



Available online at www.iujtl.com

JTL

Journal of Transportation and Logistics
7 (2) 2022



DOI: 10.26650/JTL.2022.1151822

RESEARCH ARTICLE

Çanakkale-Balıkesir Çıkışlı Çok Modlu Lojistik Faaliyetlerinde 1915 Çanakkale Köprüsünün Rolü*

The 1915 Çanakkale Bridge's Role in Multimode Logistics Activities Between Çanakkale and Balıkesir

Mehmet Gürtürk¹ , Yener Pazarcık² 

ÖZ

Bu çalışmada, Çanakkale-Balıkesir çıkışlı çok modlu lojistik faaliyetlerinde 1915 Çanakkale Köprüsü'nün rolünün ortaya koyulması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda nitel araştırma yönteminin benimsendiği çalışmada, Köprü'nün paydaşı olarak belirlenen kişi, kurum ve kuruluşlar ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan analizler neticesinde 1915 Çanakkale Köprüsü bölgenin lojistik, sosyo-kültürel, ekonomik ve sanayi gelişimine önemli katkılar sağlayacağı belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çok Modlu Taşımacılık, 1915 Çanakkale Köprüsü, Lojistik

ABSTRACT

This study aims to reveal the role of the 1915 Çanakkale Bridge in the multi-modal logistics activities between Çanakkale and Balıkesir. The study adopted the qualitative research method and conducted face-to-face interviews with the people, institutions, and organizations that were determined as the bridge's stakeholders. As a result of the analysis, the 1915 Çanakkale Bridge has been determined to contribute significantly in the future to the region's logistics, socio-cultural, economic, and industrial development.

Keywords: Multimode transportation, 1915 Çanakkale Bridge, Logistics

Başvuru/Submitted: 09.08.2022 • **Revizyon Talebi/Revision Requested:** 05.10.2022 • **Son Revizyon/Last Revision Received:** 27.10.2022 • **Kabul/Accepted:** 28.10.2022

* Bu çalışma Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalında yapılan "Çanakkale-Balıkesir Çıkışlı Çok Modlu Lojistik Faaliyetlerinde 1915 Çanakkale Köprüsünün Rolü" adlı Yüksek Lisans Tezinden Üretilmiştir.

¹ **Sorumlu yazar/Corresponding author:** Mehmet Gürtürk (Arş. Gör.), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, Çanakkale, Türkiye. E-mail: mehmetgurturk@comu.edu.tr ORCID: 0000-0002-8417-1274

² Yener Pazarcık (Doç. Dr.), Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, Çanakkale, Türkiye. E-mail: ypazarcik@comu.edu.tr ORCID: 0000-0002-7651-9349

Atf/Citation: Gurturk, M., Pazarcik, Y. (2022). Çanakkale-Balıkesir çıkışlı çok modlu lojistik faaliyetlerinde 1915 Çanakkale köprüsünün rolü. *Journal of Transportation and Logistics*, 7(2), 387-403. <https://doi.org/10.26650/JTL.2022.1151822>



Extended Abstract

The phenomenon of migration has emerged with the presence of human beings and gave birth to the concept of displacement (i.e., transportation). Today, the concept of transportation has been replaced by the concept of logistics. With the development of trade, using a single mode of transportation (i.e., road, sea, rail, or air) to convey a product from one point to another became insufficient. For this reason, multi-modal transportation systems have come to the fore and have strategic importance for businesses ability to profit and gain a competitive advantage.

Çanakkale Province's strategic position has been important throughout history. The completion in 2022 of the region's highway integration with the 1915 Çanakkale Bridge over the Dardanelles, one of Turkey's two straits, paved the way for its multi-modal transportation system. The 1915 Çanakkale Bridge is a candidate for becoming the logistics hub of the region because it connects the continents of Asia and Europe, the regional highway integration has been completed, and the Çanakkale Airport is active.

The study aims to investigate the role of the 1915 Çanakkale Bridge in multimodal logistics activities between Çanakkale and Balıkesir. In line with this, the study investigates the 1915 Çanakkale Bridge's impact on the socio-cultural, economic, and tourism activities of the region, especially with regard to logistics activities. The literature review shows a low number of studies on the 1915 Çanakkale Bridge. The current study contributes to the field due to the Bridge having been newly put into service and the bridge's impacts on logistics activities not having been previously investigated. Face-to-face interviews were conducted with 18 of the bridge's stakeholders and involve institution and organization officials, private company executives and employees, and heads of non-governmental organizations. These participants were asked 18 questions in connection with the purpose of the research. The first 13 questions has the participants describe the impact the bridge has had on regional logistics activities, another four questions has them describe the bridge's impacts on the region's sociocultural, economic, and tourism activities, and the last question aimed to reveal their opinions about the bridge's toll fee. The study analyzed the obtained results using the program MAXQDA Analytics Pro 2020 (Version 20.2.2). The analysis results show the 1915 Çanakkale Bridge to have positively impacted the region's sociocultural, economic, and tourism activities, as well as its logistics activities in particular.

1. Giriş

Hızla gelişen ekonomik küreselleşme ve bölgeselleşme ile birlikte, tüm alanlardaki sanayi tedarik zincirleri ve ulaşım ağı daha karmaşık bir hal almaktadır (Hao ve Yue, 2016). Tek bir taşıma türünün tüm ihtiyaçları karşılaması çok zordur bu nedenle lojistik verimliliğini artırabilmek adına birden fazla taşıma türünün (kamyon, tren, gemi ve uçak) kullanılması gerekmektedir (Jarašūnienė vd. 2016; Regmi ve Hanaoka, 2012). Çevre sorunlarının büyümesi, yakıt fiyatlarının yükselmesi ve karayolunda meydana gelen tıkanıklık yük taşımacılığı operasyonlarını yeni çözümler üretmeye zorlamıştır (Harris vd. 2015).

İşletmelerin yurt içi ve yurt dışındaki tedarik zinciri süreçlerini başarılı bir şekilde yürütmeleri için entegre bir çoklu (multimodal) taşımacılık ağı önemli bir faktördür (Harris vd. 2015). Çoklu (multimodal) taşımacılık karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve diğer ulaşım türlerinin ortak ve kesintisiz koordinasyonudur (Hao ve Yue, 2016). Ayrıca çoklu (multimodal) taşımacılık, ulaşımdan kaynaklı ortaya çıkan karbon emisyonun azaltılmasında da etkilidir (Tsao ve Linh, 2018). Çoklu (multimodal) taşımacılık, iki veya daha fazla taşıma türünün birbirine bağlanmasıyla entegre olan taşıma sürecini ifade eder (Guo, vd. 2021). Çoklu (multimodal) taşımacılık en az iki taşıma türüyle, çoklu (multimodal) taşıma sözleşmesine dayalı olarak taşıma operatörü tarafından bir ülkedeki alıcı noktasından farklı bir ülkedeki teslimat noktasına taşınmasıdır (UN, 1980).

Modlar arası (intermodal) taşımacılık, her bir taşıma türünün avantajlı yönleriyle oluşturulan bir taşıma sistemidir (Flodén, 2007). Modlar arası (intermodal) taşımacılık iki veya daha fazla taşıma türünün kullanıldığı, türler arası geçiş esnasında ürünlerin elleçlenmediği, aynı yükleme birimi veya araçta ürünlerin hareketini ifade etmektedir (Macharis ve Bontekoning, 2004). Tek modlu taşıma, toplam taşıma maliyeti ve mesafe göz önüne alındığında kısa mesafelerde modlar arası (intermodal) taşımacılığa göre daha ucuzdur ancak daha uzun mesafelerde modlar arası (intermodal) taşımacılık rekabetçi bir seçenek sunmaktadır (Macharis ve Pekin, 2009).

Uluslararası taşımacılığın gelişmesinin kaynağı kombine taşımacılıktır (Papoušková, 2021). Birleşmiş Milletler (UN) Avrupa Ekonomik Komisyonuna (ECE) (2001) göre kombine taşımacılık, Avrupa yolculuğunun -mümkün olan en kısa biçimde- ilk ve/veya son bölümlerinin karayolu taşımacılığı, geri kalan büyük bir kısmının ise demiryolu, denizyolu veya iç su yolları ile gerçekleştirildiği modlar arası (intermodal) taşımacılıktır. Kombine taşımacılık, ürünlerin elleçlenmeden ilk veya son bölümde karayolu taşımacılığının tercih edildiği, geri kalan bölümlerde demiryolu, denizyolu veya suyunun kullanıldığı taşımacılıktır (Papoušková, 2021).

1915 Çanakkale Köprüsü, Çanakkale Boğazı'nı Söğüt (Gelibolu) ve Suluca (Lapseki) noktalarından Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayacak asma bir köprü şeklinde inşa edilmesi planlanmıştır. 3,6 km uzunluğu ve 203 metre orta açıklığı ile dünyanın en uzun köprüsü olacak şekilde tasarlanmıştır. Köprü'nün, 324 km uzunluğundaki Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu projesinin bir parçası olarak yapılması planlanmıştır. Projenin genel yatırımcısı ve öncüsü Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)'dir. Güney Kore'den Daelim ve SK

Engineering ile Türkiye’den Limak ve Yapı Merkezi tarafından ÇOK AŞ. işletmesi kurulmuş ve KGM on altı (16) yılına Köprü’nün tasarım, inşaat ve işletmesini ÇOK AŞ. işletmesine vermiştir (ERM, 2018). T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022) tarafından hazırlanan 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’na göre Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Malkara-Kınalı bölümü ile Çanakkale-Savaştepe bölümü 2053 yılına kadar inşa edilecek projeler arasında yer almaktadır.

1915 Çanakkale Köprüsü 18 Mart 2022 tarihinde hizmete açılmıştır. Köprü’nün yeni tarihli hizmete açılması sebebiyle Köprü üzerine yapılan çalışma sayısı azdır. Yapılan çalışmalara bakıldığında Köprü’nün lojistik etkilerini inceleyen bir çalışma olmaması sebebiyle bu çalışma lojistik alanında bir ilki barındırmaktadır. Gerçekleştirilen çalışmalara bakıldığında ise Aydın ve Perk (2012) Çanakkale’de yapılacak bir boğaz köprüsünün yapım aşaması sırasında ve sonrasında meydana gelebilecek olumlu veya olumsuz etkilerin neler olacağını belirlemeyi hedeflemiştir. Tanoğlu vd. (2019) yapım aşaması devam eden yeni boğaz köprüsü hakkında Çanakkale ili Lapseki ilçesinde ikamet eden kişilerin görüş ve beklentilerini ortaya koymayı amaçlamıştır. Tanoğlu ve Yücesan (2020) Çanakkale Boğaz Köprüsü’nün Çanakkale ili Lapseki ilçe halkı üzerindeki etkisini analiz ederek elde edilen sonuçları Paydaş Katılım Planı ve Sosyal Etki Değerlendirme Raporu çerçevesinde incelemeyi amaçlamıştır. Atmaca (2022) Çanakkale ili Biga ilçesi ve Balıkesir ili Bandırma ilçesinin 1915 Çanakkale Köprüsü ile birlikte meydana gelen sektörel bazdaki etkilerini ortaya koymayı amaçlamıştır. Kundakçı ve Nas (2022) köprü kulelerinin bulunduğu enkesit hattı üzerindeki var olan deniz trafiğini ve bu kulelerin deniz trafiğine olası etkilerini ortaya koymayı amaçlamıştır. Odak noktası benzer konular olan çalışmalara bakıldığında Ilıcalı vd. (2014) İstanbul ilinin çoklu (multimodal) ulaşım sistemini incelemiş ve Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü’nün rehabilitasyonu sebebiyle İstanbul trafiğinde oluşan mod kaymasını değerlendiren bir vaka çalışması ortaya koymuştur. Skjøtt-Larsen vd. (2003) Öresund Bölgesi’nde bulunan, İsveç ile Danimarka ülkelerini birbirine bağlayan Köprü’nün İskandinavya’nın yeni lojistik merkezi mi olacak sorusuna cevap aramıştır.

Bu çalışma, Çanakkale-Balıkesir çıkışlı çok modlu lojistik faaliyetlerinde 1915 Çanakkale Köprüsü’nün rolünü ortaya koymayı amaçlamaktadır. Çalışmanın ikinci bölümünde, araştırmanın metodolojisinden, üçüncü bölümünde araştırmanın bulgularından ve son bölümde ise araştırmanın sonuç ve önerilerinden bahsedilmiştir.

2. Metodoloji

1915 Çanakkale Köprüsü’nün 18 Mart 2022 tarihinde hizmete açılmasıyla birlikte Marmara Bölgesinin karayolu entegrasyonu tamamlanmış oldu. Köprü, konumu ve özellikleri ile ön plana çıkmaktadır. Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayan iki boğazdan birisi olan Çanakkale Boğazı’nda kurulan ve “Dünyanın En Uzun Orta Açıklık Asma Köprüsü” unvanına sahip olan köprü, konumu ile stratejik ve jeopolitik bir öneme sahiptir. Köprü ile oluşan karayolu entegrasyonunun bölgede yer alan havalimanı ve limanlar ile bağlantısı sağlanarak çok modlu taşımacılık sistemine katkı sağlanacaktır. Köprü’nün açılmasıyla bölgeye demiryolu hattının getirilmesi ve mevcut limanların kapasitelerinin artırılması gündeme gelmiştir. Bölgede yeni Organize Sanayi Bölgelerinin kurulmasına, yeni turizm

tesislerinin açılmasına yol açmış ve bu açıdan bakıldığında Köprü'nün açılması bölgeyi sadece lojistik anlamda değil; ticari, turizm ve sosyo-kültürel açıdan da etkilemiştir. Bu bağlamda 1915 Çanakkale Köprüsü'nün bölgeye pozitif etkisi bulunmaktadır.

Araştırmanın temel amacı, 1915 Çanakkale Köprüsü'nün Çanakkale-Balıkesir çıkışlı çok modlu lojistik faaliyetlerindeki rolünün araştırılması olarak belirlenmiştir. Çok modlu lojistik faaliyetleri kapsamında Köprü'nün açılmasıyla var olan limanlarla denizyolu-karayolu taşımacılığının ve bölgedeki havalimanının ileride kargo taşımacılığına açılma ihtimaliyle oluşabilecek havayolu-karayolu-denizyolu taşımacılığının önü açılmış olacaktır. Araştırmanın varsayımı, 1915 Çanakkale Köprüsü'nün Çanakkale-Lapseki-Biga-Bandırma hattını etkileyeceği yönündedir. Araştırma kapsamının sınırları sivil toplum kuruluşları ile oda ve borsa yetkilileri, belediye başkanları, kamu kurum ve kuruluş yetkilileri ile lojistik hizmeti veren özel şirket yetkilileri ve çalışanları olarak belirlenmiştir. Araştırma verileri yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılarak toplanmıştır. Katılımcılar ile mail veya telefon aracılığıyla iletişime geçilerek kendilerinin belirlediği yer, gün ve saatte yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın etik ve tarafsız olması açısından soruların sorulması haricinde katılımcılar ile diyalog içerisine girilmemiştir. Katılımcılara önceden hazırlanan on yedi (17) adet soru ve görüşme gidışatına yönelik formda yer almayan bir (1) adet soru yöneltilmiştir. İlk on üç (13) soru Köprü'nün bölgedeki lojistik faaliyetlerine etkisini, son dört (4) soru ise Köprü'nün bölgedeki sanayi, sosyo-kültürel ve turizm alanlarına etkisini ölçmektedir. Görüşme formunda yer almayan bir (1) soru ile katılımcıların Köprü ücreti hakkında görüşleri ortaya koyulmuştur.

Araştırma kapsamında sorulan sorular lojistik bölümü öğretim üyeleri ile birlikte oluşturulmuş ve sektörde 20 yıla yakın süredir görev alan yönetici pozisyonundaki yetkili birinin görüşü alınarak son şekli verilmiştir. Araştırmada örneklem seçimi olarak, Amaçlı Örnekleme Yöntemlerinden Ölçüt Örnekleme ve Tipik Durum Örnekleme seçilmiştir. Tipik durumlar, evrendeki birçok benzer arasından açıklanmak istenen olgu veya olay hakkında bilgi içeren durumlara verilen addır. Ölçüt örneklemede önceden hazırlanmış ölçütler listesi tercih edilir veya ölçüt, araştırmacı tarafından oluşturulur (Baltacı, 2018). Araştırma deseni olarak nitel araştırma desenlerinden örnek olay araştırması seçilmiştir. Örnek olay araştırması, gerçek hayattaki zaman içerisinde birden fazla bilgi kaynağı (örn. gözlemi görüşme, belge, rapor) ile raporlanmasını ifade eder (Creswell, 2013). Analizler örnek olay desenine uygun olarak içerik analizi şeklinde gerçekleştirilmiştir. İçerik analizi, metin içerisinden gerekli çıkarımları yapabilmek için bir takım prosedür kullanılan bir araştırma yöntemi olarak tanımlanır (Weber, 1990). İçerik analizi, açık kodlama kuralları çerçevesinde birden fazla metin kelimesini daha az içerik kategorisine indirgeyebilen için sistematik bir teknik olarak ifade edilmiştir (Stemler, 2000).

3. Bulgular

Araştırma kapsamında analizleri gerçekleştirmek için MAXQDA Analytics Pro 2020 (Release 20.2.2) programı kullanılmıştır. Gerçekleştirilen analizler neticesinde oluşturulan kodlara ait ifadelerin sıklığı Şekil 3.1.'de gösterilmiştir. Kodların karşısında yer alan şekillerin büyüklük ve küçüklükleri kodların işaretlenme sıklığını ifade etmektedir.

“Toplam” ifadesi ise katılımcıların görüşme esnasında sorulara verdiği cevaplar doğrultusunda oluşan kodlama sayısıdır. İçerik analizi kapsamında katılımcıların görüşlerinin yorumlanabilmesi adına alt kodu bulunan kodlar için “Kod-Alt Kod Bölümler Modeli” ile alt kodu bulunmayan kodlar (Tehlikeli Madde Taşımacılığı, Çok Modlu Taşımacılık) ve kategori (Ucret) için ise “Tek Vaka Modeli (Kodlu Bölümler)” yöntemi kullanılmıştır. Katılımcıların isimleri, çalıştıkları kurum/kuruluşlar, yaş, tecrübe, meslek kolu ve unvanları veri güvenliği sebebiyle belirtilmemiştir. Katılımcılar K1, K2, K3, ..., K18 şeklinde ifade edilmiştir. Katılımcıları yorumlarına her kod ve kategori için önemli görülen bir (1) olumlu ve bir (1) olumsuz yorum şeklinde yer verilmiştir. Katılımcı yorumlarının kodlara ve kategoriye göre önemli kısımları şu şekildedir;

Kod Sistemi	Katılımcılar	TOPLAM
1915CanakkaleKoprusu		0
Lojistik Etkileri		0
Lojistik İhtiyacı	30	30
Hizmet Sağlama	21	21
Lojistik Maliyeti	21	21
Musteri Memnuniyeti	18	18
Tedarik Zinciri Yonetimi	23	23
Lojistik Us	17	17
Lojistik Performans İndeksi	16	16
Tehlikeli Madde Tasimaciligi	19	19
Çok Modlu Tasimacilik	23	23
Ro-Ro Tasimaciligi	16	16
Hava Kargo Tasimaciligi	17	17
Demiryolu Tasimaciligi	17	17
Yeni Liman	21	21
Ekonomik, Sosyo-kültürel Etkiler		0
Yol Haritası	17	17
Turizm Gelistimi	21	21
Ekonomik ve Sosyal Gelistim	23	23
Sanayi Gelistimi	21	21
Ucret	17	17
TOPLAM	358	358

Şekil 3.1. Kodlara ait ifadelerin sıklığını gösteren kod matris tarayıcısı

• Lojistik İhtiyacı

“Köprüünün yapılmasıyla yok hava lodostu, rüzgardı gemi vardı yoktu yani gemilerin şu anda yoğun çalışmasına rağmen defalarca Çardak'ta Lapseki'de o tır kuyruklarını görmüştünüzdür, şahit olmuşsunuzdur. Ve tabii artık hem sebze meyve üretiminin bölgemizde çok olması ve bu sebze meyvenin de gittiği yerlerde zaman önemli bir faktör yani zamanında ulaşması lazım gittiği yere. Tabii işte deniz ulaşımı aksayabiliyor, yoğunluk olabiliyor. O yetişen bölgemizde sebze meyveler zamanında gideceği yere ulaşmayabiliyor, ulaşmadığı zaman ekonomik kayıpları olabiliyor” (K13).

“Yük lojistiği ihtiyacından değil. Ana amaç yük lojistiği değil, neden? Kısa vadede değil. Çanakkale dışında Güney Marmara’da makul maliyetler sunan alternatifler var. Maliyet dışı etkenler var. Örnek olarak tır, 10-15 sefer 10 km’den yol yaparsa ayda fazladan km yapmış olacak. Yapacağı masraflardan yana takometre var, limandan kalkan RO-RO’lara bindiklerinden takometrelerini dolduruyorlar, temel ihtiyaçlarını gemide karşılıyorlar. Bunlar şoför için avantaj durumunda. Şoförler ile konuştuğumuzda sosyal ortamlarının olmadığını, camia ile gemide topladıklarını, gemide Digitürk, ücretsiz yemek, çay servisi, dinlenme salonu var bunlar kolay terk edilemez. Bakıldığında yoldaki yoğunluk Ambarlı’da İstanbul’da, köprüde 2 saat avantaj kazanacak, yolda 1 saat avantaj gidecek. İlk duyduğumuzda eyvah dedik, %10’luk toplam maliyetimize etki ediyor RO-RO taşımacılık. Ümitli ve mutluyuz kısa vadede negatif etkisi olabilir ama uzun vadede olumlu etki edecektir” (K2).

Katılımcıların büyük kısmı, 1915 Çanakkale Köprüsünün hem yük hem de yolcu taşımacılığında dolayı yapıldığını ve Köprü ile birlikte zaman kazanımı olacağı, mevsimsel hava koşullarının oluşturduğu olumsuzlukların ortadan kalkacağını, dönemsel yoğunlukların azalacağı ve alternatif bir güzergah oluşturması sebebiyle İstanbul trafiğine olumlu etki edeceğini beklemektedir. Diğer yandan bazı katılımcılar ise kısa vadede Köprü’nün cazip olacağını ancak uzun vadede ise RO-RO taşımacılığının tercih edileceğini belirtmiştir. Üç (3) katılımcı, Köprü’nün kısa vadede tercih edileceğini, orta ve uzun vadede ise feribot veya RO-RO taşımacılığının tercih edileceğini belirtmiştir.

• Hizmet Sağlama

“Bizim şu anda da örnek vermek istersek karşıda Saros’da rüzgar tribünü ile ilgili çalışmalar var. Saroz’un orada off-shore olarak bir takım projeler var, yine karşıda kara kısmında da artık rüzgar tribününde projeler de gitgide artıyor, kapasitelerde artıyor megawatt olarak. Bunun da artması demek tek kanat uzunlukların artması kule boylarının artması demek oluyor. Bu da artıkça lojistik anlamada, taşımacılık anlamında zorlukları ortaya çıkıyor. Bunun da feribotla taşınması tabii ki mecbur eğer buradan bir elleçleme yaparsanız köprü bu anlamda da özellikle bizim için çok ciddi bir katkı sağlayacak olumlu anlamda çünkü biz de bu anlamda rekabet edebileceğimiz diğer karşıdaki limanlarla şu an için Tekirdağ tarafı orada da Asyaport var ki konteyner kendi yüklerini elleçliyor. Martaş Limanı var bu anlamda rekabet artmış olacak olumlu katkısı olacak” (K1).

“Köklü değişiklik yok. Daha önce çalıştığım işletmede Almanya’ya en kısa sürede ben giderim gibi spesifik iddiaları vardı. Bu gibi firmaları etkiliyor. Sürat sağlıyor yoksa başka bir avantajı yok” (K2).

Katılımcıların büyük çoğunluğunda Köprü’nün, feribot geçişlerinde oluşan zaman kaybıyla birlikte meydana gelen mal tedarikinin yaşanmasının, ürünlerin müşteriye ulaşım sürelerinin uzamasının ve düşük rekabet avantajının önüne geçeceği görüşü hakimdir. Diğer yandan bazı katılımcılar ise Köprü’nün, hizmet sağlamada hız artışı haricinde değişikliklere yol açmayacağını belirtmiştir. Diğer taraftan üç (3) katılımcı ise Köprü’nün hizmet sağlamada hız artışı haricinde başka bir etki edeceğini düşünmemektedir.

• Lojistik Maliyet

“Hem yurt içi ulaşımda hem de Avrupa bağlantılı hem Kapıkule’den hem de İpsala’dan giriş çıkış yapan tırların karayolu ulaştırma işletmelerinin kullandığı Anadolu’ya geçişte ana bir güzergâh oluşturuyor. Tabii burada İstanbul bir seçenek. İstanbul’daki köprüler üç köprü ama özellikle Ege, Marmara, Güney Marmara ve Akdeniz bağlantı sayısı açısından Çanakkale önemli bir alternatif hem maliyetlerin düşürülmesi noktasında hem de zaman tasarrufu noktasında Köprü’nün çok önemli katkı yapacağını söyleyebiliriz lojistik işletmelerine” (K14).

“Karayoluna nakliyesi artıracak bir şey olarak göreceğiz. Aynı şekilde üçüncü köprü açıldığında ve zorlu bir güzergâhı olduğunu biliyorsunuz ikinci köprü arasındaki fiyat farkı tamam direkt firmaların navlunlarımıza yansıdı baya da bir etki yarattı İstanbul’un navlunlarına bir yüzde 15-20 arasında bir şey artışa neden olmuştu. Şimdi yeniden bir köprü daha çıktı, ne olur bilemiyorum, fiyatlar önemli belli bir fiyatlardan bahsediyorlar proje aşamasında ama hedef fiyatlardan proje gerçekleştirilmede bu fiyatlarla mı işletilecek bakmak lazım” (K5).

Katılımcıların çoğunluğu, bozulma riski olan ürünleri taşıyan araçların karşıya geçiş sürelerinde yaşadıkları sorunların önüne geçerek ürünlerin geri gönderilmesini azaltacağını ve geçiş ücretinin yüksek olmaması halinde Köprü’nün lojistik maliyetleri aşağı çekeceği görüşündedir. Diğer katılımcılar, Köprü ücretinin yüksek olması halinde lojistik maliyetlerinin artacağını düşünmektedir.

• Müşteri Memnuniyeti

“Köprü muhakkak etkileyecek. Yani memnuniyetten ziyade zaten bir yolu 2 saatte gitmek farklı 10 dakikada geçmek çok yukarda yani. Dolayısıyla da hem şoför arkadaşlar hem müşteri olarak bizler bundan memnun kalacağız niye aracın içerisinde insanların beklemesi zaten bir sıkıntı. Bunun tabii ki maliyetleri var. Bekleme maliyetleri, yemek maliyetleri, mazot maliyetleri, yakıt maliyetleri sonuçta bütün bunlar etkili. Yani orada köprüye ya da GESTAŞ’ı beklerken o yolun üzerinde sıra oluyor görmüşsünüzdür iki kilometre, üç kilometre sıra olduğu oluyor araç burada dur kalk dur kalk! Bu maliyetler sürekli aracın maliyetlerini yükseltiyor, işletme maliyetlerini yükseltiyor. Dolayısıyla köprü olduğunda bu araçlar duraklama yapmayacağı için biletini alan geçecek” (K7).

“Memnun olabileceklerini zannetmiyorum. Neden? Çok pahalı olacak geminin maliyeti çok. Devamlı kullanan memnun olmaz. Dışarıdan gelip, Avrupa’dan gelip transit geçiş yapanlar onlar belki memnun olabilir ama şimdi haftada 6 sefer Trakya’ya gidiyorum geliyor bana çok bir maliyet çıkıyor ortaya o zaman yani köprüyle geçişinden gemiyle geçişinden arasında çok bir maliyet çıkıyor bu maliyette benim nakliyeme yansıyor o yüzden ben tercih etmem, o maliyet açısından tercih ettim. Gemiye tercih ederim” (K18).

Katılımcıların çoğu, feribot geçişlerinden kaynaklı uzayan teslim ve termin sürelerinin ortadan kalkacağını, Köprü ile birlikte hızlı ve güvenli teslimatın artacağını ve bu durumun müşteri memnuniyetine olumlu yansıtacağını düşünmektedir. Diğer katılımcılar ise

Köprü ücretinin yüksek olması sebebiyle maliyetlerin artacağını ve bu durumun müşteri memnuniyetini düşüreceğini düşünmektedir.

- Tedarik Zinciri Yönetimi

“Genel olarak da şey kısmından faydası olacaktır ve şimdi ithalat anlamında yurtdışından gelen hammadde kaynaklı diğer sektörler baktığımızda gene de AsyaPort’a gelip oradan Gemlik’e geçip veya Evyap Limanı’na gidip 2- 3 aktarma ile geliyor ilk önce AsyaPort’a ulaşıyor, orada iki günlük operasyon süreci yaşadıkten sonra Gemlik’e geçiyor ya da Gemlik’te de bir süre geçtikten sonra Evyap’a gidiyor burada sürekli bir süreç uzuyor. Şimdi ilk bu taraf Anadolu’ya gelecek olanlar için Asyaport’ta yapılan bir operasyon diğer tur mecbur Evyap’a gidiyor o da en son noktaya kadar gidip daha sonra Anadolu’ya doğru dağılıyor ama AsyaPort’ta bu operasyonu yaptıktan sonra direkt köprü üzerinden Balıkesir yoluyla beraber İç Anadolu’ya doğru işte Ege Bölgesine doğru kayma sağlanabilir. Bu anlamda süre anlamında ciddi bir kısaltma getirir. Faaliyeti yani tedarik zinciri etkisi de bunu da kısalttı mı zaten müşteri memnuniyeti hem diğer taraftan ürünün hammaddesini alıp mamule çevirene kadar geçen süreyi kısaltmış olacaktır” (K6).

“Tedarik zinciri yani nakliye. Pek olumlu olmaz diye düşünüyorum çünkü hepsi her şey maliyetler meydana çıkıyor. Çok acil mesela yetişmesi gereken yükler için alternatif. Günlüğü vardır, saatlidir hayvanlar vardır para vardır veya acil yetişmesi gereken yükün vardır. O mesela o anda avantajlı olur ama bunda normal yükte fazla olmaz” (K18).

Köprü’nün; planlama, talep yönetimi, sipariş yönetimi, üretim ve taşıma gibi tedarik zinciri süreçlerini nasıl etkileyeceği belirlenmek istenmiştir. Katılımcıların büyük kısmı, Köprü’nün mevsimsel ve dönemsel aksaklıkların önüne geçerek hızlı teslimat için alternatif güzergah oluşturacağını ve bu durumun da tedarik zincirine pozitif anlamda etki edeceği görüşündeler. Azınlık katılımcı ise Köprü olmasa dahi tedarik zincirinin devam edeceğini, Köprü ile birlikte tedarik zincirinin teçhizat, zaman ve maliyet açısından olumsuz etkileneceği görüşüne hakimdir.

- Lojistik Üs

“Düşünüyoruz. Ama bunun Çanakkale bölgesinde mi olur ilçelerinde mi olur bunu zaman gösterecek mesela Biga olabilir çünkü bizim Biga’nın organizesi üretim ağırlıklı daha çok Çanakkale organizesi depolama ağırlıklı tabii bu da Çanakkale’deki Ezine’deki ihtisas gıda organize sanayiye de tabii atlamamak lazım o da bir faaliyete geçtiği zaman oradaki gıda fabrikaları da çalışmaya başladığı zamanda bu köprü çok büyük faydası olmuş olacak yani ulaşım anlamında bilhassa gıdayı daha çok etkilediği için gıdada araçların beklememesi gerektiğinden dolayı bu anlamda çok büyük faydası olacak” (K11).

“Diyemem. Büyük OSB Çanakkale’de yok. İleride de olmaz. Çanakkale altyapı ile demiryolu ile olur. Onun haricinde olmaz. Güzel bir iç limanı yeri var mı? İç liman yoksa üs olmaz. Kepez Limanı kaldırmaz. Dökme yük yerine konteyner kullanılıyor artık” (K3).

Katılımcıların büyük kısmı, Çanakkale’nin stratejik bir konuma sahip olduğunu, Köprü ve bölgede kurulan, kurulum aşamasında olan ve kurulacak olan organize sanayi bölgeleri ile

de stratejik öneminin güçleneceğini vurgulamıştır. Diğer katılımcılar, bölgenin özgün bir doğa yapısının olduğunu, demiryolunun, büyük bir limanın ve büyük üretim merkezlerinin olmaması sebebiyle lojistik üs olamayacağı görüşüne hakimdir.

- Lojistik Performans İndeksi

“Tabii ki düşünüyorum. Peki nasıl hangi alanda etki yapacak 7 tane faktör var: Gümrük olsun, altyapı olursa sevkiyat, lojistik, hizmetlerin katkısı, gönderilerin takibi, izlenebilirliği ve hepsine katkı sağlayacak. Yani artık burası hareketli bir güzergah olacak” (K6)

“Zamanında teslim noktasına katkı yapar. Diğerleri iç lojistik meseleleri. Mesela gümrük noktasına katkı yapmaz. Çok büyük faydası olacağını zannetmiyorum” (K2).

Katılımcıların büyük çoğunluğu, Köprü'nün Türkiye'nin Lojistik Performans İndeksine, özellikle altyapı olanakları ve zamanında teslimat alanlarında etki edeceğini hatta köprüyle birlikte gümrükleme işlemlerinin başlanabileceği ve böylelikle gümrükleme alanına da etki edeceği görüşündedir. İki (2) katılımcı ise Köprü'nün lojistik performans indeksine çok büyük katkı sağlamayacağını belirtmiştir.

- Tehlikeli Madde Taşımacılığı

“Yok. Neden yok? Çünkü alternatifi deniz taşımacılığı. Bugün yanıcı madde taşıyan turlar tek biniyor gemiye başka araç alınmıyor. Köprü olduğu zaman da adam seni köprüye alacağını zannetmiyorum. Bin gemiye diyebilir ama onu köprüye sokmak zorunda değil. Onlar bir şekilde ayrı bir zamanda giriyor, sırada kuyrukta beklemiyor” (K17).

“Ona çıkmaz, neden çıkmaz? Çünkü geçeceği zaman gemiler tek olarak geçiriyor. Onlarda herhangi bir sıkıntı şu ana kadar yaşamadılar yani köprü olduğunda da yaşanacağını zannetmiyorum. Neden? Çünkü gemi tek tanker alıyor, tek başına geçiriyor karşıya. Köprüden geçmese bile onlar zamanında ulaşıyor” (K18).

Katılımcılar, feribot geçişleri sırasında karşılaşılan önlem ve sınırlamalardan kaynaklı uzayan teslim sürelerinin ortadan kalkacağını, firma ticaretlerine olumlu katkı sağlayacağı ve ADR'li araçların geçişleri sırasında gerekli tedbirler alınarak güvenlik riskinin oluşmayacağı görüşündedir.

- Çok Modlu Taşımacılık

“Kombine taşımacılık kapsamında özellikle zaman açısından ve bozulabilir nitelik arz eden kıymetli bazı ürünlerin Çanakkale'ye gelmesiyle Çanakkale'de kurulacak bazı lojistik işletmelerinin bu ulaştırma modunu yani hava, kara ulaştırma modunu beraber düşündüklerinde. Çanakkale Havalimanı'nın potansiyelinin ve yarattığı fırsatların değerlendirileceğinin ve önemin artacağını söyleyebiliriz. Dolayısıyla Çanakkale Köprüsü'nün hem havalimanının hem Çanakkale Deniz Limanı'nın potansiyelini ve hinterlandını rahatlıkla artıracığını söyleyebiliriz. Çünkü çoklu taşıma modu bir altyapı gerektirir. 1915 Çanakkale Köprüsü'nün tamamlanmasıyla bir anlamda yeni gelişmeler olacağını söyleyebiliriz. Lojistik açısından şüphesiz hava kargo taşımacılığı da bunlardan birisi. Tıpkı demiryolu taşımacılığı gibi hava kargo taşımacılığı da kombine lojistik

taşımacılığı açısından önemli. Dolayısıyla önümüzde orta ve uzun vadede Çanakkale Havalimanı'nın öneminin artacağını da rahatlıkla söyleyebiliriz” (K14).

Katılımcılar, Köprü ile birlikte karayolu entegrasyonun tamamlanacağını, denizyolu ve havayolunun daha aktif hale getirilmesi ve bölgeye demiryolu hattının gelmesi ile birlikte çok modlu taşımacılık sistemine büyük katkı sağlayacağını belirtmiştir.

● RO-RO Taşımacılığı

“Şimdi şöyle söyleyeyim Bandırma Limanı'ndan Tekirdağ ve Ambarlı limanlarına Karabiga limanlarına Tekirdağ limanlarına RO-RO taşımacılığı şu an yapıyor ama köprüyle birlikte bu RO-RO taşımacılığının şey düşeceğini düşünüyorum ben niye çünkü özellikle kış aylarında RO-RO ile karşıya geçmek normal şartlarda 4 saat 5 saat ise 6-7 saati buluyor. Beklemeler artıyor zaman kaybı artıyor. Bir de şimdi köprüde bekleme olmayacağı için insanlar köprüyü tercih edecek şoförler köprüyü tercih edecek. Yani kişiler köprüyü tercih edecek. Niye? Beklemesi yok direkt adres alacaklar yani burada Karabiga'nın da yine RO-RO taşımacılığının düşeceğini düşünüyorum. Burada Karabiga'da en fazla Kale Nakliyat anladığım kadarıyla kullanıyor burayı kendi gemileri olduğu için ama diğer firmalar adına bu taşımacılıkta RO-RO taşımacılığını düşeceğini düşünüyorum” (K7).

“Herkes maliyet hesabı yapıyor. Yani şimdi köprü faaliyete geçtiği zaman köprü parası işte oradaki yani kilometre toplayacak olan kilometre araçların yaktığı yakıt hepsi hesaplanıyor mesela biz de kendi araçlarımız Trakya hattına ya da Trakya üzerinden İstanbul'a gideceği zaman maliyet hesabı yapıyorduk. İşte Lapseki'den gemiyle geçtiği zaman gemi ücreti Gelibolu'dan işte İstanbul'a ya da Tekirdağ kaç kilometre yapıyor o kilometrede kaç lira yakıt yakıyor bunları çıkartıyorduk. Bir de buradaki geminin parasını soruyordu bu ya kafa kafaya geliyor ya da biraz daha düşük oluyor ve diyor ki arabamızı yorulmasın risk olmasın hadi Karabiga'dan RO-RO ile geç diyorduk. Bu değişmez insanlarımız yine bizim RO-RO kullanılır” (K13).

Katılımcılar ilk olarak Köprü ücretleri doğrultusunda karar vereceklerini, ücretin istenilen seviyede olması halinde Köprü'yü tercih edecekleri, ücretin yüksek olması halinde ise RO-RO taşımacılığına yönelecekleri görüşüne hakimdir. Ayrıca bazı katılımcılar, gemilerde şoförlerin sosyallaşabilmelerinden dolayı RO-RO taşımacılığının çok olumsuz etkilenmeyeceğini belirtmiştir.

● Hava Kargo Taşımacılığı

“Tabii ki. Böyle bir proje bölgeye büyük katkılar sağlayacak. Altyapı gelince üretim, istihdam, lojistik merkezler oluşacaktır. Yük cinsine bağlı olarak üretim artacak, hava kargo taşımacılığı artacaktır” (K9).

“Bence olmaz. Çünkü Çanakkale'deki sanayileşme ile Bursa'daki sanayileşme arasında uçurum var. Yani Çanakkale sanayi kuruluşları için böyle bir operasyon zarar eder. Çünkü çok yüksek maliyet çıkar, Bursa devam eder diye düşünüyorum” (K6).

Katılımcıların çoğunluğu, Köprü'nün bölgenin lojistik üs olması, çok modlu taşımacılık sisteminin ve bölge sanayisinin gelişmesiyle birlikte hava kargo taşımacılığının önünün

açılacağı görüşündedir. Diğer yandan bazı katılımcılar, Çanakkale'nin sanayi şehri olmaması sebebiyle hava kargo taşımacılığının gerçekleştirilemeyeceğini fakat bölge sanayisinin gelişmesiyle hava kargo taşımacılığının gündeme gelebileceğini belirtmiştir.

• Demiryolu Taşımacılığı

“Kesinlikle etkiler yani İÇDAŞ'ın da bu konuda çok ciddi baskısı var. Zaten İÇDAŞ bu anlamda şanslı biraz daha Bandırma'ya yakın olduğu için demiryolu bağlantısının oraya kadar uzatılması konusunda ısrarcı. Umuyoruz ki gerçekleşir. Çanakkale için de sonuçta bu bir şans oluşturur. Demiryolu limanlar için kesinlikle ve kesinlikle olmazsa olmaz bir lojistik bağlantı yoludur” (K1).

“Hızlandırabilir mi terste tepebilir mi? Öyle bir durum da var ya daha önce köprü konusu olmadığı için 2010'lu yıllar zamanında kalan o dönemde fayda analizi yaptığımızda çok iyiydi demiryolunun gelmesi Biga'ya kadar gelmesi işte bu hatta hat devam edecekti. Çünkü Çanakkale Sermaik var, İÇDAŞ var, diğer firmalar da var. Demiryolu taşımacılığı için etkiler mi? İki tane projeden biri bana sorsanız uzak diğeri olduğu için bu yani kalabilir ama şey anlamında olması gerekiyor mu? Kesinlikle. Mesela hızlı tren gelsin Biga'ya, Çanakkale'ye kadar gelsin bu hatta yürüsün Ankara'yı bağlansın Konya'yı bağlansın. Çünkü ulaşım insanların gelişimine de dahil her şeye faydası var, olan bir konuya öyle şey azımsanacak, küçümsenecek bir konu yani o yüzden keşke olsa ama bana sorsanız onlardan bugünlere bir şey olmadı bundan sonra da ama taşımacılık anlamında olabilir ya tabi şimdi burasının nasıl kullanacak insanlar şimdi onu da bilmiyoruz. Yani şimdi iki tane yatırımın aynı anda olması birbirini baltalama anlamına da gelebilir. Yani bunu işte taşıma olarak bunun demiryolu düşüncen yoksa insanları taşımaları olarak düşüneceksin bana sorsan şeyde gelebilir yani insan taşımacılık yani bir şey yolcu tren şeklinde belki olabilir. Keşke olsa zaten buralarda kara taşımacılığı azıcık şey azaltmakta fayda var yol yapıyoruz durmadan yolda sadece tırlar dolaşsın” (K16).

Katılımcıların çoğunluğu, demiryolu taşımacılığı ile ilgili bir projenin gündemde olduğu ve Köprü'nün bu projeye pozitif etki edeceği görüşündedir. Katılımcıların diğer bir kısmı ise Köprü üzerinde demiryolu hattının yer almaması ve devletin hem köprü hem de demiryolu projesinin birlikte gerçekleştiremeyeceğinden, Köprü'nün demiryolu hattının bölgeye gelmesinde etkili olmayacağı görüşündedir.

• Yeni Liman

“Olabilir, Karabiga limanını yapacağız. Şimdi Çanakkale turizm kenti olduğunda Çanakkale'ye turizm limanı, kruvaziyer gemi limanı ihtiyacı var. Biz, ticari anlamda da bakınca da Biga'ya Karabiga'ya böyle bir yatırımın olması düşüncesindeyiz” (K11).

“Şu an hiç öyle bir beklentim yok. Yani bu bölgenin sanayisi belirli bir çapta. Bir-iki sanayi kuruluşları gelmeli ki ondan sonra ihtiyaç doğsun. Şu anda ihtiyaç yok diye düşünüyorum. Çünkü Bandırma var, en kötü Gemlik var, Karabiga İÇDAŞ var ha olamaz mı olabilir. Gelişsin bu bölgede gelişsin bir Bursa olalım bizde bölgede. Bursa olursak tabii o zaman ihtiyaç olur tabi kesinlikle. Çünkü deniz yakınıımızda” (K16).

Katılımcıların çoğunluğu, Köprü ile birlikte bölgeye yeni bir liman yapılmasını beklemektedir. Hatta bazı katılımcılar yeni limanın Biga ilçesi Karabiga beldesine yapılabileceği öngörüsüne sahiptir. Diğer katılımcılar ise Marmara Havzasında birçok liman olmasından dolayı bölgeye yeni bir liman yapılmayacağı görüşüne sahiptir.

- Yol Haritası

“Tabii bunla alakalı bizim Çanakkale ölçeğinde lojistik anlamında da en aktif iş hacmine sahip olan ilçeyiz İÇDAŞ, DOĞTAŞ, Organize Sanayi bölgesindeki 40’ın üzerindeki fabrikanın yani eski yıllara da baktığımız zaman bu bölgenin lojistik anlamdaki sektörün başını çeken yine Biga olmuş. Tabii bizim de burada Göktepe mevkiinde vasfını yitirmiş bir mera alanı var. 150 bin metrekare oranın yazışmaları uygunlukları hepsi alındı şu an bakanımız da uygun gördü. Şu an tahsis işlemleri başladı. Biga Belediyemize tahsisi yapılacak. Biz de nasip olursa oraya 50 bin ya da 60 bin metrekare alan üzerine kamyon, tır garajı ve nakliyeciler sitemizi oraya planlayacağız. Biz göreve geldiğimiz günden beri her platformda bahsettiğimiz konu 1915 Çanakkale Köprüsü” (K13).

“Köprü ile ilgili bir planımız yok şirket olarak. Ama ilgilendiğiniz birkaç tane konu vardı mesela ilk başta rafa kaldırdığımız konu köprü ile birlikte köprüünün yapılacak olması ile birlikte ileriki günlerde belki yeni bir yatırıma bizi itebilir. Daha önce zor olan bir konu” (K16).

Katılımcıların büyük çoğunluğu, Köprü’nün gelmesiyle birlikte yol haritalarını belirlediklerini diğer kısmı ise yol haritalarını belirlemediklerini belirtmiştir.

- Turizm Gelişimi

“Çok pozitif etki edecektir. Özellikle Çanakkale hafta sonu kaçılabilir bir yer. Turizm geliri açısından avantaj orada yaşayanlar için pozitif etki anlamına gelmiyor” (K2).

“Sadece köprüden geçerken turist görür bir fotoğraf çeker alır gider başka bir şey olmaz” (K17).

Katılımcıların büyük çoğunluğu; bölgenin turizm açısından popüler olduğunu, Köprü’nün hizmete açılmasından sonra günübirlikçi turist sayının artacağını ve bölgenin tanıtımına pozitif katkı yapacağını belirtmektedir. İki (2) katılımcı ise Köprü’nün bölge turizmine katkı sağlamayacağı düşüncesindedir.

- Ekonomik ve Sosyal Gelişim

“Sağlayacaktır, kesinlikle sağlayacaktır. Ya bir kere bölgede çeşitli konaklama yerleri oluşacak çeşitli ne bileyim yöresel bölgesel ürünler satan pazarlar oluşacak. İşte bu araçların atıyorum Mercedes’in bilmem ne servisi oluşacak Scania’nın bilmem ne servisi oluşacak. Bunlar artık buralarda yol boyunca araçların bakım onarım için gerekli ihtiyaçlarını karşılayacak durumlar oluşacak gibi bu tür bölgeye katkısı mutlaka olacak ekonomik olarak” (K6).

“Esnafa bir faydası olacağını zannetmiyorum. Dediğim gibi kurum, kuruluş, lojistik. Bana göre Çanakkale gel geçinden kaybeder yani oradaki duraksamalarda yapılan alışveriş,

yemden içmeden Çanakkale’de gezilmesi yani Çanakkale sadece Anzak gününü beklemek zorunda kalacak gibi geliyor” (K17).

Katılımcıların büyük bir kısmı; arsa fiyatlarının yükselmeye ve bölgenin cazibe merkezi olmaya başladığını, yatırımların giderek artacağını bu durumun da bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine katkı sağlayacağını belirtmiştir. Bir (1) katılımcı ise Köprü’nün bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine katkı sağlamayacağı görüşündedir.

• Sanayi Gelişimi

“Ümit edilen nokta bu. İstanbul taşı, Tekirdağ taşı, sanayi kaçacak yer arıyor. Düzce/Sakarya/ Kocaeli bundan böyle sanayinin en büyük çıktısı lojistik, nakliyat. Kısa vadede Tekirdağ dolmadı uzun vadede dolacak. Çanakkale’de açılacak topraklar var. Köprü, liman ve yol ile birlikte hazır kurulu sistem haline geliyor Çanakkale” (K2).

“Yok, ben bölgede Çanakkale Bölgesi olarak beklemiyorum turizm daha ağırlıklı olur. Çünkü bir de bizim Çanakkale ve Ege Bölgesinde gerçekten işgücü sorunumuz had safhada insanların hala böyle bir şey var. Bir Düzce gibi değil, bir Sakarya gibi değil ne bileyim işte öyle bir şey var” (K6).

Katılımcıların büyük kısmı; sanayi kapasitesi anlamında Marmara Bölgesi’nin artık taşıdığı, Köprü’nün yapılması ve denize kıyısı olması sebebiyle yeni gözde yerin Çanakkale olduğunu belirtmiştir. Diğer yandan iki (2) katılımcı ise tarihi yapısı ve Kazdağları’nın olması sebebiyle Çanakkale’nin sanayi anlamında gelişim göstermeyeceğini savunmuştur.

• Ücret

“Şu an bizim İstanbul’a geçiş maliyetlerimizi biz nasıl hesaplıyoruz karadan bütün şu an feribot artı karayolu mesafesinde yaptığımız yakıt, mazot işte yol süresi bunlarla beraber alıp aracın sabit maliyetlerini bir hesabımız var aynı zamanda yine RO-RO geçişi ile bir hesabımız var. Bunların altında olmasını bekleriz yani bunların maliyeti ne ise bir aracın sefer süresi içerisinde bunun altında bir maliyetin oluşmasını bekleriz. Bu hesaba göre şimdi rakam vermem uygun değil ama bakarız yani feribot fiyatlarıyla ekonomik olsun ki tercih edilsin aynı şekilde anlaşması nasıl bilmiyorum ama Osmangazi gibiye hepimizin cebinden çıkmasın geçenin cebinden çıksın” (K5).

“Belirlenen rakam muhakkak düşünülmüştür yetkililer tarafından tabii burada ben köprü’nün tercih edileceğini düşünüyorum. Özellikle işletmeler lojistik işletmeye tarafından köprü’nün geçiş düzeyinin zaten belli avantajlar sağlayacağı açık. Dolayısıyla köprü önemli bir zaman avantajı sağlıyor. Zaman önemli bir maliyet ve dolayısıyla büyük işletmelerin büyük lojistik işletmeler için çok önemli olduğunu düşünüyorum bu köprü ücretinin” (K14).

Katılımcıların bir kısmı, ödenen ücrete karşılık alınan hizmete değeceğini belirtmiştir. Katılımcıların diğer bir kısmı ise ücretin yüksek olması durumunda Köprü yerine feribot veya RO-RO geçişlerini tercih edeceklerini belirtmiştir.

4. Sonuç

Araştırmanın problemi ve amacı doğrultusunda ilk olarak “1915 Çanakkale Köprüsü hinterlandında yer alan bölgelerin lojistik alanlarına etki edecektir” varsayımı irdelenmiştir. Bu doğrultuda on sekiz (18) katılımcıya on üç (13) soru sorulmuştur. Gerçekleştirilen analizler sonucunda Köprü’nün bölgedeki lojistik faaliyetlere pozitif yönde etki edeceği sonucuna varılmıştır. Köprü’nün lojistik ihtiyacından dolayı yapıldığı, işletmelerin lojistik hizmet sağlamalarına olumlu katkı sağlayacağı, lojistik maliyetlere olumlu etki edeceği, müşteri memnuniyetine pozitif katkı sağlayacağı, tedarik zincirine olumlu etki edeceği; Köprü ile birlikte Çanakkale’nin hatta bazı katılımcılara göre Biga’nın lojistik üs olabileceği; Köprü’nün lojistik performans indeksine olumlu katkı yapacağı; Köprü’yle birlikte ADR’li araçlarının geçişinin önündeki engelin kalkacağı; Köprü’nün çok modlu taşımacılık sisteminin önünü açacağını, ücretlerin makul seviyelerde olması halinde RO-RO taşımacılığını olumsuz etkileyeceği; Köprü ile birlikte Çanakkale’nin lojistik üs olması haline hava kargo taşımacılığının yapılacağı; Köprü’nün demiryolu hattının bölgemize kazandırılmasında önemli rol oynayacağı; Köprü’yle birlikte Çanakkale iline, hatta bazı katılımcıların görüşlerine göre Biga ilçesi Karabiga beldesine yeni bir liman yapılabileceği sonucuna varılmıştır.

Araştırmanın problemi ve amacı doğrultusunda ikinci ve son olarak “1915 Çanakkale Köprüsü hinterlandında yer alan yerleşim bölgelerinin ekonomik, sosyal, turizm ve sanayi alanlarına etki edecektir” varsayımı irdelenmiştir. Bu doğrultuda on sekiz (18) katılımcıya on dört (14) soru ve ayrıca mülakatın gidişatı doğrultusunda her bir katılımcıya “1915 Çanakkale Köprü ücreti hakkında düşünceleriniz nelerdir?” sorusu sorulmuştur. Gerçekleştirilen analizler doğrultusunda katılımcıların ortak görüşü 1915 Çanakkale Köprüsü’nün hinterlandında yer alan yerleşim bölgelerinin ekonomik, sosyal, turizm ve sanayi alanlarına pozitif etki edeceği yönündedir. Köprü’yle birlikte işletmelerin genelini yol haritası hazırladıkları; Köprü’nün bölge turizmine katkı sağlayacağı, yine bölge ekonomisine ve sosyal gelişimine pozitif etki etmeye başladığı, sanayi gelişimini olumlu yönde ivmelendireceği; Köprü ücretinin yüksek olması halinde feribot veya RO-RO taşımacılığının tercih edileceği sonucuna varılmıştır.

Elde edilen sonuçlar neticesinde 1915 Çanakkale Köprüsü’nün Çanakkale-Balıkesir çıkışlı çok modlu lojistik faaliyetlere olumlu etki edeceği, bunun yanında bölgenin sosyo-kültürel, ekonomik ve sanayi gelişimine olumlu katkı sağlayacağı tespit edilmiştir.

4.1. Gelecek Çalışmalar

Gelecek çalışmalara ışık tutması açısından Köprü’nün çok modlu taşımacılık dışında askeri taşımacılık faaliyetlerindeki etkisi, Köprü’nün tedarik zinciri süreçlerine etkisinin incelenebileceği, çalışmanın Çanakkale-Balıkesir özelinden çıkarılarak Marmara Bölgesi geneline etkisinin incelenebileceği düşünülmektedir.

4.2. Sınırlamalar

Araştırma verilerinin toplanması amacıyla teklif edilen görüşme talapleri; çalıştıkları kurumun kimliği sebebiyle şahsi düşüncelerini söylemekten çekinmeleri, iş yoğunluğu ve yıllık izinde olmaları nedeniyle geri çevrilmesi çalışmanın sınırlamalarıdır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması beyan etmemişlerdir.

Finansal Destek: Yazarlar finansal destek beyan etmemişlerdir.

Yazar Katkıları: Çalışma Konsepti/Tasarım- M.G.; Veri Toplama- M.G.; Veri Analizi/Yorumlama- M.G.; Yazı Taslağı- Y.P.; İçeriğin Eleştirel İncelemesi- Y.P.; Son Onay ve Sorumluluk- M.G., Y.P.

Bilgilendirilmiş Onam: Katılımcılardan bilgilendirilmiş onam alınmıştır.

Peer Review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: Authors declared no conflict of interest.

Financial Disclosure: Authors declared no financial support.

Author Contributions: Conception/Design of Study- M.G.; Data Acquisition- M.G.; Data Analysis/Interpretation- M.G.; Drafting Manuscript- Y.P.; Critical Revision of Manuscript- Y.P.; Final Approval and Accountability- M.G., Y.P.

Informed Consent: Written consent was obtained from the participants.

Kaynakça

- Atmaca, D. (2022). 1915 Çanakkale Köprüsü'nün Biga ve Bandırma'ya Yönelik Sektörel Etkileri. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 241-259.
- Aydın, M., & Perk, E. (2012). Boğaz Köprüsü ve Dışsalık: Çanakkale'ye Yönelik Nitel ve Nicel Bir İnceleme. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 12(24), 1-30.
- Baltacı, A. (2018). Nitel araştırmalarda örnekleme yöntemleri ve örnek hacmi sorunsalı üzerine kavramsal bir inceleme. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), 231-274.
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. 3rd ed. Sage publications.
- ERM (2018). *Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (Teknik Olmayan Özet)*. <https://www.1915canakkale.com/cmsfiles/Galleries/6796/teknik-olmayan-ozet.pdf> (Erişim Tarihi: 14.07.2022).
- Flodén, J. (2007). *Modelling Intermodal Freight Transport. The Potential of Combined Transport in Sweden*. Department of Business Administration Företagsekonomiska institutionen.
- Guo, J., Du, Q., & He, Z. (2021). A method to improve the resilience of multimodal transport network: Location selection strategy of emergency rescue facilities. *Computers & Industrial Engineering*, 161, 107678.
- Hao, C., & Yue, Y. (2016). Optimization on combination of transport routes and modes on dynamic programming for a container multimodal transport system. *Procedia Engineering*, 137, 382-390.
- Harris, I., Wang, Y., & Wang, H. (2015). ICT in multimodal transport and technological trends: Unleashing potential for the future. *International Journal of Production Economics*, 159, 88-103.
- İlcalı, M., Catbas, N., Kiziltas, M., & Ongel, A. (2014). Multimodal Transportation Issues in Istanbul: A Case Study for Traffic Redistribution Due to Long Span Bridge Rehabilitation. In *Advanced Materials Research* (Vol. 831, pp. 413-417). Trans Tech Publications Ltd.
- Jarašūnienė, A., Batarlienė, N., & Vaičiūtė, K. (2016). Application and management of information technologies in multimodal transportation. *Procedia Engineering*, 134, 309-315.
- Kundakçı, B., & Nas, S. (2022). Vessel Traffic Characteristics Analysis on the Cross-section of the 1915 Çanakkale Bridge at the Strait of Çanakkale. *International Journal of Environment and Geoinformatics*, 9(2), 60-70.
- Macharis, C., & Bontekoning, Y. M. (2004). Opportunities for OR in intermodal freight transport research: A review. *European Journal of operational research*, 153(2), 400-416.
- Macharis, C., & Pekin, E. (2009). Assessing policy measures for the stimulation of intermodal transport: a GIS-based policy analysis. *Journal of transport geography*, 17(6), 500-508.
- Papoušková, K. (2021). The Concept of Railway Transport in the Czech Republic. *Transportation Research Procedia*, 53, 154-158.

- Regmi, M. B., & Hanaoka, S. (2012). Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia. *Research in Transportation Business & Management*, 5, 27-37.
- Skjøtt-Larsen, T., Paulsson, U., & Wandel, S. (2003). Logistics in the Öresund region after the bridge. *European Journal of Operational Research*, 144(2), 247-256.
- Stemler, S. (2000). An overview of content analysis. *Practical assessment, research, and evaluation*, 7(1), 17.
- Tanoğlu, M., & Yücesan, M. (2020). Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim: 1915 Çanakkale Köprüsü Örneği. *Journal of Academic Value Studies*, 6(1), 97-107.
- Tanoğlu, M., Yücesan, M., & Yağmur, İ. (2019). Lapseki Halkının 1915 Çanakkale köprüsüne bakışı ve beklentileri üzerine bir inceleme. In *ICOAEF VI-International Conference on Applied Economics and Finance and Extended With Social Sciences* (Vol. 90, p. 97).
- Tsao, Y. C., & Linh, V. T. (2018). Seaport-dry port network design considering multimodal transport and carbon emissions. *Journal of Cleaner Production*, 199, 481-492.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/2053-ulasirma-ve-lojistik-ana-plani-rev.pdf> (Erişim Tarihi: 21.10.2022).
- UN. (1980). United Nations Convention on International Multimodal Transport. https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf (Erişim Tarihi: 24.06.2022).
- UNECE (2001). Terminology on combined transport. <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> (Erişim Tarihi: 27.07.2022).
- Weber, R. P. (1990). *Basic content analysis* (Vol. 49). Sage.

