3	0	11
	Kamu	6	6	7	6	4	29
Toplam		124	72	67	58	28	349

Grafik 5. 41. Çalışılan Sektöre Göre Soru 18'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 53. Görev Ünvanı İle Soru 18'in Çapraz Tablosu

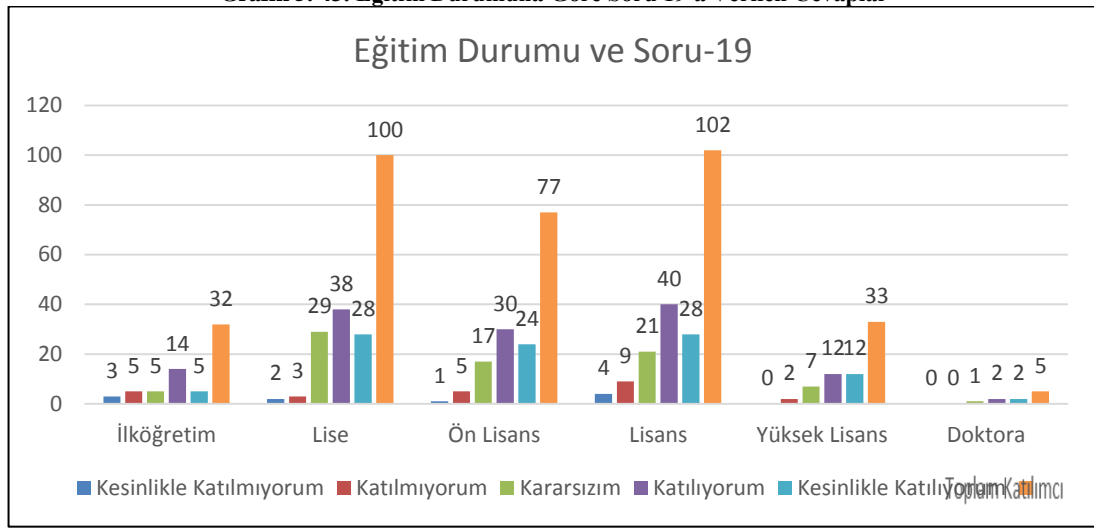
		SORU 18					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	3	2	5	3	2	15
	Müdür	19	16	12	10	6	63
	Sorumlu	53	31	28	21	8	141
	Direktör	4	2	1	4	3	14
	Memur	27	6	8	9	4	54
	Akademisyen	3	0	5	4	3	15
	Diğer	15	15	8	7	2	47
Toplam		124	72	67	58	28	349

Grafik 5. 42 Görev Ünvanına Göre Soru 18'e Verilen Cevaplar

On dokuzuncu soruda katılımcılara; Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programında eğitim gören öğrencilerin kurumunuzda staj yapması amacına yönelik üniversitelerle bir anlaşma yapılıp yapılmaması sorulmuştur. Alınan cevaplara Tablo 5.54., Tablo 5.55., Tablo 5.56., ve Grafik 5.43., Grafik 5.44., Grafik 5.45.'te Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programında eğitim gören öğrencilerin eğitim alanlarına yönelik staj yapması amacıyla kurumlar ile üniversiteler arasında bir anlaşma yapılması düşüncesinin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

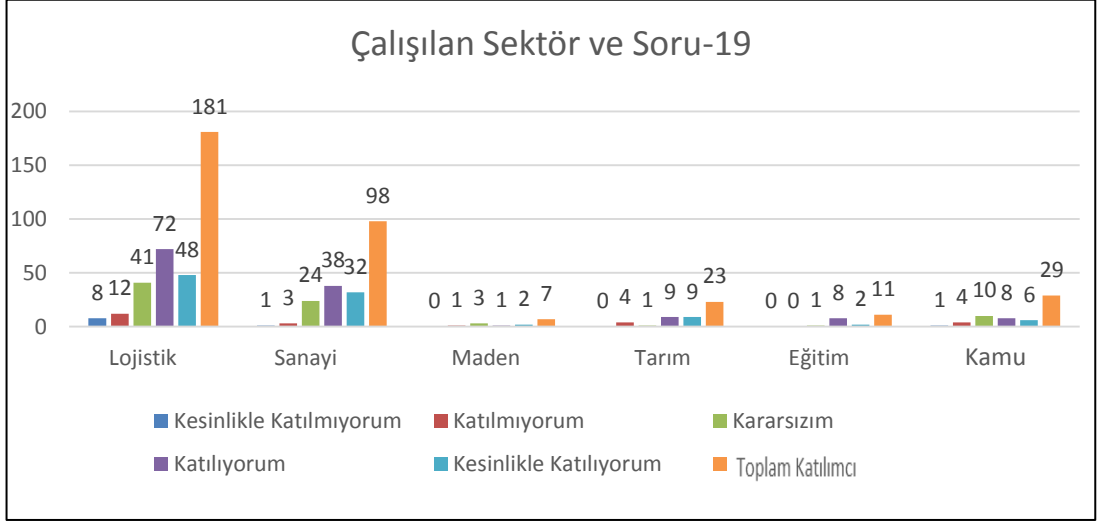
Tablo 5. 54. Eğitim Durumu İle Soru 19'un Çapraz Tablosu

		SORU 19					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	3	5	5	14	5	32
	Lise	2	3	29	38	28	100
	Ön Lisans	1	5	17	30	24	77
	Lisans	4	9	21	40	28	102
	Yüksek Lisans	0	2	7	12	12	33
	Doktora	0	0	1	2	2	5
Toplam		10	24	80	136	99	349

Grafik 5. 43. Eğitim Durumuna Göre Soru 19'a Verilen Cevaplar**Tablo 5. 55. Çalışılan Sektör İle Soru 19'un Çapraz Tablosu**

		SORU 19					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	8	12	41	72	48	181
	Sanayi	1	3	24	38	32	98
	Maden	0	1	3	1	2	7
	Tarım	0	4	1	9	9	23
	Eğitim	0	0	1	8	2	11
	Kamu	1	4	10	8	6	29
Toplam		10	24	80	136	99	349

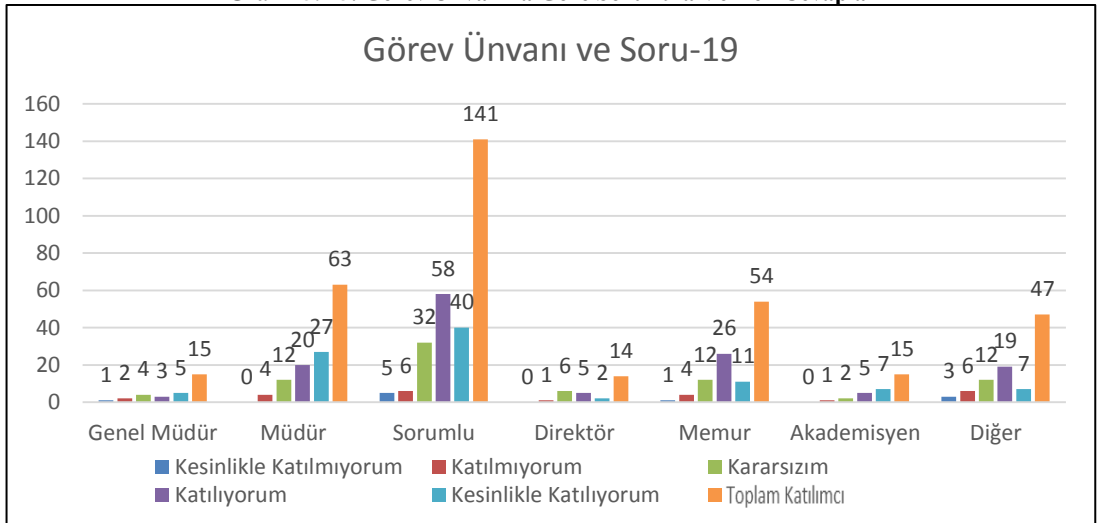
Grafik 5. 44. Çalışılan Sektöre Göre Soru 19'a Verilen Cevaplar



Tablo 5. 56. Görev Ünvanı İle Soru 19'un Çapraz Tablosu

		SORU 19					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	2	4	3	5	15
	Müdür	0	4	12	20	27	63
	Sorumlu	5	6	32	58	40	141
	Direktör	0	1	6	5	2	14
	Memur	1	4	12	26	11	54
	Akademisyen	0	1	2	5	7	15
	Diğer	3	6	12	19	7	47
Toplam	10	24	80	136	99	349	

Grafik 5. 45. Görev Ünvanına Göre Soru 19'a Verilen Cevaplar

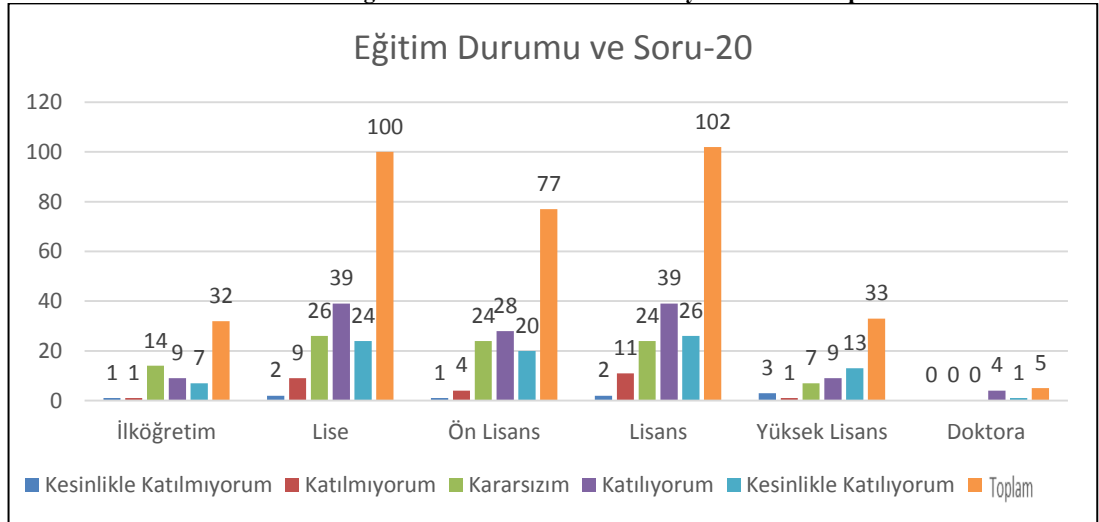


Yirminci soruda katılımcılara; Üniversitelerin, Lojistik, Deniz ve Liman Programlarını kurmadan önce öğrencilerin uygulama yapabilecekleri bir kurumla anlaşma yapmış olma şartının aranıp aranmaması sorusu yöneltilmiştir. Alınan cevaplara göre Tablo 5.57., Tablo 5.58., Tablo 5.59., ve Grafik 5.46., Grafik 5.47., Grafik 5.48.'te Üniversitelerin, Lojistik, Deniz ve Liman Programlarını kurmadan önce öğrencilerin uygulama yapabilecekleri bir kurumla anlaşma yapmış olma şartının aranması yönündeki düşüncenin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 57. Eğitim Durumu İle Soru 20'nin Çapraz Tablosu

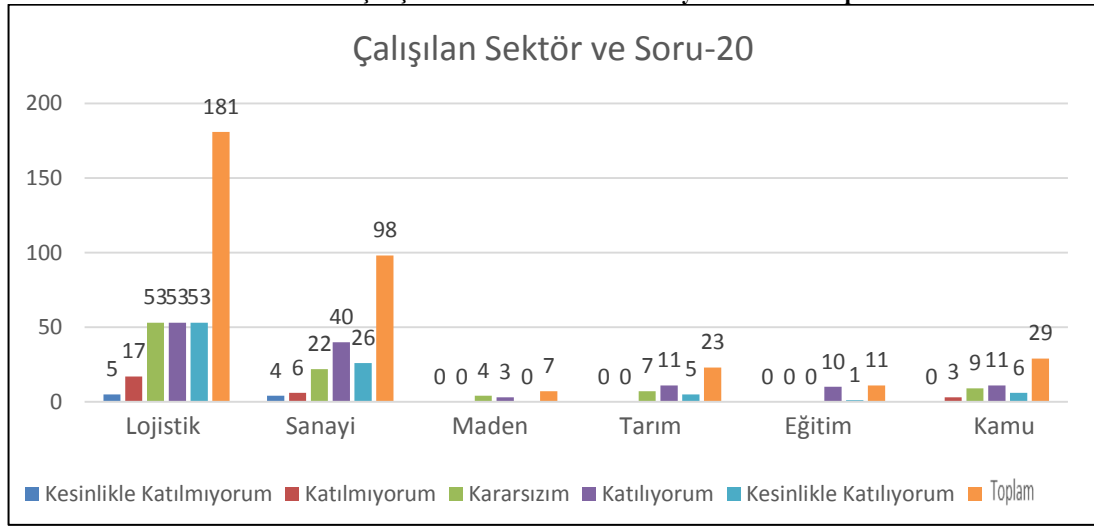
		SORU 20				Toplam	
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	1	14	9	7	32
	Lise	2	9	26	39	24	100
	Ön Lisans	1	4	24	28	20	77
	Lisans	2	11	24	39	26	102
	Yüksek Lisans	3	1	7	9	13	33
	Doktora	0	0	0	4	1	5
Toplam		9	26	95	128	91	349

Grafik 5. 46.Eğitim Durumuna Göre Soru 20'ye Verilen Cevaplar



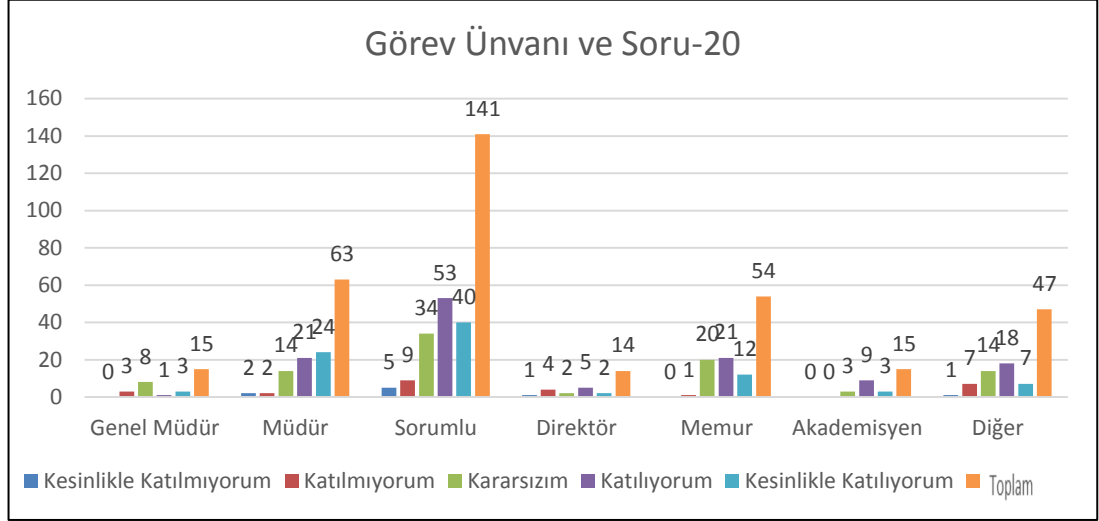
Tablo 5. 58. Çalışılan Sektör İle Soru 20'nin Çapraz Tablosu

		SORU 20					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	5	17	53	53	53	181
	Sanayi	4	6	22	40	26	98
	Maden	0	0	4	3	0	7
	Tarım	0	0	7	11	5	23
	Eğitim	0	0	0	10	1	11
	Kamu	0	3	9	11	6	29
Toplam		9	26	95	128	91	349

Grafik 5. 47. Çalışılan Sektöre Göre Soru 20'ye Verilen Cevaplar**Tablo 5. 59. Görev Ünvanı İle Soru 20'nin Çapraz Tablosu**

		SORU 20					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	0	3	8	1	3	15
	Müdür	2	2	14	21	24	63
	Sorumlu	5	9	34	53	40	141
	Direktör	1	4	2	5	2	14
	Memur	0	1	20	21	12	54
	Akademisyen	0	0	3	9	3	15
	Diğer	1	7	14	18	7	47
Toplam		9	26	95	128	91	349

Grafik 5. 48. Görev Ünvanına Göre Soru 20'ye Verilen Cevaplar

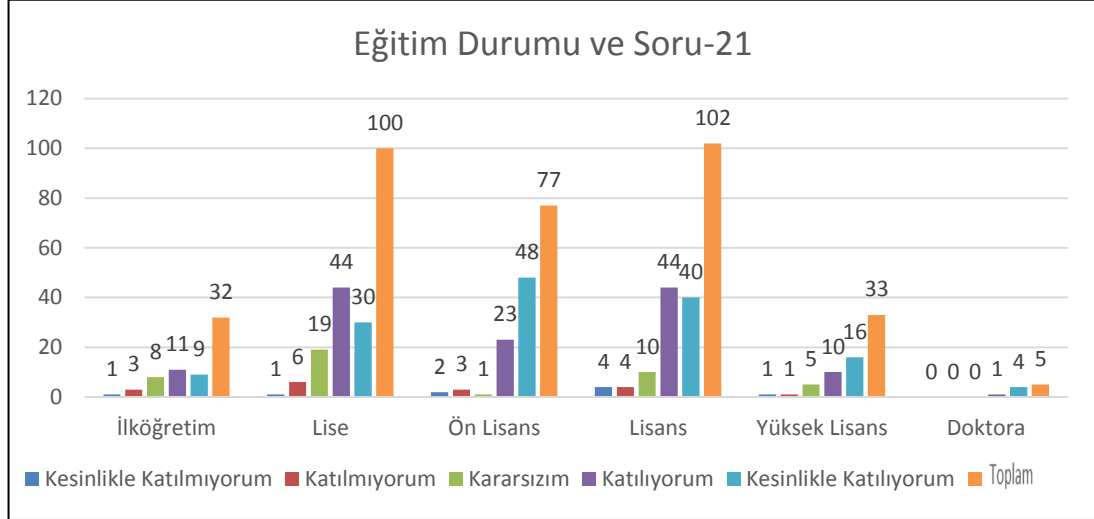


Yirmi Birinci soruda katılımcılara Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programında eğitim gören öğrencilerin, eğitim öğretim yılı içerisinde, haftanın belirli günlerinde, eğitimine uygun bir kurumda uygulamalı eğitim yapıp yapmaması yönünde sorusu yöneltilmiştir. Alınan cevaplara göre Tablo 5.60., Tablo 5.61., Tablo 5.62., ve Grafik 5.49., Grafik 5.50., Grafik 5.51.'de Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programında eğitim gören öğrencilerin, eğitim öğretim yılı içerisinde, haftanın belirli günlerinde, eğitimine uygun bir kurumda uygulamalı eğitim yapması yönünde verilen cevapların büyük bir üstünlüğü görülmektedir.

Tablo 5. 60. Eğitim Durumu İle Soru 21'in Çapraz Tablosu

		SORU 21					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	3	8	11	9	32
	Lise	1	6	19	44	30	100
	Ön Lisans	2	3	1	23	48	77
	Lisans	4	4	10	44	40	102
	Yüksek Lisans	1	1	5	10	16	33
	Doktora	0	0	0	1	4	5
Toplam		9	17	43	133	147	349

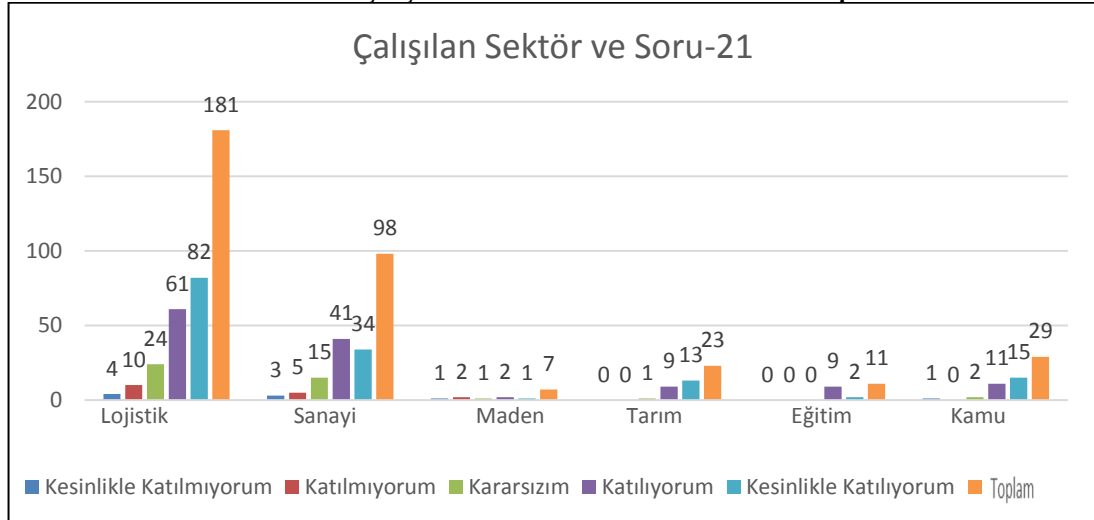
Grafik 5. 49. Eğitim Durumuna Göre Soru 21'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 61. Çalışılan Sektör İle Soru 21'in Çapraz Tablosu

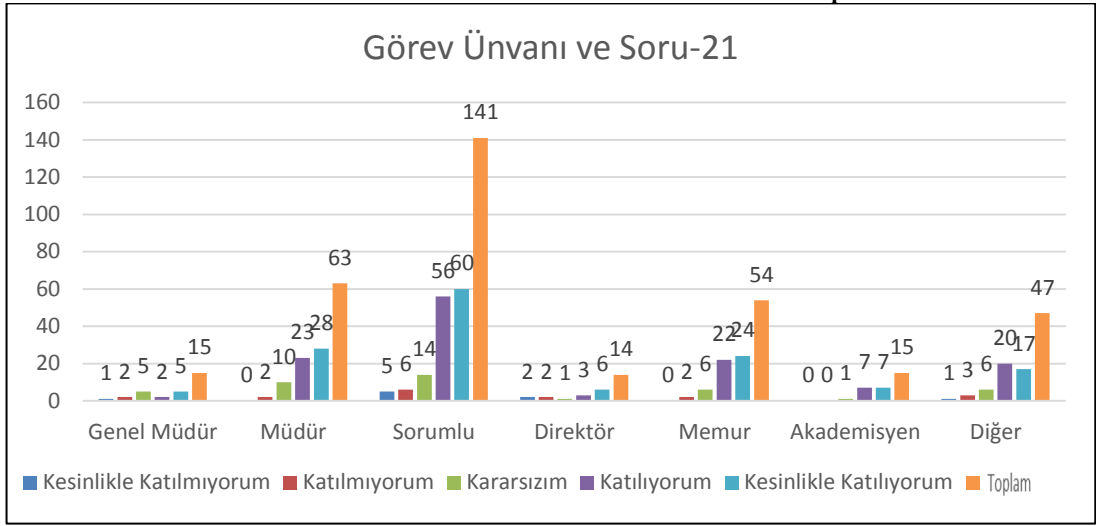
		SORU 21					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	4	10	24	61	82	181
	Sanayi	3	5	15	41	34	98
	Maden	1	2	1	2	1	7
	Tarım	0	0	1	9	13	23
	Eğitim	0	0	0	9	2	11
	Kamu	1	0	2	11	15	29
Toplam		9	17	43	133	147	349

Grafik 5. 50. Çalışılan Sektöre Göre Soru 21'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 62. Görev Ünvanı İle Soru 21'in Çapraz Tablosu

		SORU 21					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	2	5	2	5	15
	Müdür	0	2	10	23	28	63
	Sorumlu	5	6	14	56	60	141
	Direktör	2	2	1	3	6	14
	Memur	0	2	6	22	24	54
	Akademisyen	0	0	1	7	7	15
	Diğer	1	3	6	20	17	47
Toplam	9	17	43	133	147	349	

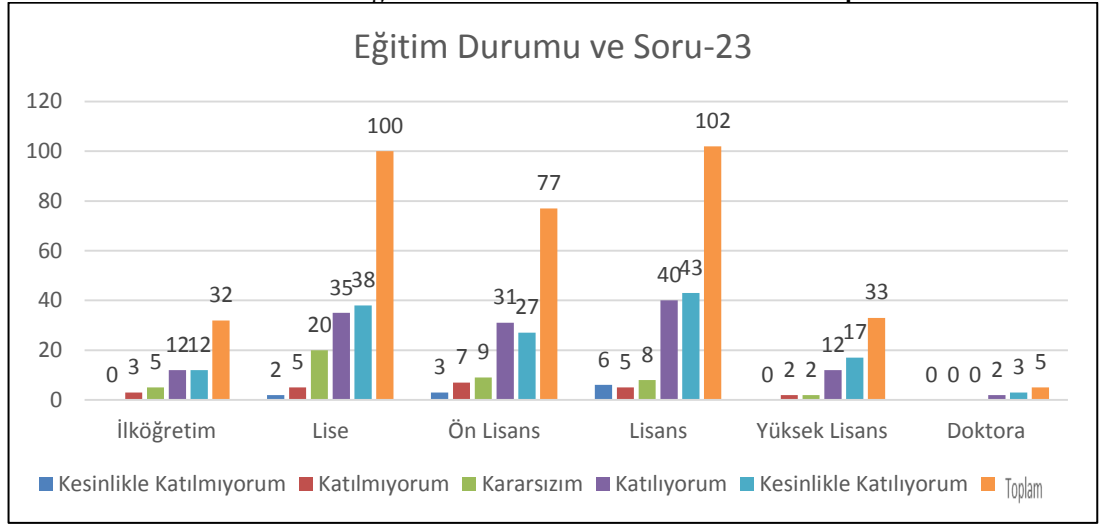
Grafik 5. 51 Görev Ünvanına Göre Soru 21'e Verilen Cevaplar

Yirmi üçüncü soruda katılımcılara; Kurulması düşünülen lojistik köyüne yakın bölgede, Deniz ve Liman İşletme, Raylı Sistemler, Sivil havacılık gibi programları bünyesinde bulunduran, Meslek Yüksekokulları kurulup kurulmaması yönünde sorusu yöneltilmiştir. Alınan cevaplara göre Tablo 5.63., Tablo 5.64., Tablo 5.65., ve Grafik 5.52., Grafik 5.53., Grafik 5.54.'te kurulması düşünülen lojistik köyüne yakın bölgede, Deniz ve Liman İşletme, Raylı Sistemler, Sivil havacılık gibi programları bünyesinde bulunduran, Meslek Yüksekokulları kurulması yönünde verilen cevapların büyük bir üstünlüğü görülmektedir.

Tablo 5. 63. Eğitim Durumu İle Soru 23'ün Çapraz Tablosu

		SORU 23					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	0	3	5	12	12	32
	Lise	2	5	20	35	38	100
	Ön Lisans	3	7	9	31	27	77
	Lisans	6	5	8	40	43	102
	Yüksek Lisans	0	2	2	12	17	33
	Doktora	0	0	0	2	3	5
Toplam		11	22	44	132	140	349

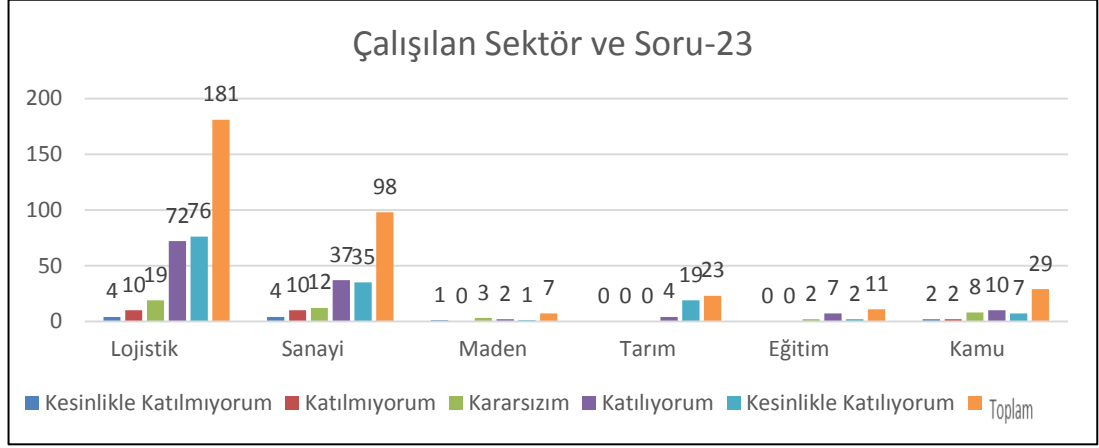
Grafik 5. 52. Eğitim Durumuna Göre Soru 23'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 64. Çalışılan Sektör İle Soru 23'ün Çapraz Tablosu

		SORU 23					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	4	10	19	72	76	181
	Sanayi	4	10	12	37	35	98
	Maden	1	0	3	2	1	7
	Tarım	0	0	0	4	19	23
	Eğitim	0	0	2	7	2	11
	Kamu	2	2	8	10	7	29
Toplam		11	22	44	132	140	349

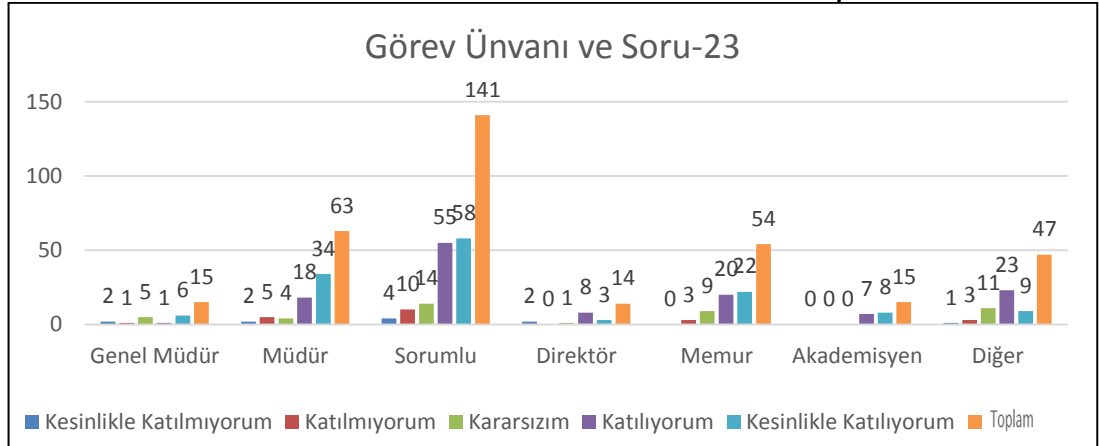
Grafik 5. 53. Çalışılan Sektöre Göre Soru 23'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 65. Görev Ünvanı İle Soru 23'ün Çapraz Tablosu

		SORU 23					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	2	1	5	1	6	15
	Müdür	2	5	4	18	34	63
	Sorumlu	4	10	14	55	58	141
	Direktör	2	0	1	8	3	14
	Memur	0	3	9	20	22	54
	Akademisyen	0	0	0	7	8	15
	Diğer	1	3	11	23	9	47
Toplam	11	22	44	132	140	349	

Grafik 5. 54. Görev Ünvanına Göre Soru 23'e Verilen Cevaplar



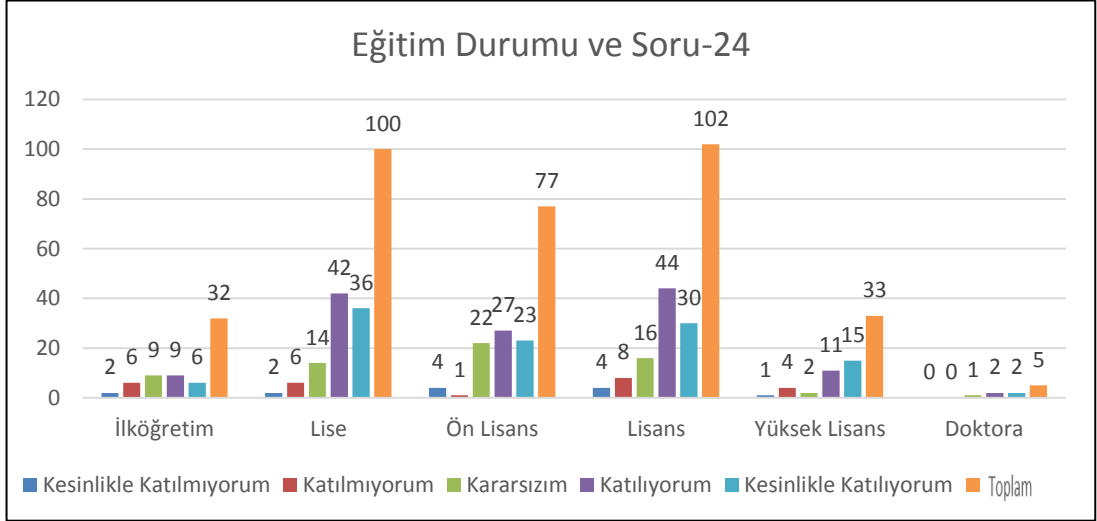
Yirmi dördüncü soruda katılımcılara; Meslek Yüksekokulundan mezun olan öğrencilerin özel sektörde uygun bir maaşla belirli bir süre çalışıp çalışmayacağı yönünde sorusu yöneltilmiştir. Alınan cevaplara göre Tablo 5.66., Tablo 5.67., Tablo 5.68. ve Grafik 5.55., Grafik 5.56., Grafik 5.57.'de meslek yüksekokulundan mezun

olan öğrencilerin özel sektörde uygun bir maaşla belirli bir süre çalışması yönünde verilen cevapların büyük bir üstünlüğü görülmektedir.

Tablo 5. 66. Eğitim Durumu İle Soru 24'ün Çapraz Tablosu

		SORU 24					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	2	6	9	9	6	32
	Lise	2	6	14	42	36	100
	Ön Lisans	4	1	22	27	23	77
	Lisans	4	8	16	44	30	102
	Yüksek Lisans	1	4	2	11	15	33
	Doktora	0	0	1	2	2	5
Toplam		13	25	64	135	112	349

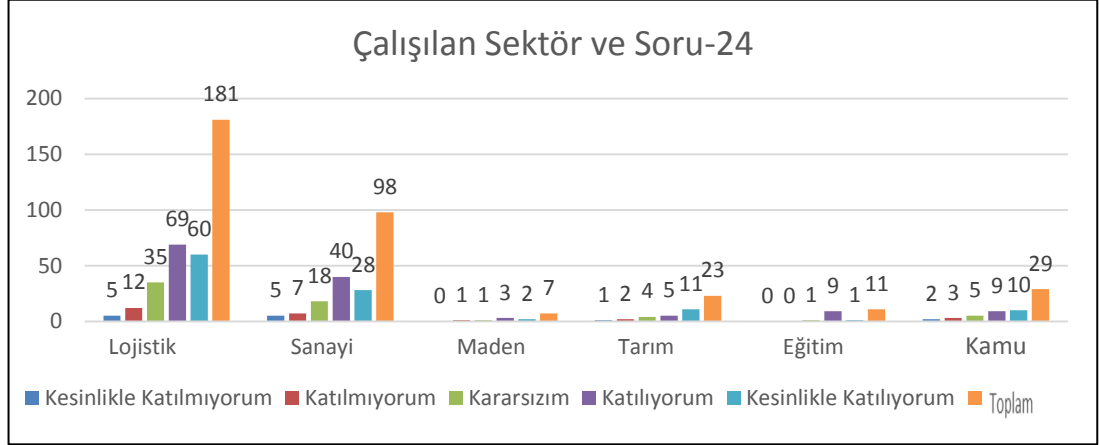
Grafik 5. 55. Eğitim Durumuna Göre Soru 24'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 67. Çalışılan Sektör İle Soru 24'ün Çapraz Tablosu

		SORU 24					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	5	12	35	69	60	181
	Sanayi	5	7	18	40	28	98
	Maden	0	1	1	3	2	7
	Tarım	1	2	4	5	11	23
	Eğitim	0	0	1	9	1	11
	Kamu	2	3	5	9	10	29
Toplam		13	25	64	135	112	349

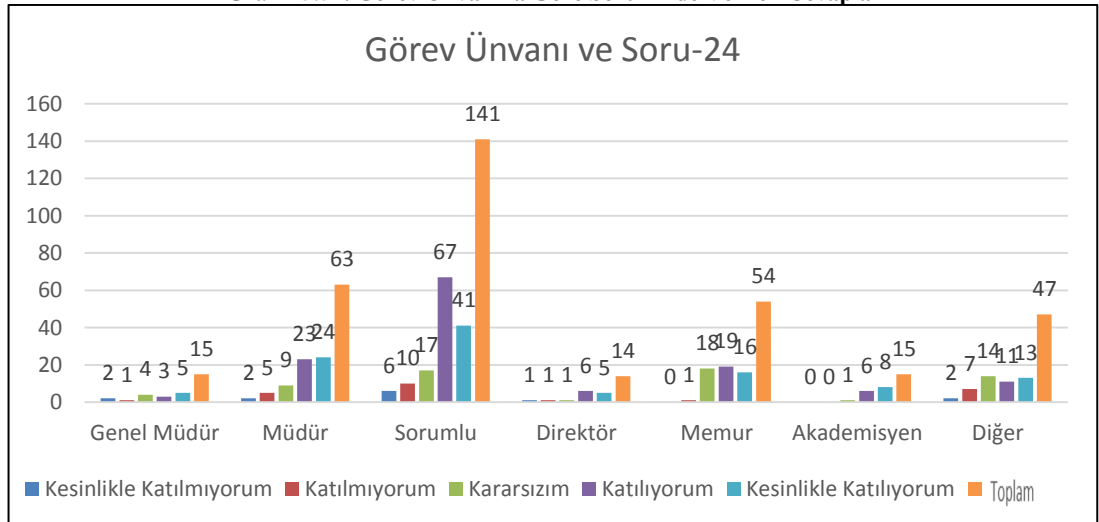
Grafik 5.56. Çalışılan Sektöre Göre Soru 24'e Verilen Cevaplar



Tablo 5.68. Görev Ünvanı İle Soru 24'ün Çapraz Tablosu

		SORU 24					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	2	1	4	3	5	15
	Müdür	2	5	9	23	24	63
	Sorumlu	6	10	17	67	41	141
	Direktör	1	1	1	6	5	14
	Memur	0	1	18	19	16	54
	Akademisyen	0	0	1	6	8	15
	Diğer	2	7	14	11	13	47
Toplam	13	25	64	135	112	349	

Grafik 5.57. Görev Ünvanına Göre Soru 24'de Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, katılımcılara yöneltilen soruların cevapları incelendiğinde Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşıladığı düşünülmektedir. Bu sonuç “Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.” Hedefimizi (H1) desteklemektedir.

Fakat meslek yüksekokullarındaki yabancı dil eğitiminin yeterli olmadığı, Meslek Yüksekokullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programlarında verilen derslerin ve ders içeriklerinin oluşturulmasında sektör paydaşlarının görüşlerinin alınmadığı ve sektör çalışanlarının meslek yüksekokullarında verilen derslerden ve ders içeriklerinden bilgilerinin olmadığı tespit edilmiştir.

5.8.8.2. Hedef 2'nin Analizi

İkinci Hedefimizin analizinde anket katılımcılarının eğitim düzeyi, çalıştığı sektör, Görev Ünvanı gibi kriterler ile soru 10, soru 11 ilişkilendirilerek çapraz tablo yöntemiyle analiz edilmiştir.

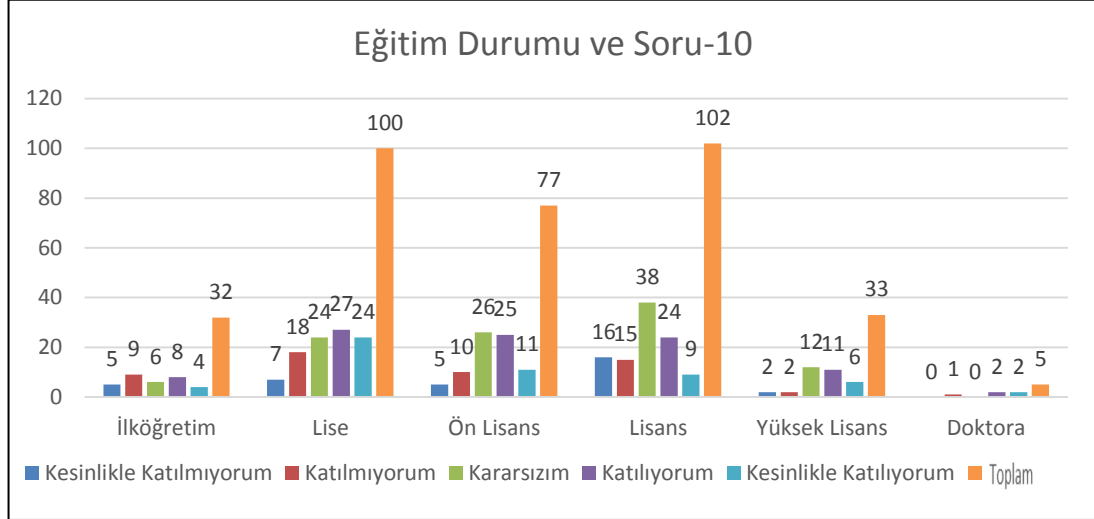
H2: Lojistik köyün kurulması, bölgesel yaşana bilirlilik düzeyini olumlu etkilemektedir.

Onuncu soruda katılımcılara Lojistik köy şehir içi trafiğini rahatlatıp rahatlatmayacağı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.69., Tablo 5.70., Tablo 5.71. ve Grafik 5.58., Grafik 5.59., Grafik 5.60.'de Lojistik köy şehir içi trafiğini rahatlatacağı görüşünün çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 69. Eğitim Durumu İle Soru 10'unu ÇAparaz Tablosu

		SORU 10				Toplam	
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum
Eğitim Durumu	İlköğretim	5	9	6	8	4	32
	Lise	7	18	24	27	24	100
	Ön Lisans	5	10	26	25	11	77
	Lisans	16	15	38	24	9	102
	Yüksek Lisans	2	2	12	11	6	33
	Doktora	0	1	0	2	2	5
Toplam		35	55	106	97	56	349

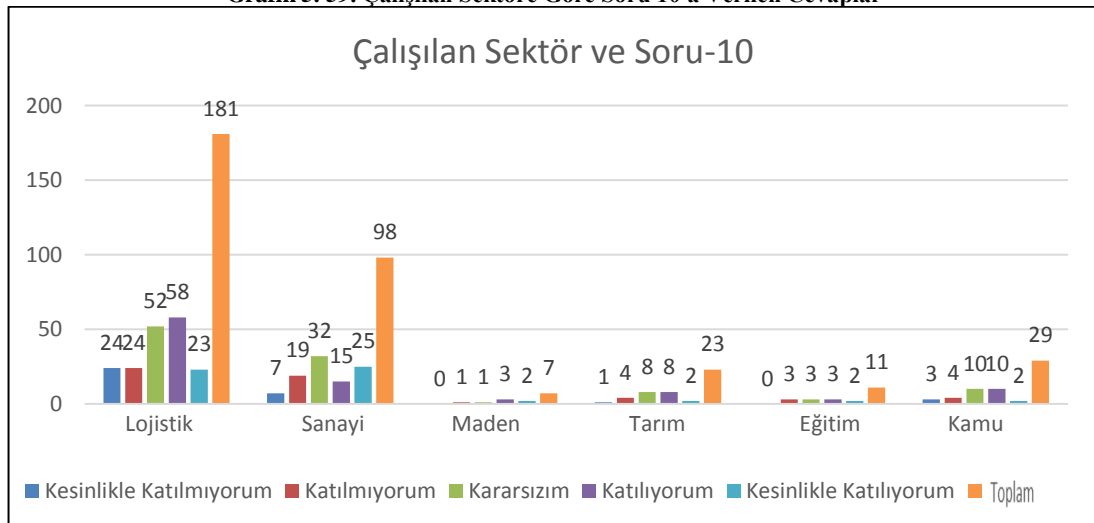
Grafik 5. 58. Eğitim Durumuna Göre Soru 10'a Verilen Cevaplar



Tablo 5. 70. Çalışılan Sektör İle Soru 10'un Çapraz Tablosu

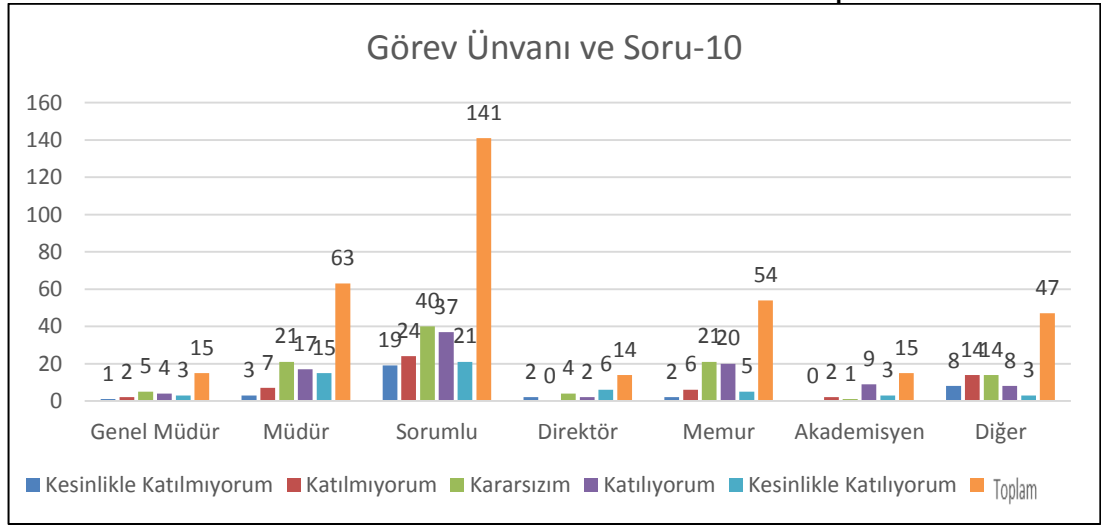
		SORU 10					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	24	24	52	58	23	181
	Sanayi	7	19	32	15	25	98
	Maden	0	1	1	3	2	7
	Tarım	1	4	8	8	2	23
	Eğitim	0	3	3	3	2	11
	Kamu	3	4	10	10	2	29
Toplam		35	55	106	97	56	349

Grafik 5. 59. Çalışılan Sektöre Göre Soru 10'a Verilen Cevaplar



Tablo 5. 71. Görev Ünvanı İle Soru 10'un Çapraz Tablosu

		SORU 10					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	2	5	4	3	15
	Müdür	3	7	21	17	15	63
	Sorumlu	19	24	40	37	21	141
	Direktör	2	0	4	2	6	14
	Memur	2	6	21	20	5	54
	Akademisyen	0	2	1	9	3	15
	Diğer	8	14	14	8	3	47
Toplam	35	55	106	97	56	349	

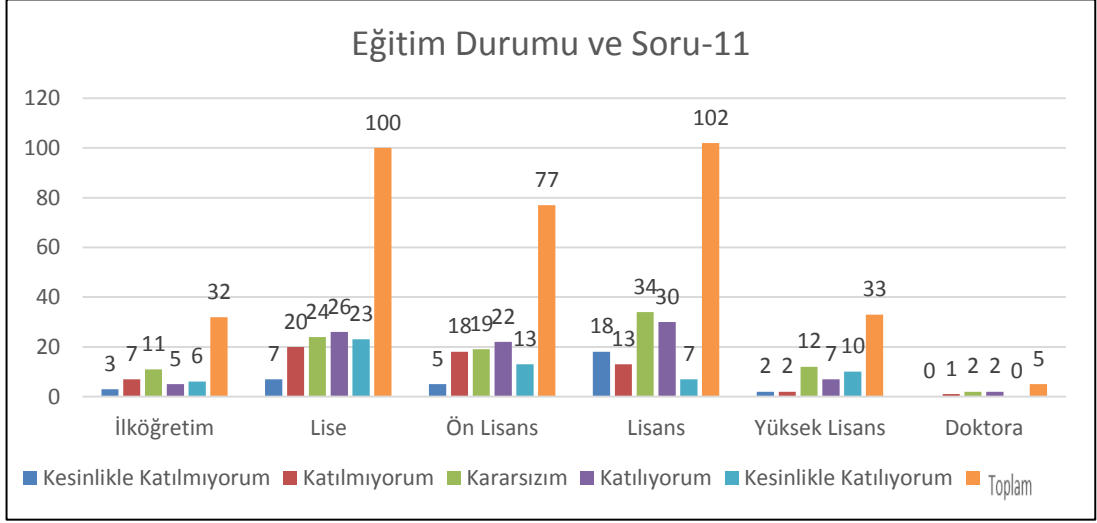
Grafik 5. 60 Görev Ünvanına Göre Soru 10'a Verilen Cevaplar

On birinci soruda katılımcılara Lojistik köy şehrin hava kirliliğini azaltıp azaltmayacağı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.72., Tablo 5.73., Tablo 5.74. ve Grafik 5.61., Grafik 5.62., Grafik 5.63.'te Lojistik köy şehrin hava kirliliğini azaltacağı görüşünün çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 72. Eğitim Durumu İle Soru 11'in Çapraz Tablosu

		SORU 11					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	3	7	11	5	6	32
	Lise	7	20	24	26	23	100
	Ön Lisans	5	18	19	22	13	77
	Lisans	18	13	34	30	7	102
	Yüksek Lisans	2	2	12	7	10	33
	Doktora	0	1	2	2	0	5
Toplam	35	61	102	92	59	349	

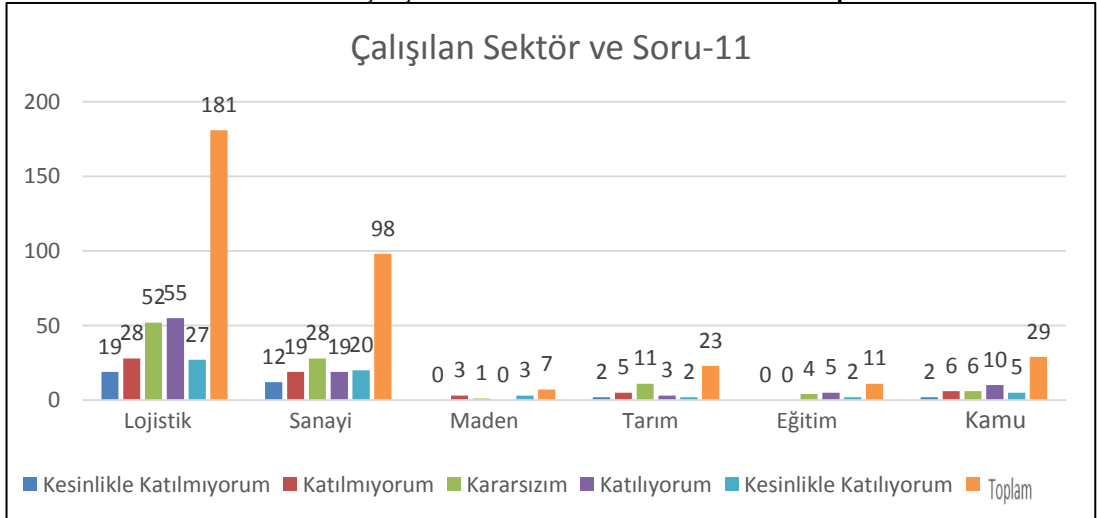
Grafik 5. 61. Eğitim Durumuna Göre Soru 11'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 73. Çalışılan Sektör İle Soru 11'in Çapraz Tablosu

		SORU 11					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	19	28	52	55	27	181
	Sanayi	12	19	28	19	20	98
	Maden	0	3	1	0	3	7
	Tarım	2	5	11	3	2	23
	Eğitim	0	0	4	5	2	11
	Kamu	2	6	6	10	5	29
Toplam		35	61	102	92	59	349

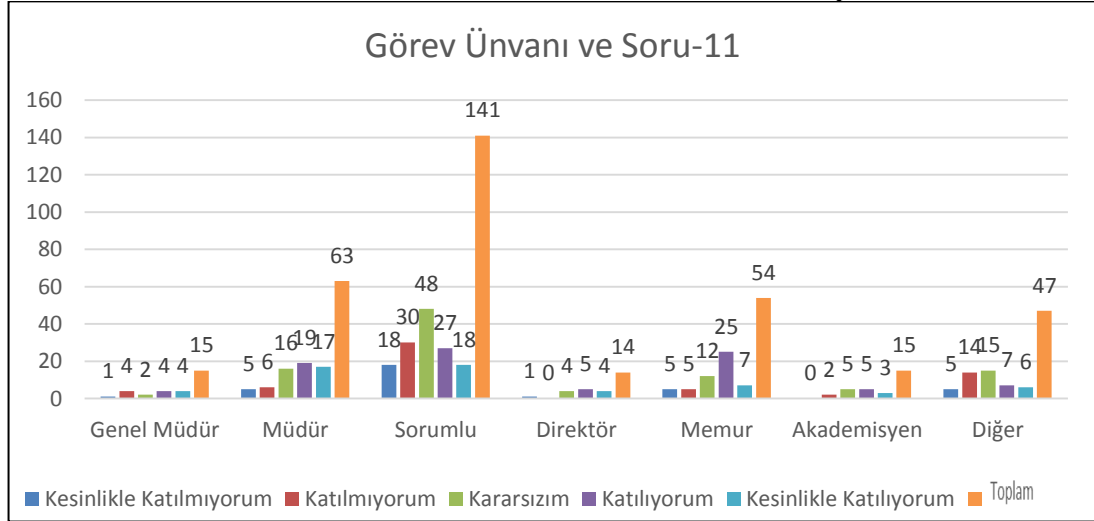
Grafik 5. 62. Çalışılan Sektöre Göre Soru 11'e Verilen Cevaplar



Tablo 5. 74. Görev Ünvanı İle Soru 11'in Çapraz Tablosu

		SORU 11					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	4	2	4	4	15
	Müdür	5	6	16	19	17	63
	Sorumlu	18	30	48	27	18	141
	Direktör	1	0	4	5	4	14
	Memur	5	5	12	25	7	54
	Akademisyen	0	2	5	5	3	15
	Diğer	5	14	15	7	6	47
Toplam		35	61	102	92	59	349

Grafik 5. 63. Görev Ünvanına Göre Soru 11'e Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, katılımcılara yöneltilen soruların cevapları incelendiğinde Samsun' un Tekkeköy ilçesine kurulacak olan Lojistik Köy' ün şehir içinde oluşan trafik yoğunluğunu azaltacağı, bölgede yoğun trafikten dolayı araçlardan kaynaklı hava kirliliğini azaltacağı görülmektedir. Bu sonuç “Lojistik köyün kurulması, bölgesel yaşana bilirlilik düzeyini olumlu etkilemektedir.” Hedefimizi(H2) desteklemektedir.

5.8.8.3. Hedef 3'ün Analizi

H3:Lojistik köy bölgedeki ekonomik kalkınmayı hızlandırmaktadır.

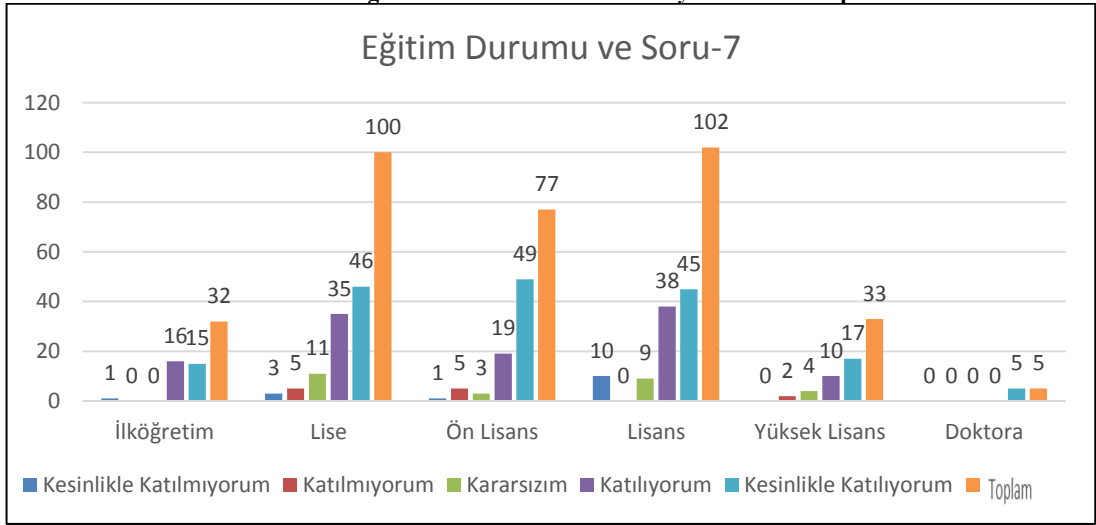
Üçüncü Hedefimizin analizinde anket katılımcılarının eğitim düzeyi, çalıştığı sektör, Görev Ünvanı gibi kriterler ile Soru 7, soru 9, soru 12 ve soru 14 ilişkilendirilerek çapraz tablo yöntemiyle analiz edilmiştir.

Yedinci soruda katılımcılara Lojistik köyün kurulması bölge ekonomisine büyük katkı sağlayıp sağlamayacağı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.75., Tablo 5.76., Tablo 5.77. ve Grafik 5.64., Grafik 5.65., Grafik 5.66'da lojistik köy bölge ekonomisin büyük katkı sağlayacağı düşüncesinin ağır bastığı görülmektedir.

Tablo 5. 75. Eğitim Durumu İle Soru 7'nin Çapraz Tablosu

		SORU 7					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	0	0	16	15	32
	Lise	3	5	11	35	46	100
	Ön Lisans	1	5	3	19	49	77
	Lisans	10	0	9	38	45	102
	Yüksek Lisans	0	2	4	10	17	33
	Doktora	0	0	0	0	5	5
Toplam		15	12	27	118	177	349

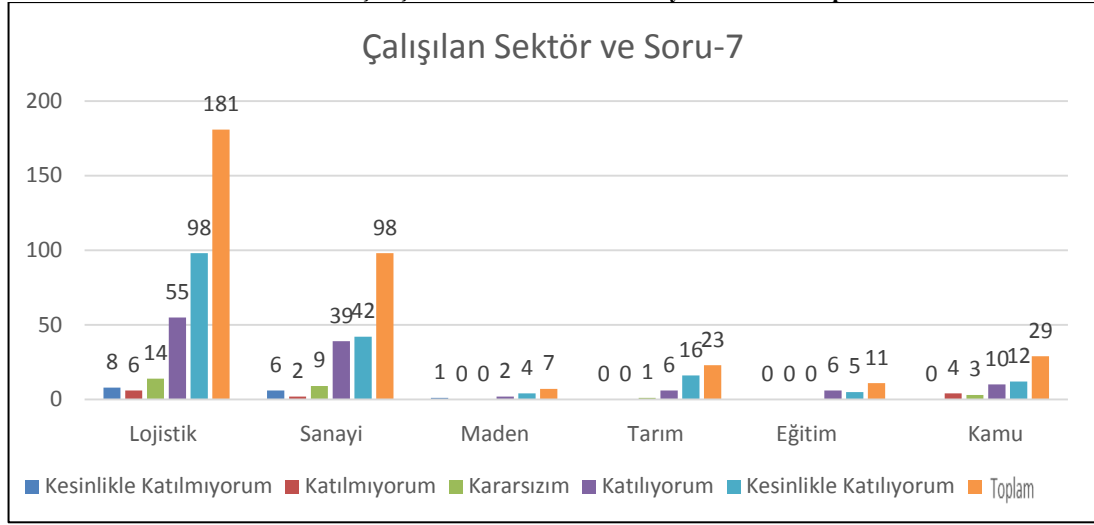
Grafik 5. 64 Eğitim Durumuna Göre Soru 7'ye Verilen Cevaplar



Tablo 5. 76. Çalışılan Sektör İle Soru 7'nin Çapraz Tablosu

		SORU 7					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	8	6	14	55	98	181
	Sanayi	6	2	9	39	42	98
	Maden	1	0	0	2	4	7
	Tarım	0	0	1	6	16	23
	Eğitim	0	0	0	6	5	11
	Kamu	0	4	3	10	12	29
Toplam		15	12	27	118	177	349

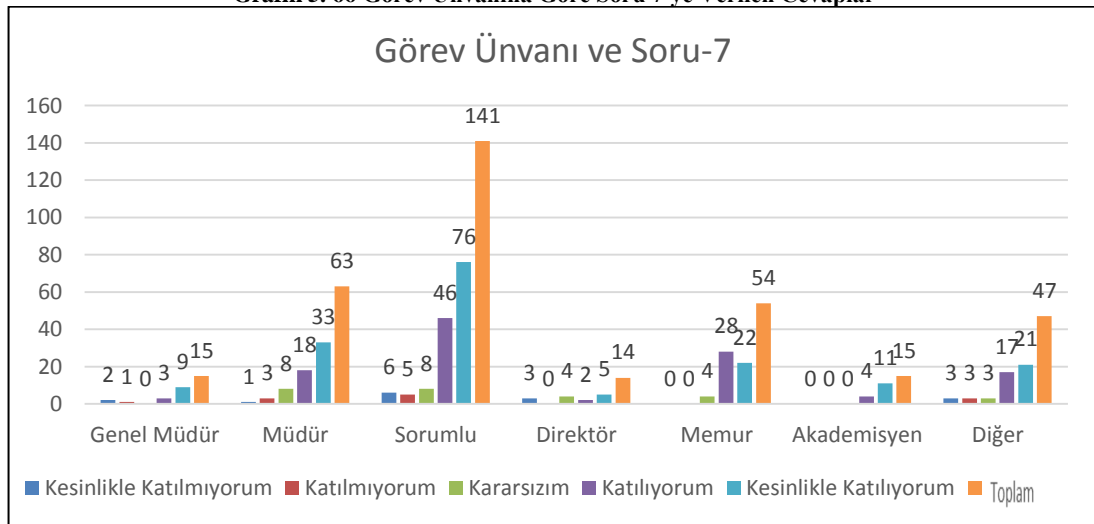
Grafik 5.65 Çalışılan Sektöre Göre Soru 7'ye Verilen Cevaplar



Tablo 5. 77. Görev Ünvanı İle Soru 7'nin Çapraz Tablosu

Görev Ünvanı	SORU 7					Toplam
	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Genel Müdür	2	1	0	3	9	15
Müdür	1	3	8	18	33	63
Sorumlu	6	5	8	46	76	141
Direktör	3	0	4	2	5	14
Memur	0	0	4	28	22	54
Akademisyen	0	0	0	4	11	15
Diğer	3	3	3	17	21	47
Toplam	15	12	27	118	177	349

Grafik 5. 66 Görev Ünvanına Göre Soru 7'ye Verilen Cevaplar

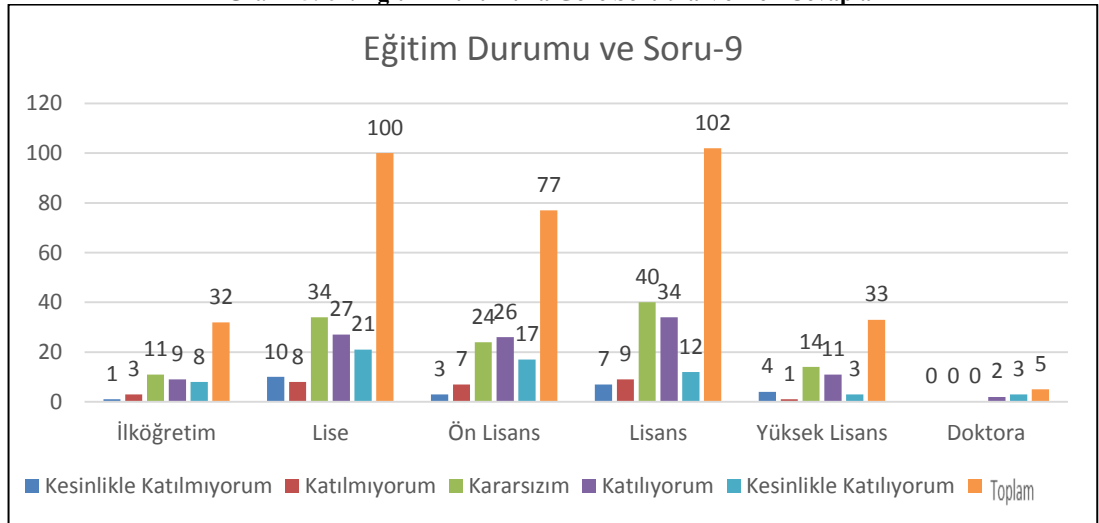


Dokuzuncu soruda katılımcılara Lojistik köyünün kurulacağı alan ithalat ve ihracat artışına cevap verebilecek yeterlilikte olup olmadığı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.78., Tablo 5.79., Tablo 5.80. ve Grafik 5.67., Grafik 5.68., Grafik 5.69.'da Lojistik köyünün kurulacağı alanın ithalat ve ihracat artışına cevap verebilecek yeterlilikte olduğu düşüncesinin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 78.Eğitim Durumu İle Soru 9'un Çapraz Tablosu

		SORU 9					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	3	11	9	8	32
	Lise	10	8	34	27	21	100
	Ön Lisans	3	7	24	26	17	77
	Lisans	7	9	40	34	12	102
	Yüksek Lisans	4	1	14	11	3	33
	Doktora	0	0	0	2	3	5
Toplam		25	28	123	109	64	349

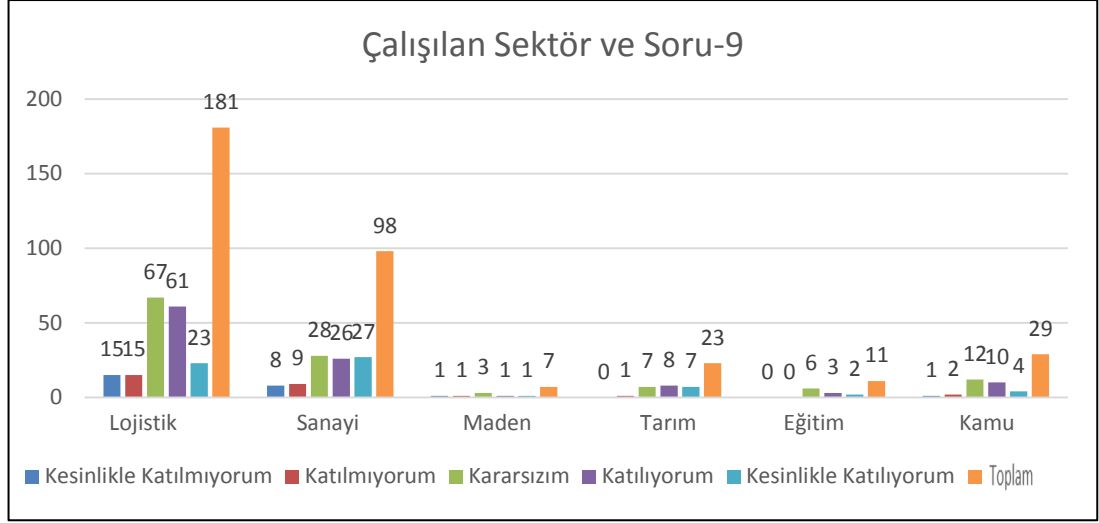
Grafik 5. 67. Eğitim Durumuna Göre Soru 9'a Verilen Cevaplar



Tablo 5. 79. Çalışılan Sektör İle Soru 9'un Çapraz Tablosu

		SORU 9					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	15	15	67	61	23	181
	Sanayi	8	9	28	26	27	98
	Maden	1	1	3	1	1	7
	Tarım	0	1	7	8	7	23
	Eğitim	0	0	6	3	2	11
	Kamu	1	2	12	10	4	29
Toplam		25	28	123	109	64	349

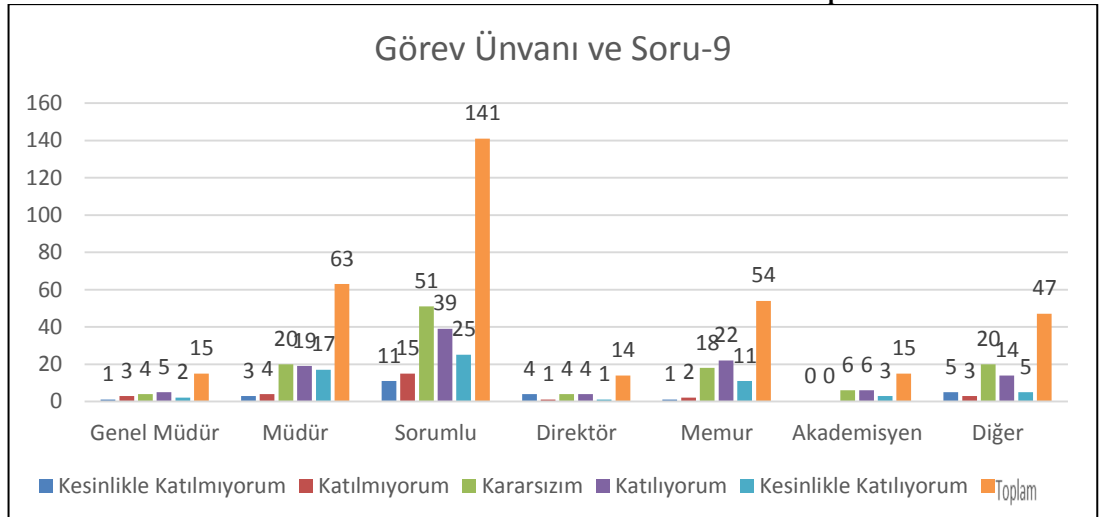
Grafik 5. 68. Çalışılan Sektöre Göre Soru 9'a Verilen Cevaplar



Tablo 5. 80. Görev Ünvanı İle Soru 9'un Çapraz Tablosu

		SORU 9					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	3	4	5	2	15
	Müdür	3	4	20	19	17	63
	Sorumlu	11	15	51	39	25	141
	Direktör	4	1	4	4	1	14
	Memur	1	2	18	22	11	54
	Akademisyen	0	0	6	6	3	15
	Diğer	5	3	20	14	5	47
Toplam	25	28	123	109	64	349	

Grafik 5. 69 Görev Ünvanına Göre Soru 9'a Verilen Cevaplar

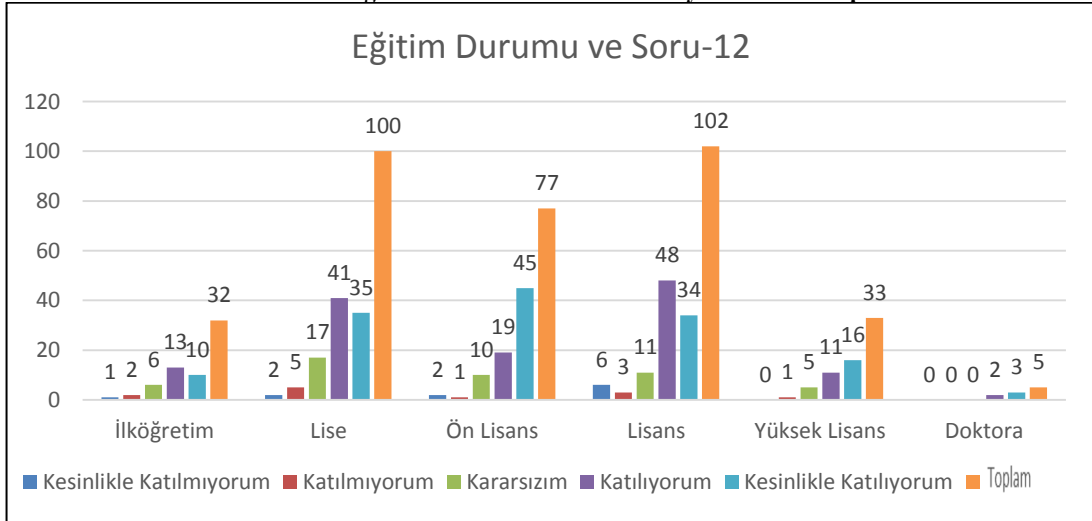


On ikinci soruda katılımcılara Lojistik köy 'ün bölgede istihdam alanı yaratıp yaratmayacağı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.81., Tablo 5.82., Tablo 5.83. ve Grafik 5.70., Grafik 5.71., Grafik 5.72'de Lojistik köy 'ün bölge de istihdam alanı yaratacağı yönündeki düşüncenin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 81. Eğitim Durumu İle Soru 12'nin Çapraz Tablosu

		SORU 12					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	2	6	13	10	32
	Lise	2	5	17	41	35	100
	Ön Lisans	2	1	10	19	45	77
	Lisans	6	3	11	48	34	102
	Yüksek Lisans	0	1	5	11	16	33
	Doktora	0	0	0	2	3	5
Toplam		11	12	49	134	143	349

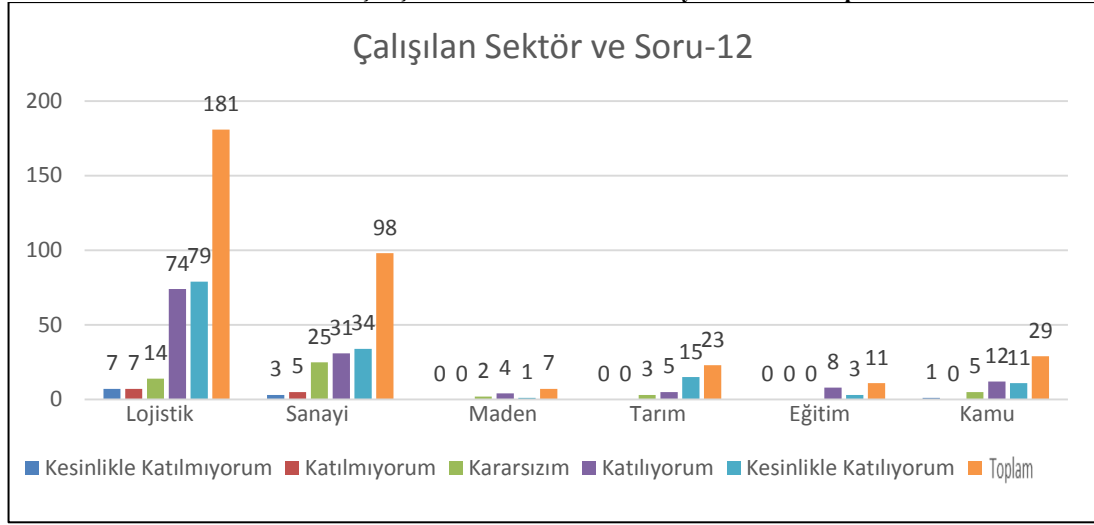
Grafik 5. 70. Eğitim Durumuna Göre Soru 12'ye Verilen Cevaplar



Tablo 5. 82. Çalışılan Sektör İle Soru 12'nin Çapraz Tablosu

		SORU 12					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	7	7	14	74	79	181
	Sanayi	3	5	25	31	34	98
	Maden	0	0	2	4	1	7
	Tarım	0	0	3	5	15	23
	Eğitim	0	0	0	8	3	11
	Kamu	1	0	5	12	11	29
Toplam		11	12	49	134	143	349

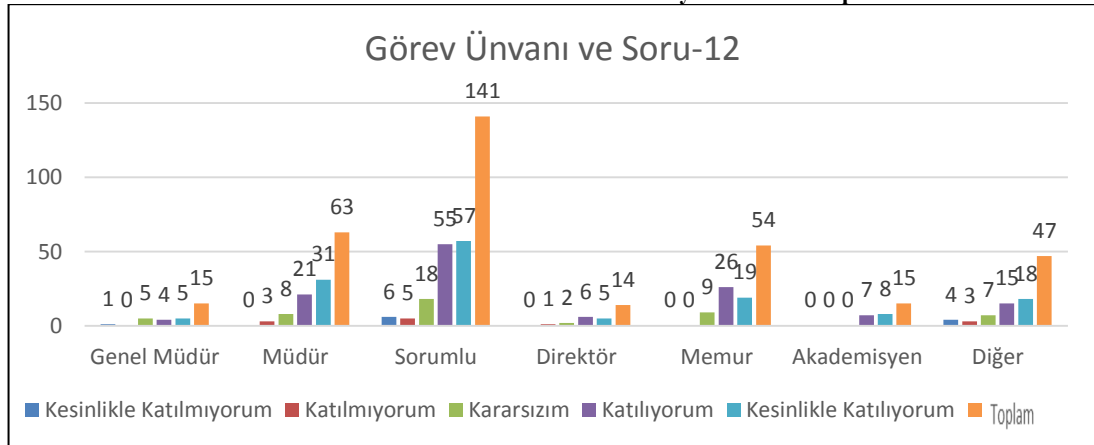
Grafik 5. 71. Çalışılan Sektöre Göre Soru 12'ye Verilen Cevaplar



Tablo 5. 83. Görev Ünvanı İle Soru 12'nin Çapraz Tablosu

		SORU 12					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	0	5	4	5	15
	Müdür	0	3	8	21	31	63
	Sorumlu	6	5	18	55	57	141
	Direktör	0	1	2	6	5	14
	Memur	0	0	9	26	19	54
	Akademisyen	0	0	0	7	8	15
	Diğer	4	3	7	15	18	47
Toplam	11	12	49	134	143	349	

Grafik 5. 72. Görev Ünvanına Göre Soru 12'ye Verilen Cevaplar



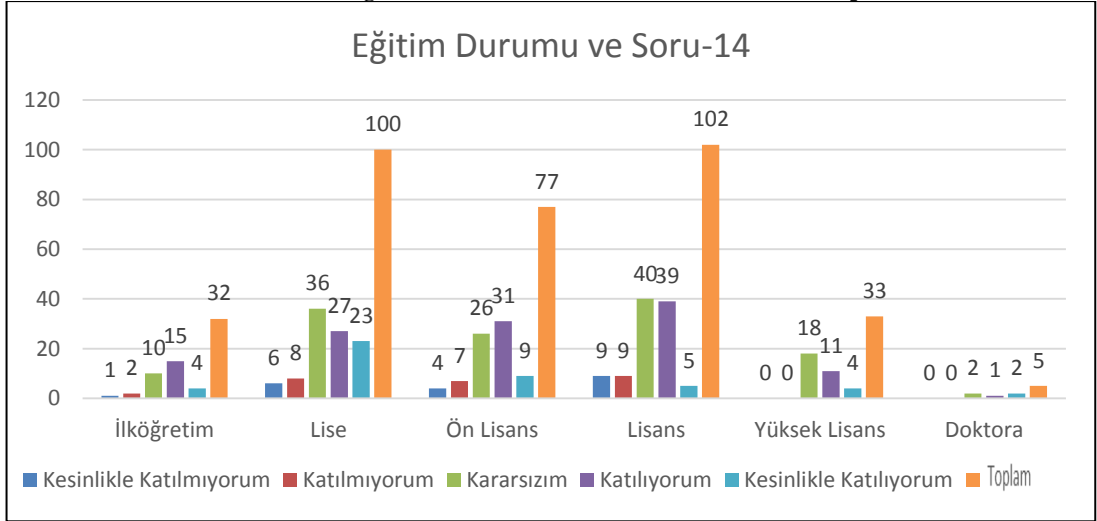
On dördüncü soruda katılımcılara Lojistik köyün kurulacağı alan şuan ki depolama talebini karşılayıp karşılamayacağı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre Tablo 5.84.,

Tablo 5.85., Tablo 5.86. ve Grafik 5.73., Grafik 5.74., Grafik 5.75'te Lojistik köyün kurulacağı alan şuan ki depolama talebini karşıladığı düşüncenin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 5. 84. Eğitim Durumu İle Soru 14'ün Çapraz Tablosu

		SORU 14					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Eğitim Durumu	İlköğretim	1	2	10	15	4	32
	Lise	6	8	36	27	23	100
	Ön Lisans	4	7	26	31	9	77
	Lisans	9	9	40	39	5	102
	Yüksek Lisans	0	0	18	11	4	33
	Doktora	0	0	2	1	2	5
Toplam		20	26	132	124	47	349

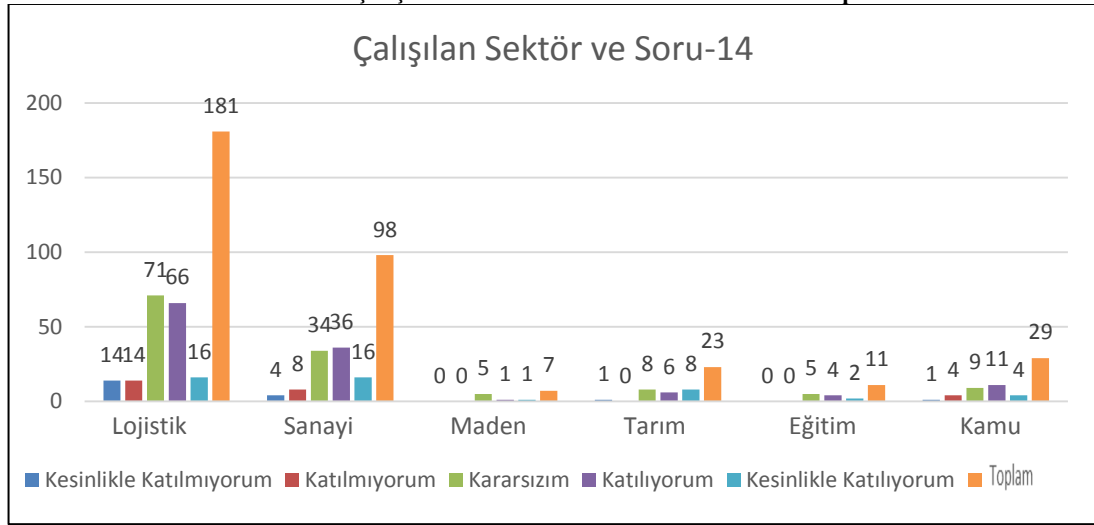
Grafik 5. 73. Eğitim Durumuna Göre Soru 14'de Verilen Cevaplar



Tablo 5. 85. Çalışılan Sektör İle Soru 14'ün Çapraz Tablosu

		SORU 14					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Çalışılan Sektör	Lojistik	14	14	71	66	16	181
	Sanayi	4	8	34	36	16	98
	Maden	0	0	5	1	1	7
	Tarım	1	0	8	6	8	23
	Eğitim	0	0	5	4	2	11
	Kamu	1	4	9	11	4	29
Toplam		20	26	132	124	47	349

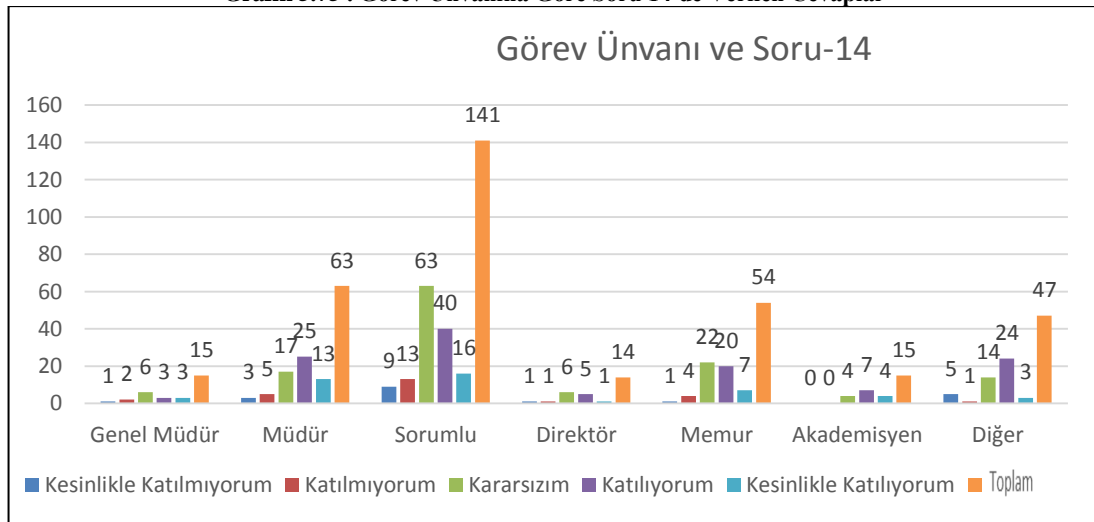
Grafik 5.74. Çalışılan Sektöre Göre Soru 14'de Verilen Cevaplar



Tablo 5. 86. Görev Ünvanı İle Soru 14'ün Çapraz Tablosu

		SORU 14					Toplam
		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	
Görev Ünvanı	Genel Müdür	1	2	6	3	3	15
	Müdür	3	5	17	25	13	63
	Sorumlu	9	13	63	40	16	141
	Direktör	1	1	6	5	1	14
	Memur	1	4	22	20	7	54
	Akademisyen	0	0	4	7	4	15
	Diğer	5	1	14	24	3	47
Toplam	20	26	132	124	47	349	

Grafik 5.75 . Görev Ünvanına Göre Soru 14'de Verilen Cevaplar



Sonuç olarak, katılımcılara yöneltilen soruların cevapları incelendiğinde Samsun’ un Tekkeköy ilçesine kurulacak olan Lojistik Köyün bölge ekonomisine katkı sağlayacağı, bölgede istihdam alanı yaratacağı görülmektedir. Ayrıca lojistik köy’ ün kurulacağı alanın şuna ki depolama ihtiyacını karşılaya bilecek durumda olması ve gelecekte de ithalat ve ihracat artışlarına cevap verebilecek yeterlilikte olması bölgedeki ekonomik kalkınmayı hızlandıracaktır. Bu sonuç “Lojistik köy bölgedeki ekonomik kalkınmayı hızlandırmaktadır.” Hedefimizi(H3) desteklemektedir.

5.8.9. Genel Değerlendirme

Her bir Hedefimize yönelik yöneltilen soruların, eğitim durumu, çalışılan sektör ve Görev Ünvanına göre verilen cevapların genel değerlendirmesi tablolar halinde verilmiştir. Buna göre;

H1: Hedefi için katılımcılara yöneltilen sorularda, soru 13, soru 15, soru 19, soru 20, soru 21, soru 23 ve soru 24 için verilen cevapların büyük farklarla üstünlüğü görülmektedir. Fakat soru 16, soru 17 ve soru 18’in verilen cevaplarda ise olumsuz yanıtların üstünlüğü görülmektedir.

H2: Hedefi için katılımcılara yöneltilen sorularda, soru 10 ve soru 11’ e verilen olumlu cevapların üstünlüğü görülmektedir.

H3: Hedefi için katılımcılara yöneltilen sorularda, soru 7, soru 9, soru 12 ve soru 14’ e verilen olumlu büyük üstünlüğü görülmektedir.

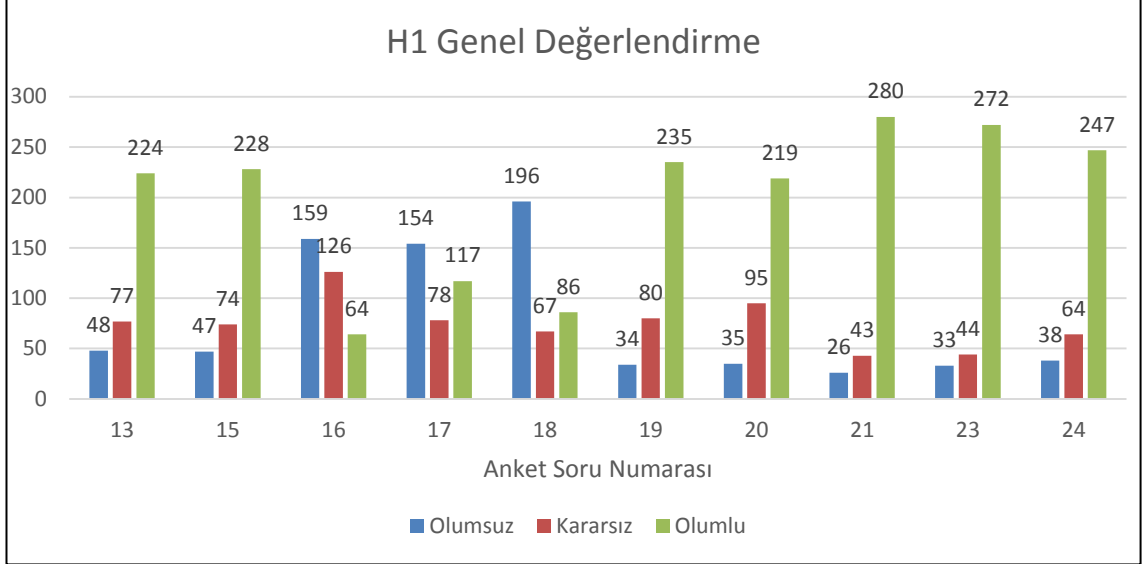
Genel değerlendirme sonucuna göre Hedefin durum Tablo 5.87.’de görülmektedir.

Tablo 5. 87. Hedeflerin Genel Sonuçları

Hedefler	Analiz Sonucu
H1: Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır.	Desteklenmekte
H2: Lojistik köyün kurulması, bölgesel yaşana bilirlilik düzeyini olumlu etkilemektedir.	Desteklenmekte
H3: Lojistik köy bölgedeki ekonomik kalkınmayı hızlandırmaktadır.	Desteklenmekte

H1: “Meslek Yüksekokullarında verilen eğitim, sektördeki kalifiye personel talebini karşılamaktadır. Hedefleri 1’in genel değerlendirme sonucu Tablo 5.88.’de ve Grafik 5.76.’da verilmektedir.

Grafik 5. 76. Hedefleri 1’in Genel Değerlendirmesi



Tablo 5. 88. Hedef 1'in Genel Değerlendirmesi

Anket Soru Numarası	Yöneltilen Soru	Durum	Verilen Cevaplar		
			Olumsuz*	Kararsız	Olumlu**
13	Lojistik köyün kurulmasıyla birlikte ihtiyaç duyulacak olan nitelikli personel bölgedeki üniversitelerden temin edilecektir.	Olumlu	48	77	224
15	Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarından sektör ihtiyacına yönelik nitelikli personel yetiştirilmektedir	Olumlu	47	74	228
16	Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programından mezun olan öğrencilerin yabancı dil bilgisi yeterlidir	Olumsuz	159	126	64
17	Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarında okutulan derslerden ve ders içeriklerinden bilgim vardır	Olumsuz	154	78	117
18	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarındaki ders programlarının ve ders içeriklerinin oluşturulmasında üniversiteler tarafından önerilerim alındı	Olumsuz	196	67	86
19	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programında eğitim gören öğrencilerin kurumunuzda staj yapması amacına yönelik üniversitelerle bir anlaşma yapılmalıdır.	Olumlu	34	80	235
20	Üniversitelerin Lojistik, Deniz ve Liman Programlarını kurmadan önce öğrencilerin uygulama yapabilecekleri bir kurula anlaşma yapmış olma şartı aranmalıdır.	Olumlu	35	95	219
21	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programında eğitim gören öğrencilerin, eğitim öğretim yılı içerisinde, haftanın belirli günlerinde, eğitimine uygun bir kurumda uygulamalı eğitim yapılmalıdır.	Olumlu	26	43	280
23	Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programında eğitim gören öğrencilerin, eğitim öğretim yılı içerisinde, haftanın belirli günlerinde, eğitimine uygun bir kurumda uygulamalı eğitim yapılmalıdır.	Olumlu	33	44	272
24	Meslek Yüksekokulundan mezun olan öğrenciler özel sektörde uygun bir maaşla belirli bir süre çalışmalıdır	Olumlu	38	64	247

*Olumsuz: Kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum cevaplarının toplamıdır.

**Olumlu: Katılıyorum ve Kesinlikle katılıyorum cevaplarının toplamıdır.

H2: Lojistik köy kurulması, bölgesel yaşana bilirlık düzeyini olumlu etkilemektedir. Hedefleri 2'nin genel değerlendirme sonucu Tablo 5.89.'da ve Grafik 5.77.'de verilmektedir.

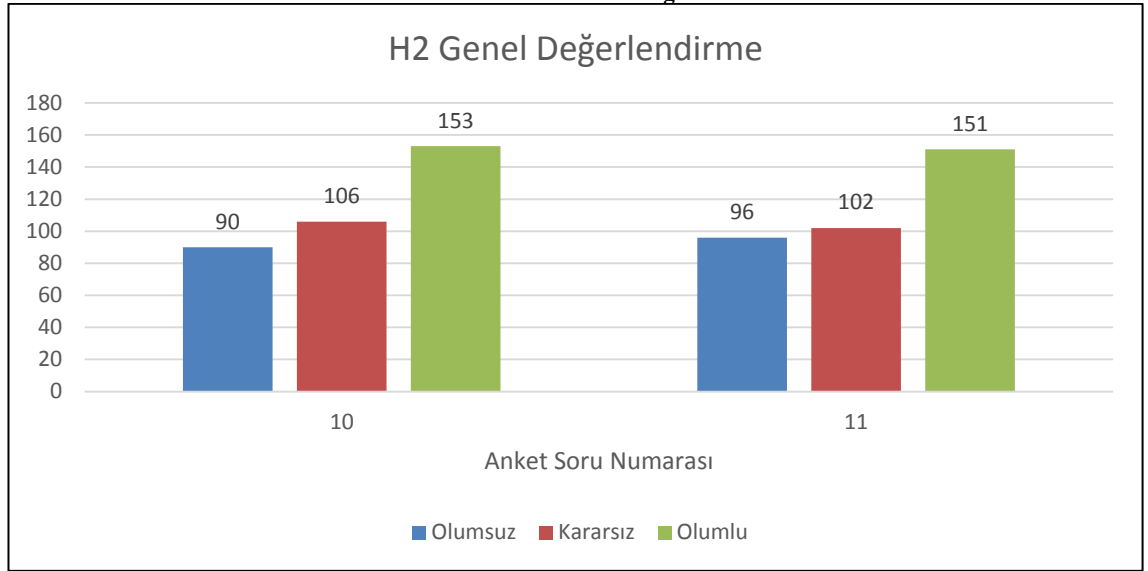
Tablo 5. 89. Hedef 2'nin Genel Değerlendirmesi

Anket Soru Numarası	Yöneltilen Soru	Durum	Verilen Cevaplar		
			Olumsuz*	Kararsız	Olumlu**
10	Lojistik köy şehir içi trafiğini rahatlatacaktır.	Olumlu	90	106	153
11	Lojistik köy şehrin hava kirliliğini azaltacaktır.	Olumlu	96	102	151

*Olumsuz: Kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum cevaplarının toplamıdır.

**Olumlu: Katılıyorum ve Kesinlikle katılıyorum cevaplarının toplamıdır.

Grafik 5. 77. Hedef 2'nin Genel Değerlendirmesi



H3: Lojistik köy bölgedeki ekonomik kalkınmayı hızlandırmaktadır. Hedefleri 3'ün genel değerlendirme sonucu Tablo 5.90.'da ve Grafik 5.78.'de verilmektedir.

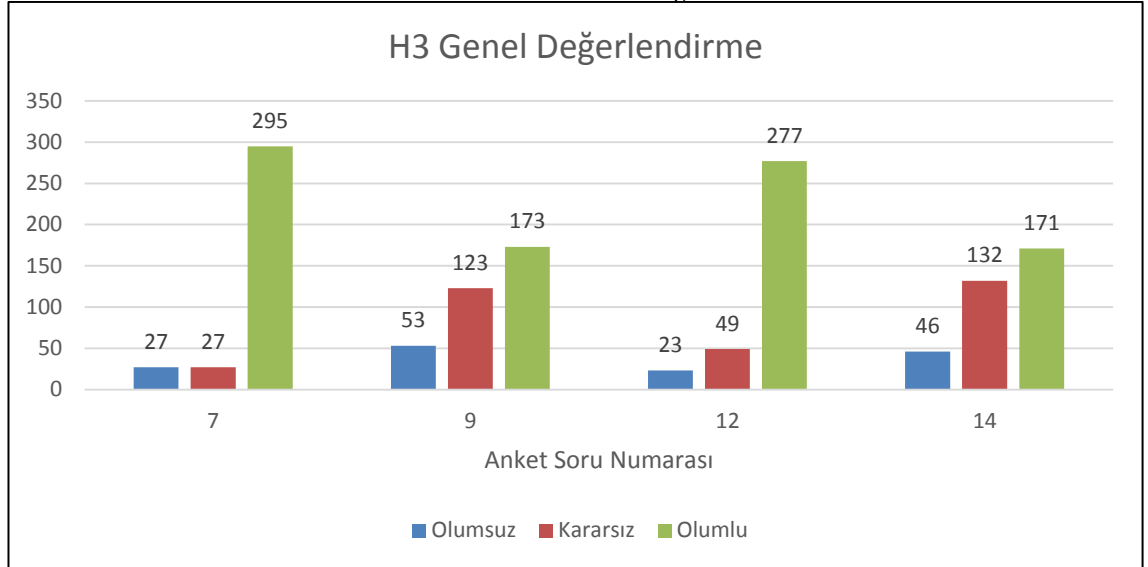
Tablo 5. 90. Hedef 3'ün Genel Değerlendirmesi

Anket Soru Numarası	Yöneltilen Soru	Durum	Verilen Cevaplar		
			Olumsuz*	Kararsız	Olumlu**
7	Lojistik köyün kurulması bölge ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır.	Olumlu	27	27	295
9	Lojistik köyünün kurulacağı alan ithalat ve ihracat artışına cevap verebilecek yeterlidir.	Olumlu	53	123	173
12	Lojistik köy bölge de istihdam alanı yaratacaktır.	Olumlu	23	49	277
14	Lojistik köyün kurulacağı alan şuan ki depolama talebini karşılayacaktır	Olumlu	46	132	171

*Olumsuz: Kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum cevaplarının toplamıdır.

**Olumlu: Katılıyorum ve Kesinlikle katılıyorum cevaplarının toplamıdır.

Grafik 5.78. Hedefleri 3'ün Genel Değerlendirmesi



Yapılan değerlendirme sonucunda önlisans ve lisans programlarında verilen derslerin Tablo 5.91. ve Tablo 5.92.'deki gibi olması önerilmektedir.

Tablo 5. 91. Önlisans Lojistik Programları İçin Önerilen Ders Çizelgesi

1.Yarı Yıl	2.Yarı Yıl
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II
Türk Dili I	Türk Dili II
Lojistiğe Giriş	İşyeri Uygulaması-I
Ekonomi	Temel Hukuk
Matematik I	Matematik II
Genel İşletme	Genel Muhasebe
Pazarlama	Temel İstatistik
Temel Bilgisayar	Lojistik Bilgi Sistemleri
İngilizce I	İngilizce II
Lojistik Stajı	
3.Yarı Yıl	4. Yarı Yıl
Yerinde Uygulama II	Yerinde Uygulama III
Taşımacılık Operasyonları	Uluslararası Nakliye
Stok ve Depo İşlemleri	Tedarik Zinciri Yönetimi
Endüstriyel Paketleme	Satınalma İşlemleri
Dış Ticaret İşlemleri	Gümrük ve Sigorta İşlemleri
Müşteri İlişkileri Yönetimi	Mezuniyet Projesi
İngilizce III	İngilizce IV
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders

Toplam: 80 Kredi, 120 AKTS

Tablo 5. 92. Lisans Lojistik Programları İçin Önerilen Ders Çizelgesi

1.Yarıyıl	2. Yarıyıl
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II
Türk Dili I	Türk Dili II
Lojistiğe Giriş	İşletme Yönetimi
Matematik I	Matematik II
İktisada Giriş I	İktisada Giriş II
Temel Hukuk	Ekonomik Coğrafya
Temel Bilgisayar I	Temel Bilgisayar II
İngilizce I	İngilizce II
3. Yarıyıl	4. Yarıyıl
Genel Muhasebe	Maliyet Muhasebesi
Uluslararası Ticaretin Temelleri	Uluslararası Ticaret
İstatistik	İstatistik Uygulamaları
Taşımacılık Yönetimi I	Taşımacılık Yönetimi II
Araştırma ve Analiz Yöntemleri	Sistem Analizi
İngilizce III	İngilizce IV
Seçmeli Ders I	Seçmeli Ders II
Dış Ticaret Stajı	
5. Yarıyıl	6. Yarıyıl
Üretim ve Operasyon Yönetimi	Finansal Yöntem
Yöneylem Araştırması	Simülasyon
Ticaret Hukuku	Taşıma Hukuku

Pazarlama Yönetimi	İnsan Kaynakları Yönetimi
Depo Yönetimi	Satınalma ve Stok Yönetimi
Seçmeli Ders III	Seçmeli Ders IV
İngilizce V	İngilizce VI
Lojistik Stajı	
7. Yarıyıl	8. Yarıyıl
İş Hukuku	Lojistik Bilişim Sistemleri
Risk ve Sigorta Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi
Mezuniyet Projesi I	Mezuniyet Projesi II
Seçmeli Ders VII	Seçmeli Ders VIII
İngilizce VII	İngilizce VIII

Toplam: 160 Kredi, 240 AKTS

SONUÇ VE ÖNERİLER

Uygulamamızda lojistik merkezin kurulacağı yer, lojistik merkez yönetimi, lojistik köyün bölgesel yaşana bilirlık düzeyine olan etkisi, lojistik merkezin yapılaşma biçimi ve lojistik merkezin faaliyete geçmesiyle birlikte ortaya çıkacak olan nitelikli ara eleman ihtiyacının Samsun ve Sinop illerinde bulunan meslek yüksekokullarından temin edilme derecesi araştırılmıştır.

Samsun'un lojistik köy için gerekli olan ulaşım alt yapısına(kara, hava, demir ve deniz yolları) sahip olması sebebiyle lojistik köyün Samsun'a yapılacak olması doğru bir tercih olarak görülmektedir. Ayrıca Lojistik merkezlerin şehir merkezlerinin dışına fakat şehir merkezine erişebilir bir şekilde konumlandırılması gerekliliğini göz önünde bulundurulursa Tekkeköy ilçesi de bu anlamda isabetli bir tercih olarak kabul edilmektedir.

Lojistik merkezin işletimi, devlet mekanizmasına bağlı olarak özel sektör tarafından işletilmesi Sinop ve Samsun da faaliyet gösteren Lojistik sektör paydaşları tarafından daha kabul görecektir. Ayrıca lojistik merkezde yer alan arsaların lojistik faaliyet gösterme taahhüdüne karşılık, yer isteyen gerçek ve tüzel kişilere satılması, isteyen gerçek ve tüzel kişilere de kiralanması sağlanabilir. Diğer bir yöntem ise yap işlet devret modelidir.

Lojistik merkezin Tekkeköy' e kurulacak olması şehir merkezinde oluşan trafik yoğunluğunu azaltacaktır. Bu sayede araçların neden olduğu hava kirliliği seviyesi düşecek aynı zamanda da araç yoğunluğundan dolayı oluşan enerji israfının da önüne geçilmiş olunacaktır.

Ekonomik anlamda da katkı sağlayacak olan lojistik merkez bölge halkına istihdam alanı yaratacak aynı zamanda bölge halkının refah düzeyini de artıracaktır.

Lojistik merkez için gerekli olan nitelikli iş gücü bölgedeki meslek yüksekokullarından temin edilebilecektir. Fakat bu nitelikli iş gücünün kalifiye personel tedarikinde yabancı dil eğitimi konusunda daha yoğun çaba harcanması gerekmektedir. Bu sorun, uluslararası alanda faaliyet gösterebilecek meslek guruplarının eğitim süresine bir yıl zorunlu yabancı dil eğitimi konularak eğitim süresinin üç yıla çıkarılması sağlanabilir. Diğer bir yöntem ise, meslek yüksekokullarında açılacak lojistik, deniz ve liman işletme programları kurulmadan

önce üniversitelerin bu bölümleri açmaları için öğrencilerin eğitim öğretim dönemi içerisinde haftanın belirli günlerinde uygulamalı eğitim yapmasını sağlayacak bir kurumla anlaşma yapması zorunluluğu getirilerek, sektör adaylarının yaz aylarında yapılması gereken zorunlu staj döneminin kaldırılması sağlanmalıdır. Bu şekilde adayların yaz aylarında yapması gereken zorunlu staj yerine yurt dışına gönderilmesi sağlanmalı veya zorunlu staj yerine zorunlu dil eğitimi getirilmelidir.

Meslek Yüksekokullarının lojistik programlarında verilen eğitimle ilgili olarak sektör paydaşlarının görüşleri alınmalı, meslek yüksekokullarında görülecek derslerin ve ders içeriklerinin sektör ihtiyacına göre güncellenmesi sağlanmalıdır.

Master Plan çerçevesinde Samsuna kurulacak olan lojistik merkezin bölge ekonomisinin yanı sıra ülke ekonomisine de önemli katkıları olacaktır. Bu lojistik merkez alanı içinde kurulacak meslek yüksekokulları ile lojistik, deniz ve liman işletme programın öğrencilerinin sektörle iç içe eğitim alması sağlanacaktır. Ayrıca eğitim öğretim dönemi içerisinde yapacakları uygulama ile mesleki eğitim konusunda deneyim kazanmış olacaklar ve yaz dönemi zorunlu staja gerek kalmayacaktır. Yaz dönemi boşalan adayların, yaz döneminde zorunlu yabancı dil eğitiminin veya imkânlar dâhilinde yurt dışı deneyiminin sağlanmasıyla yabancı dil sorunu da çözülebilecektir.

KAYNAKLAR

Samsun Lojistik Geliştirme Raporu. (2009).

http://www.sabek.com.tr/SAMSUN__Lojistik_Raporu.pdf Erişim: 23.09.2019.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının. (2013). Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamalar. İstanbul:

[http://tasfiye.gtb.gov.tr/data/51e55519487c8e24b45b74f9/G%C3%BCmr%C3%BCk%20ve%20Ticaret%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n%C4%B1n%20Lojistik%20Sekt%C3%B6r%C3%BCne%20Y%C3%B6nelik%20Uygulamalar%C4%B1%20\(12.02.2013\).pdf](http://tasfiye.gtb.gov.tr/data/51e55519487c8e24b45b74f9/G%C3%BCmr%C3%BCk%20ve%20Ticaret%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n%C4%B1n%20Lojistik%20Sekt%C3%B6r%C3%BCne%20Y%C3%B6nelik%20Uygulamalar%C4%B1%20(12.02.2013).pdf) Erişim: 23.03.2014.

ÖSYS Tercih Kılavuzu. (2014).

2547 Sayılı Yüksek Öğretim Kanunu.

4458 Sayılı Gümrük Kanunu.

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

APİLİOĞULLARI, L. Kentsel Lojistik.

<http://www.sektorel.com/yazarlar/lutfi-apiliogullari/kentsel-lojistik> Lütfi Apilioğulları, Erişim: 31.08.2014.

AYDIN, G. T., & ÖĞÜT, K. S. Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları.

<http://web.itu.edu.tr/oguts/Avrupada%20ve%20TFCrkiyede%20lojistik%20k%F6yler.PDF> Erişim: 26.08.2014.

AYDIN, G. T., & ÖĞÜT, K. S. Lojistik Köy Nedir?

<http://web.itu.edu.tr/oguts/Lojistik%20K%F6y%20Nedir.PDF> Erişim: 26.08.2014.

CERİT, A. G., DEVECİ, A., & ESMER, S. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. İstanbul: Beta.

ÇONKAR, K. Stokların Yönetimi.

http://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww2.aku.edu.tr%2F~oaydemir%2Fsayfalar%2FStoklar.doc.doc&ei=PGohVIz7IYK-OfXOgLG&usg=AFQjCNFEhIvSvJMxv3ShUZIN2kcqWg_g9Q Erişim: 29.08.2014.

Demiryolu Sektörü(2014). Ulaşan Erişen Türkiye.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf Erişim: 25.02.2015

DERİCİ, E.(2014). Sinop'un Lojistik Faaliyetlere Yönelik Planları.(H. ÖZKAN, Röportaj Yapan)

DOĞAN, T. (2013). Lojistik Yönetimi Teorisi ve Bir Küresel Tedarik Sürecinin Değişim Mühendisliği ile İyileştirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yök Tez Veri Tabanı.

DOUGLAS, L.(2012).International Logistics Global Supply ChainManagment/ Uluslararası Lojistik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi. (M. TANYAŞ, & M. DÜZGÜN, Çev.) Nobel.

DÖLEK, A. (2013). Gümrük İşlemleri. İstanbul: Umut Kitap.

Elitaş, C., & ELGÜN, M. N. (2011). Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde. (9-2), 630-645. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.

ERTUĞRUL, H. (2013). Gümrük. Kırşehir: Nobel.

EYMEN, U. E. (2007). Tedarik Zinciri Yönetimi. 14.

<http://kisi.deu.edu.tr/ozkan.tutuncu/TedarikZinciriYonetimi.pdf> Erişim: 23.09.2014.

EYMEN, U.E.(2007). SPSS 15.0 Veri Analiz Yöntemleri.

GÖKALAP, B., & SOYLU, B. Tedarikçinin Süreçlerini İyileştirme Amaçlı Tedarikçi Seçim Problemleri.

http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/63ed6d962940051_ek.pdf

Erişim: 21.08.2014.

GÖNEN, Ç. (2013). Transit Ticarete Lojistik Yönetimi ve Taşıma Maliyeti Analizi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

GÖRÇÜN, Ö. F. (2013). Örnek Olay ve Uygulamalarla Tedarik Zinciri Yönetimi. İstanbul: Beta.

GÜLEN, K. G. (2011). Lojistik SektöründeDurum Analizi Rekabetçi Stratejiler. (2010-70). İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

GÜMÜŞ, Y. Lojistik Faliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı İle Olan İlişkisi.

<http://www.mufad.org/journal/attachments/article/251/8.pdf> Erişim: 26.08.2014.

<http://aofem.blogcu.com/istatistigin-temel-kavramlari-birim-degisken-anakutle-ornekler-d/5228955> Erişim: 13.01.2015

<http://emlakkulisi.com/samsun-lojistik-koyu-projesi-ile-3-bin-kisiye-istihdam-yaratilacak/216497> Erişim:10.09.2014.

<http://emlakkulisi.com/sinop-limani-krvaziyer-turizminin-yeni-gozdesi-oldu/237786> Erişim: 16.09.2014.

<http://gumruk.nedir.com/> Erişim: 30.08.2014.

<http://ihracat.info.tr/samsun-lojistik-koy-projesi-tanitildi-14197h> Erişim: 10.09.2014.

<http://kaynakiibf.blogspot.com.tr/2009/01/tedarik-zinciri-ynetimi-supply-chain.html> Erişim: 14.08.2014.

http://kisi.deu.edu.tr/uzeyme.dogan/dosyalar/stok_envanter_yonetimi.pdf.

Erişim: 20.08.2014.

<http://lojistikmakaleleri.blogspot.com.tr/2014/03/4pl-dorduncu-parti-lojistik-nedir.html> Erişim: 30.08.2014.

Erişim: 30.08.2014.

<http://lojistikmakaleleri.blogspot.com.tr/2014/07/lojistikte-performans-olcumu-nedir-apg.html> Erişim: 18.09.2014.

Erişim: 18.09.2014.

<http://samsun.gov.tr/?bolum=lojistik-kenti&icerik=126> Erişim: 16.09.2014.

<http://samsun.gov.tr/?bolum=samsun-sehri&kategori=2> Erişim: 12.09.2014.

<http://samsun.gov.tr/index.php?bolum=lojistik-kenti&kategori=181>

Erişim: 16.09.2014.

http://tr.wikipedia.org/wiki/Tedarik_zinciri_y%C3%B6netimi Erişim: 14.08.2014.

<http://turizm-dunyasi.blogspot.com.tr/2012/03/panama-kanali.html>.

Erişim: 29.08. 2014.

<http://webnak.com.tr/blog/kara-yolu-tasimacilik-nakliye/> Erişim: 27.08.2014.

<http://www.abuyum.com/k1-yetki-belgesi-tanimi-ve-basvuru/38/Page.aspx>

Erişim:24.01.2015

<http://www.basari.edu.tr/> Erişim: 13.09.2014.

http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100278

Erişim: 20.09.2014.

<http://www.dota.com.tr/tr/tasimacilik/karayolu/kara-avantajlari.html>

Erişim: 27.08.2014.

<http://www.dto.org.tr/pages/nacenedir.asp> Erişim: 05.01.2015

<http://www.eokul-meb.com/ekmek-soframiza-gelene-kadar-hangi-asamalardan-gecer-54652/> Erişim: 25.08.2014).

<http://www.erciyesgrup.com.tr/basimyayin/karadenizsahilyolu.html>
Erişim: 16.09.2014.

<https://e.samsuntso.org.tr/Members?legalName=®istryNumber=&legalForm=&occupationalCode=§or=H0&naceCode=> Erişim:05.01.2015

<http://www.haberexen.com/lojistik-koy-icin-5-alternatif-arazi-34861h.htm>
Erişim 10.09.2014.

http://www.kolayaof.com/ornek_ozet/%C4%B0ST202U.pdf Erişim: 13.01.2015

<http://www.loder.org.tr/announces.php?id=278> Erişim: 18.09.2014.

<http://www.omu.edu.tr/universitemiz/genel> Erişim: 13.09.2014.

<http://www.samsunhaber.tc/samsun-ekonomi/samsunda-lojistik-koy-arsasi-tamam-sira-hibede-h363090.html> Erişim: 10.08.2014.

<http://www.samsunnufus.gov.tr/> Erişim:12.09.2014.

http://www.samsuntso.org.tr/Dokuman/Raporlar/Lojistik_Master_Plan_tr83_2010.pdf
f Erişim: 26.10.2014.

http://www.senturk.com/html/temel_sigortacylyk_prensipleri.htm
Erişim: 30.08.2014.

<http://www.sinop.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=34&mnu=3302#.V.BflBstxk3E> Erişim: 16.09.2014.

http://www.sinop.gov.tr/default_b0.aspx?id=43 Erişim:13.09.2014.

<http://www.slideshare.net/kobikobi/lojistik-32091781?related=1>
Erişim: 23.09.2014).

http://www.udybelgesi.com/tasimacilik_tipleri_karsilastirmalari_boru_hatti_tasimaciligi.asp Erişim: 29.08.2014.

<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10229> Erişim: 17.09.2014.

<http://www2.sinop.edu.tr/index.aspx?web=Universitemiz&id=2> Erişim: 13.09.2014.

<http://ygslsdesorulursa.blogspot.com.tr/2012/03/panama-kanalnn-aclmasyla-onemi-azalan.html> Erişim: 29.08.2014.

<https://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf> Erişim: 10.09.2014.

<https://www.tugem.com.tr/d4-yetki-belgesi> Erişim: 23.01.2015

KARADENİZ, V., & AKPINAR, E. (2011). Türkiye' de Lojistik Köy Uygulamaları Ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi. 23(1303-2429), 49-71. Marmara Coğrafya Dergisi.

KASAPOĞLU, Ö. A., & YURDER, Y. Tedarikçi Seçim Kararında Analitik Ağ Süreci Uygulaması.

<http://iibfdergisi.gazi.edu.tr/index.php/iibfdergisi/article/view/533/502>

Erişim: 30.04.2014.

KESKİN, M. H. (2012). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetim. Nobel.

KOTLER, P., & Armstrong, G. (2006). Principles of Marketing,. *PearsonPrenticeHall, Eleventh Edition*. New Jersey.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Mali Destek Programları Satın Alma Rehberi.

<http://www.yhb.gov.tr/files/SatnAlmaRehberi.pdf> Erişim: 19.08.2014.

LODER. (2008). Üniveritelerarası 5. Lojistik Vaka Yarışması.

<http://www.ucari.itu.edu.tr/dosyalar/vaka1.pdf> Erişim:23.09.2014.

MÜSİAD. (2010). Lojistik Sektör Raporu. (M. TANYAŞ, & Ç. İRİS, Dü) İstanbul: Mavi Ofset Yayın Evi.

MÜSİAD. (2013). Lojistik Sektör Raporu .

http://www.musiad.org.tr/F/Root/burcu2014/Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Yay%C4%B1n/Pdf/Sekt%C3%B6r%20Kurullar%C4%B1/Lojistik_Sektor_Raporu_2013.pdf Erişim: 26.08.2014.

NEBOL, E., USLU, T., & UZEL, E. (2014). Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi. İstanbul: Beta.

OKAN, Ö.(2014). Nükleer Santralin Sinop Geleceğine Etkisi.(H. ÖZKAN, Röportaj Yapan)

Omsan Lojistik. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi İçin Organizasyonel Yapılar. <http://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.omsan.com.tr%2Fupload%2Fdosya%2F55.ppt&ei=IUwhVLzsGMzDPN6OgOAB&usg=AFQjCNE4sqG1XKvdqst4SkrG4o3Vp njheg> Erişim: 29.09.2014.

ÖZDEMİR, A. İ. (2004). Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları.

<http://iibf.erciyes.edu.tr/dergi/sayi23/aiozdemir.pdf> Erişim: 23.09.2014.

ÖZKAN, M. (2014). Deniz Ulaştırma İşletmeciliği Yolcu Taşımacılığında Müşteri memnuniyeti: İstanbul-Yalova Hattı Örneği. Yüksek Lisans Tezi.

T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü.

http://www.smenetworking.gov.tr/userfiles/pdf/belgeler/ekonomiBakanligi/7_tedarik.pdf Erişim: 24.08.2014.

T.C. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı 9. Bölge Müdürlüğü Yük Taşımacılığı Birimi(19.12.2014).

TANYAŞ, M. (2013). Kentsel Lojistik ve Lojistik Merkezler. <http://www.slideshare.net/iremgenc739/05-kentsellojistikvelojistikmerkezler> Erişim: 23.09.2014.

TANYAŞ, M. (2013). Tedarik Zinciri Ders Notları.

YAMAN, E. & GÜL, M.(Dü).(2014). Sinop İli 1. Kalkınma Çalıştayı Sonuç Raporu. 127-143.Sinop: KUZKA

YORULMAZ, M. (2009). Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları. Akademi Denizcilik.

www.kuzka.gov.tr Erişim:03.12.2014

EKLER

EK-1 (Sayfa 1/3)

ANKET

Değerli Anket Katılımcıları,

Aşağıdaki sorular Samsun İl'inin Tekkeköy ilçesinde kurulacak "Lojistik Köy" projesi için uygun görülen alanın yeterliği ve Samsun İl'inin ulaşım alt yapısının yeterliği araştırılacaktır. Ayrıca liman işletmelerinin, gemi acentelerinin ve lojistik firmalarının ihtiyaç duyduğu nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesinde etkin rol oynayan meslek yüksekokullarının lojistik, deniz ve liman işletme programlarında verilen eğitime yönelik bir araştırma olup, sadece akademik çalışma için kullanılacaktır. Vereceğiniz cevaplar gerçekçi sonuç elde edebilmek açısından önem taşımaktadır. Çalışmama sağladığınız katkılarınızdan dolayı sizlere teşekkür eder, iş hayatınızda başarılar dilerim.

Yaşınız	25-34 <input type="checkbox"/>	35-44 <input type="checkbox"/>	45 VE ÜZERİ <input type="checkbox"/>					
Eğitim Durumunuz	İlköğretim <input type="checkbox"/>	Lise <input type="checkbox"/>	Önlisans <input type="checkbox"/>					
	Lisans <input type="checkbox"/>	Yüksek Lisans <input type="checkbox"/>	Doktora <input type="checkbox"/>					
Çalışılan Sektör	Lojistik <input type="checkbox"/>	Sanayi <input type="checkbox"/>	Maden <input type="checkbox"/>					
	Tarım <input type="checkbox"/>	Eğitim <input type="checkbox"/>	Kamu <input type="checkbox"/>					
Görev Ünvanı	Genel Müdür <input type="checkbox"/>	Müdür <input type="checkbox"/>	Sorumlu <input type="checkbox"/>	Direktör <input type="checkbox"/>				
	Memur <input type="checkbox"/>	Akademisyen <input type="checkbox"/>	Diğer <input type="checkbox"/>					
1-Kesinlikle Katılmıyorum 2-Katılmıyorum 3-Kararsızım 4-Katılıyorum 5-Kesinlikle Katılıyorum				1	2	3	4	5
1-Samsun iline lojistik köyün kurulması isabetli bir karardır.								
2-Lojistik Köyün Tekke Köye kurulacak olması doğru bir tercihtir.								
3-Lojistik Köyü özel kuruluşlar işletmelidir.								
4-Lojistik Köyü devlet işletmelidir.								
5-Lojistik Köyde yer isteyenlere arsa satılmalıdır.								
6-Lojistik Köyde yer isteyenlere arsa kiralanmalıdır.								
7-Lojistik köyün kurulması bölge ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır.								
8-Samsun İl'inin ulaşım alt yapısı lojistik köy için yeterlidir.								
9-Lojistik köyünün kurulacağı alan ithalat ve ihracat artışına cevap verebilecek yeterlidir.								
10-Lojistik köy şehir içi trafiğini rahatlatacaktır.								
11-Lojistik köy şehrin hava kirliliğini azaltacaktır.								
12-Lojistik köy bölge de istihdam alanı yaratacaktır.								
13-Lojistik köyün kurulmasıyla birlikte ihtiyaç duyulacak olan nitelikli personel bölgedeki üniversitelerden temin edilecektir.								
14-Lojistik köyün kurulacağı alan şuan ki depolama talebini karşılayacaktır.								
15-Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarından sektör ihtiyacına yönelik nitelikli personel yetiştirilmektedir.								
16-Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programından mezun olan öğrencilerin yabancı dil bilgisi yeterlidir.								
17-Meslek Yüksek Okullarının Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarında okutulan derslerden ve ders içeriklerinden bilgim vardır.								
18-Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarındaki ders programlarının ve ders içeriklerinin oluşturulmasında üniversiteler tarafından önerilerim alındı.								

EK-1(Sayfa 3/3)

19-Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programında eğitim gören öğrencilerin kurumunuzda staj yapması amacıyla yönelik üniversitelerle bir anlaşma yapılmalıdır.					
20-Üniversitelerin Lojistik, Deniz ve Liman Programlarını kurmadan önce öğrencilerin uygulama yapabilecekleri bir kurumla anlaşma yapmış olma şartı aranmalıdır.					
21-Lojistik, Deniz ve Liman İşletme programında eğitim gören öğrencilerin, eğitim öğretim yılı içerisinde, haftanın belirli günlerinde, eğitimine uygun bir kurumda uygulamalı eğitim yapmalıdır.					
22-Lojistik, Deniz ve Liman İşletme Programlarının bulunduğu meslek yüksekokulları Liman ve Lojistik firmalarına yakın bölgelerde kurulmalıdır.					
23-Kurulması düşünülen lojistik köyüne yakın bölgede, Deniz ve Liman İşletme, Raylı Sistemler, Sivil havacılık gibi programları bünyesinde bulunduran, Meslek Yüksekokulları kurulmalıdır.					
24-Meslek Yüksekokulundan mezun olan öğrenciler özel sektörde uygun bir maaşla belirli bir süre çalışmalıdır.					

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER		
Ad SOYAD	Hakan ÖZKAN	
DOĞUM TARİHİ / YERİ	08.07.1985 - ANKARA	
NÜFUSA KAYITLI OLDUĞU İL	Karamanlı / BURDUR	
ASKERLİK DURUMU	Yaptı.	
EĞİTİM DURUMU		
Eğitim Seviyesi	Lise / Üniversite / Enstitü	Eğitim Dönemi
YÜKSEK LİSANS	T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı(Tezli)	(2014-Devam Ediyor)
YÜKSEK LİSANS	T.C. Yalova Üniversitesi, İşletme Anabilim Dalı İşletme Programı(Tezsiz)	(2013-Bıraktı)
LİSANS	Yakın Doğu Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü	(2004-2008)
İNGİLİZCE HAZIRLI	Yakın Doğu Üniversitesi	(2003-2004)
LİSE	Diyarbakır Fatih Lisesi (Fen Bilimleri)	(1999-2002)
İŞ DENEYİMİ		
ÇALIŞTIĞI KURUM	GÖREVİ	
T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ KARAMÜRSEL MYO	Misafir Öğretim Elemanı: Deniz ve Liman İşletme Programında görev aldı. (Deniz İşletmeciliği, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi)	
T.C. PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ SÜREKLİ EĞİTİM MERKEZİ	Misafir Öğretim Elemanı: Güverte Bölümü önlisans mezunlarının fark derslerinde görev aldı.	
İLYA DENİZCİLİK	Operasyon Görevlisi: Gemi Acenteciliği, Gemi Kiralama alanlarında görev aldı.	
T.C. YALOVA ÜNİVERSİTESİ YALOVA MYO (Güz Dönemi)	Misafir Öğretim Elemanı: Deniz ve Liman İşletmeciliği Programında görev aldı.	
T.C. YALOVA ÜNİVERSİTESİ YALOVA MYO (Bahar Dönemi)	Misafir Öğretim Elemanı: Deniz ve Liman İşletme Programında görev aldı.	
T.C. SİNOP ÜNİVERSİTESİ GERZE MYO (19.11.2013-Devam Ediyor)	Kadrolu Öğretim Görevlisi: Deniz ve Liman İşletme Programında görev almakta aynı zamanda bölüm başkan yardımcılığı yapmaktadır.	