

# ULUSAL VE ULUSLARARASI YAZINDA LOJİSTİK MERKEZ ÜZERİNE YAPILAN ÇALIŞMALARIN İÇERİK ANALİZİ YOLUYLA İNCELENMESİ

**Doç. Dr. Sebahattin YILDIZ**

Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,  
yildizs@marmara.edu.tr

**Öğr. Gör. Özlem KARADAĞ ALBAYRAK**

Kafkas Üniversitesi, Kars MYO  
ozlemkaradagalbayrak@gmail.com

## Özet

Lojistik merkezler günümüzde bölgesel ve küresel bir rekabet üstünlüğü sağlanmasında önemli hale gelmiştir. Bu araştırmanın amacı ulusal ve uluslararası yazında lojistik merkezler üzerine yapılan akademik çalışmaların raporlanmasıdır. Araştırmanın yöntemi nitel araştırma türlerinden içerik analizidir. Ulaşılabilen Türkçe yazından 10 ve uluslararası yazından 21 makale “*yazar, yıl, makale adı, amaç, türü/yöntem/değişkenler ve sonuç*” açısından incelenmiştir. Sonuçta, ampirik çalışmaların hem Türkçe hem de uluslar arası yazında derleme çalışmalardan daha fazla olduğu, çalışmaların 2000’li yıllardan sonra yapılmaya başladığı ve son yıllarda sayılarının arttığı gözlenmiştir. Derleme niteliğindeki çalışmalar lojistik merkezler, lojistik üs tanımları, türleri, faydaları, model önerileri, intermodal terminaller ve kuruluş yeri şeklinde olmuştur. Ampirik niteliğindeki çalışmaların ise çoğunluğu lojistik merkez için en etkin kuruluş yeri seçimi ile ilgilidir. Kuruluş yeri seçiminde AHP, ANP, Topsis gibi çok kriterli karar verme yöntemleri kullanılarak seçim yapılmıştır. Ayrıca lojistik performans endeksi, lojistik hizmet sağlayıcıları, lojistik merkez hizmet boyutlarını önceliklendirme, lojistik merkez içindeki işbirliğinin faydaları, lojistik merkezin inşaat sektöründeki önemi şeklinde ampirik çalışmalar da gözlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik merkez, Kuruluş yeri, İçerik Analizi

## EXAMINATION OF STUDIES ON LOGISTIC CENTER IN NATIONAL AND INTERNATIONAL LITERATURE THROUGH CONTENT ANALYSIS

### Abstract

Logistic centers have become important in providing regional and global competition superiority today. The purpose of this study is to report academic studies conducted on logistic centers in national and international literature. The method of the study was the content analysis among qualitative research types. 10 articles from Turkish literature and 21 articles from international literature were examined in terms of “*author, year, article name, objective, type/method/variables and conclusion*”. In the conclusion, it was observed that empirical studies were more than review studies in both Turkish and international literature, the studies were conducted as from 2000s and their number has increased in recent years. The review studies were conducted on logistic centers, definitions, types, and benefits of logistic base, model suggestions, intermodal terminals, and site of establishment. On the other hand, most of empirical studies were related to selection of the most efficient establishment site for logistic center. In the selection of establishment site, the selection was performed by using multi-criteria decision-making methods such as AHP, ANP, and Topsis. Moreover, empirical studies were observed as logistic performance index, logistic service providers, prioritization of service sizes of logistic center, benefits of cooperation in logistic center, and importance of logistic center in the construction sector.

**Keywords:** Logistics Centre, Location, Content Analysis

## 1. GİRİŞ

Lojistik merkezlerin günümüz yoğun rekabet ortamında stratejik önemi gittikçe artmaktadır. Lojistik merkezlerin yarattığı fırsat ve avantajlardan yararlanmak isteyen hükümetler bu konuya daha fazla önem vermeye başlamış ve lojistik merkezlerin kuruluş yeri üzerine akademik ve bilimsel çalışmalara ağırlık vermişlerdir. Türkiye ulusal yazınında lojistik merkezler üzerine ampirik çalışmaların yetersizliği nedeniyle, bu kavram üzerine uluslar arası yazın incelenerek, nitelikli araştırmaların yapılması alandaki boşluğu doldurmak açısından önem arz etmektedir.

Bu araştırmanın amacı ulusal ve uluslar arası yazında lojistik merkez üzerine yapılan çalışmaların “yazar, yıl, makale adı, amaç, türü/yöntem/ değişkenler ve sonuç” açısından incelenmesidir. Araştırmanın temel katkısı Lojistik Merkez üzerine Türkiye ve uluslar arası alanda çalışan akademisyen, araştırmacı ve uygulamacılar için bir rehber niteliğinde Meta Analizi ortaya koymuş olmasıdır.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### 2.1. Lojistik Merkez Tanımları

Lojistik faaliyetlerin bir merkezden gerçekleştirilmesini amaçlayan Lojistik Merkez (Logistics Centre/Center), Lojistik Köy (Freight Village), Lojistik Park (Logistics Park), Kara Limanı (Dry Port) kavramları; hizmet sağlayıcılarla, hizmet alıcıları ve ilgili kamu kurumlarını tek bir fiziksel mekanda buluşturan; intermodal taşımacılık altyapısına; ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına etkin bağlantıya sahip yerleri ifade etmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013).

*Lojistik Merkez*, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilgili tüm etkinliklerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak bir alan içerisinde kümelenmesidir (Tanyaş ve Paksoy, 2012). Lojistik Merkez kavramı farklı ülkelerde farklı isimlerle adlandırılmaktadır. Örneğin; İngiltere’de Freight Villages, Fransa’da Plate Forme Logistique, Almanya’da Güterverkehrszentrum, İtalya’da Interporto, Hollanda’da Rail Service Centre, Danimarka’da Transport center (Kondratowicz, 2003).

*Lojistik Köy*, ulusal ve uluslar arası tüm lojistik ve ona bağlı faaliyetlerin, çeşitli işletmeler tarafından uygulanabildiği tanımlanmış alanlardır. Genelde lojistik köyleri, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, il merkezleri vs.) şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır (Aydın ve Öğüt, 2008).

*Lojistik Üs*, taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre lojistik faaliyetin belirli bir bölgede gerçekleştirilmesini ifade etmektedir (Erdal, 2005). Lojistik üs değerlendirmesi; coğrafik, fiziksel ve kurumsal alt yapıya göre yapılmaktadır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutmaktadır (Kara vd, 2009).

TOBB (2012) “Lojistik Köy” ya da “Lojistik Merkezi” ve benzeri adlarla farklı kamu, özel veya özerk kurumların üzerinde çalıştığı projelere tek bir otorite tarafından bir standart getirilmesi önerisinde bulunmuştur.

## 2.2. Lojistik Merkezlerin Faydaları

Lojistik merkezler verimlilik, rekabet üstünlüğü ve katma değer artışının yanında ülke genelinde iş ve yatırım ortamının geliştirilmesini sağlamakta; kaynakların düşük üretkenlik alanlarından yüksek verimlilik alanlarına aktarılmasına zemin hazırlamaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014). Lojistik merkezler yerel ekonomiye yaptıkları katkılar ve ulaştıkları alansal ve hacimsel büyüklük bakımından bölgesel gelişim planlarının önemli birer parçalarıdır (İzmir Ticaret Odası, 2008). Bu alanların yalnızca lojistik bir merkez değil aynı zamanda ticaretin, ekonomik kalkınmanın ve ülkeye kazandırılan yabancı sermayenin artmasında önemli bir etken olduğuna da dikkat edilmelidir (Kara vd, 2009).

Lojistik merkezler teknik ve hukuki altyapısı ile coğrafi konumun elverdiği ölçüde, yerel ölçekten başlayarak bölgesel, ulusal ve küresel boyutta bir cazibe merkezi olabilmektedirler (Elgün, 2011). Lojistik merkezin yerinin belirlenmesi lojistik köylerin kurulmasında önemli bir adımdır (Elgün ve Elitaş, 2011). Lojistik merkezlerin temel karakteristikleri; lojistik operasyonlar ve lojistik akışın yoğunlaştığı nokta, trafik akışının yoğunlaşmış düğümü, etkili tedarik zinciri yönetimidir (Sulgan, 2010). Lojistikte bölge değerlendirmesi, coğrafi, fiziksel ve kurumsal altyapıya göre yapılır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutar (Tanyaş ve Paksoy, 2006).

Çoğunluğu Ankara'da yerleşik 45 uluslararası nakliyecinin girişimi ile kurulan Ankara Lojistik Üssü, Avrupa standartlarında hedeflenen ve gerçekleştirilen "Türkiye'nin İlk Uluslararası Taşımacılık Üssü" konumunda bulunmaktadır (<http://www.transport.com.tr>, [Erişim Tarihi: 04.01.2016]). Öncelikle Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 13 adet lojistik merkez kurmaya başlanmış ([linkedin.com](http://www.linkedin.com), [Erişim Tarihi: 11.01.2016]) ve şu anda planlanan merkez sayısı 20'ye çıkmıştır. Bu 20 merkezden 7'si tamamlanmış, 6'sının inşaatı devam etmektedir (<http://www.tcdd.gov.tr>, [Erişim Tarihi: 11.01.2016]). Şekil 1. de Türkiye' deki TCDD tarafından belirlenmiş Lojistik Merkezler gösterilmiştir.



Şekil 1. Türkiye'deki Lojistik Merkezler (<http://www.tcdd.gov.tr>, [Erişim Tarihi 19.08.2016])

Bunun dışında çeşitli illerde kalkınma ajansları tarafından lojistik merkez raporları hazırlanmıştır. Karacadağ Kalkınma Ajansı'nın Diyarbakır için hazırladığı raporda Diyarbakır Lojistik Merkezi için önerilen model, kamulaştırma ve temel altyapı (karayolu, demiryolu, elektrik vd) gereksinimlerinin kamu tarafından yapıldığı ve arazi tahsisinde kamu arazilerinin kullanımında kolaylık sağlanan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi modeli olduğu belirtilmiştir (Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2013). Konya'da Tanyaş ve Paksoy (2006) *TR52 Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Strateji Planı Ön Hazırlık Raporu*'nda Konya'daki lojistik hizmet sağlayıcıların bir merkezde kümelenmeyerek şehre dağınık bir şekilde yerleşiminden dolayı alternatif lojistik firmalarına ulaşma zorluğu Karaman'a göre daha fazladır ve Konya Lojistik Merkez'inin bu problemi çözeceği ifade edilmiştir. Yine Çorlu'daki lojistik alanın Çorlu, Çerkezköy ve Marmara Ereğlisi bölgesi içinde demiryolu lojistik terminali işlevini görerek, bu bölgedeki yüklerin toplanma ve dağıtım faaliyetlerine katkı sağlamasının yanında, Tekirdağ-Muratlı demiryolu bağlantısı ile gelen Güney Marmara yüklerinin de bu bölgede birleştirilmesini mümkün kılacağı ifade edilmiştir (Yılmaz vd, 2014).

Kars Lojistik Merkezi ise öncelikle Gürcistan ve Azerbaycan daha sonra zamanla İran, Kazakistan ve diğer çevre ülkeler ile 2014 yılında 11 milyar \$'ın üzerinde olan Türkiye ihracatının lojistiğini üstlenmesi beklenmekteydi. 2014 yılında 23 milyar \$'ın üzerinde ithalat yaptığımız Çin'den gelen sevkiyatlarda da Kars Lojistik Merkezinin kullanılması düşünülmüştü. Kars'taki Lojistik merkezle ilgili olarak Kars'ta Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından Lojistik Merkez'in yeni uygulama projesinin ilgili yüklenici firması, Bakanlık yetkilileriyle Kars'a gelerek bölgede sondaj ve etüt faaliyetlerine başlamıştır (Serhat Kalkınma Ajansı, 2015; <http://www.milliyet.com.tr>, [Erişim Tarihi: 04.01.2016]). Bununla birlikte Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, inşasına 2007 yılında Gürcistan, Türkiye ve Azerbaycan arasında yapılan uluslararası anlaşma ile başlamıştır. Bakan Ahmet Arslan'ın Bakü-Kars-Tiflis Demiryolu Projesi açıklamasına göre bu projenin yılsonuna kadar tamamlanmasını hedeflendiği belirtilmiştir (<http://www.rayhaber.com>, [Erişim Tarihi: 19.06.2016]).

### **3. YÖNTEM**

Araştırmanın yöntemi niteliksel araştırma yöntemlerinden içerik analizidir. Lojistik merkez üzerine uluslararası yazındaki çalışmalara Science Direct, Springer, Taylor&Francis, ProQuest gibi veri tabanları yoluyla Logistics, Transportation vb. dergilerden, Ulusal yazındaki çalışmalara ise ASOS indeks yoluyla İİBF ve SBE dergilerinden ulaşılmıştır. Ulaşılabilen ulusal yazından 10, uluslararası yazından 21 makale içerik analizine yoluyla incelenmiştir. Makaleler “*yazar, yıl, makale adı, amaç, türü/yöntem/değişkenler ve sonuç*” açısından raporlanmıştır.

### **4. BULGULAR**

#### **4.1. Ulusal Yazındaki Makaleler**

Ek 1'de gösterildiği gibi ulusal yazından 10 çalışma incelenmiştir. Bunların 3'ü derleme niteliğindeki 7'si ampirik araştırmaya dayanmaktadır. Derleme niteliğinde olan çalışmalar intermodal terminaller, lojistik üs ve kuruluş yeri ile ilgilidir. Ampirik niteliğinde olanların beşi lojistik merkez kuruluş yeri seçimi, biri lojistik performans endeksi ve diğeri de lojistik hizmet sağlayıcıları ile ilgilidir. Kuruluş yeri seçiminde bulanık mantık, AHP vb yöntemler kullanılmıştır.

## 4.2. Uluslararası Yazındaki Makaleler

Ek 2’de gösterildiği gibi uluslar arası yazından 21 çalışma incelenmiştir. Bunların 6’sı derleme niteliğindedir 15’i ampirik araştırmaya dayanmaktadır. Derleme niteliğinde olan çalışmaların biri intermodal taşımacılık, biri tersine lojistik merkezler ve dördü lojistik merkezler ile ilgilidir. Ampirik niteliğinde olanların onikisi lojistik merkez kuruluş yeri, biri lojistik merkez hizmet boyutlarını önceliklendirme, biri lojistik merkez içindeki işbirliğinin faydaları ve diğeri lojistik merkezin inşaat sektöründeki önemi ile ilgilidir. Kuruluş yeri seçiminde AHP, ANP, Topsis vb. yöntemler kullanılmıştır.

## 5. SONUÇ

Lojistik merkezlerin bölgesel kalkınma, istihdamı artırma, üretim maliyetlerini düşürme, rekabet üstünlüğü ve katma değer artışı sağlama gibi faydaları vardır. Ulusal ve uluslararası yazında lojistik merkez üzerine yapılan araştırmaların incelendiği bu çalışmada; lojistik merkezlerin farklı araştırma konuları yoluyla ele alındığı gözlenmiştir.

Derleme niteliğindeki çalışmalar lojistik merkezin tanımları, türleri, faydaları ve model önerileri şeklinde olmuştur. Ampirik niteliğindeki çalışmaların çoğunluğu ise lojistik merkez kuruluş yeri seçiminde farklı yöntemlerin kullanılarak en etkin seçimin yapılması üzerinedir. Ayrıca araştırmaların 2000’li yıllardan sonra yapılmaya başladığı ve son yıllarda sayılarının arttığı gözlenmiştir.

Gelecekte lojistik merkez üzerine çalışmalar yapacak araştırmacılar için rehber niteliğinde olan içerik analizi tablolarını ortaya çıkarması bu araştırmanın temel katkısıdır. Türkiye’de özellikle lojistik merkez kuruluş yeri seçimi, kuruluş yeri seçiminde kullanılacak değişkenlerin belirlenmesi ve bunun ülke ekonomisine katkıları ile ilgili çalışmalar yapılması önerilmektedir.

## KAYNAKLAR

- Akçetin. E. (2010).“Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye”. Adıyaman *üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 3(5). 1-14
- Aydın. G.T. ve Öğüt. K.S. (2008a). “Lojistik Köy Nedir?”. 2. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu. Demiryolu Fuarı Bildiriler Kitabı*. İstanbul. 1439-1448
- Bayraktutan. Y. ve Özbilgin. M. (2014). “Türkiye’de İllerin Lojistik Merkez Yatırım Düzeylerinin bulanık mantık yöntemiyle Belirlenmesi”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 43.s. 1-36
- Dablanc. L.Ross. C. (2012). “Atlanta: A Mega Logistics Center İn ThePiedmontAtlanticMegaregion (PAM)”. *Journal of Transport Geography*. 24. 432–442
- Dareby Özdemir., D. (2008). ” *Lojistik Bir Merkez Olarak İstanbul’un Değerlendirilmesi* “. İstanbul: İstanbul
- Demiroğlu. Ş., Eleren. A. (2014). Küresel Lojistik Köyleri Ve Türkiye’de Kurulması Planlanan Lojistik Köy Bölgelerinin ÇKKV Yöntemleriyle Belirlenmesi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 42. 189-202
- Bayraktutan. Y. ve Özbilgin. M. (2014). “Türkiye’de İllerin Lojistik Merkez Yatırım Düzeylerinin bulanık mantık yöntemiyle Belirlenmesi”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 43.s. 1-36
- Elgün. M. N. ve Elitaş. C. (2011). “Yerel. Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi”. *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. 9(2). 630-645

- Erdal. M. (2005) “Küresel Lojistik Kavramı ve Lojistik Üsler”. [www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc](http://www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/Lojistik%20Yonetimi/Lojistik.doc) [Erisim Tarihi: 09.02.2016]
- Gafurov. I. Panasyuk. M. and Pudovik. E. (2014). “Interregional Logistic Center As The Growth Point Of Regional Economics”. *Procedia Economic sAnd Finance*. 15. 474 – 480
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2013). “Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları”. Ankara: GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI
- İzmir Ticaret Odası (2008). “Lojistik Merkez Kavramı Ve İtalya’ DakiLojistik Merkezler”. İzmir: İZMİR TİCARET ODASI4
- Hamzeh et al. (2007). “Logistics Centers To Support Projectbased Production In The Construction Industry”. *Proceedings*. 15. 181-191
- Hui et al. (2003). “Designing a fourth-party e-commerce logistics centre: a benefit, cost and risk analysis using AHP and ANP models”. *Int. J. Internet and Enterprise Management*, 1(1). 53-74
- Higgins et al. (2012). “Varieties of Logistics Centers Developing Standardized Typology and Hierarchy”. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 2288. 9-18
- Jaržemskis. A. (2007). “ResearchOn PublicLogisticsCentre As ToolForCooperation”. *Transport*. 22(1). 50–54
- Kabashkin. I. (2007). “LogisticsCentres Development İn Latvia”. *Transport*. 24(4). 241-246
- Kara. M. Tayfur. M. ve Basık. H. (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 6 (11). 69-84
- Karadeniz. V., Akbınar. E. (2011). Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi,. *Marmara Coğrafya Dergisi*. (24). 49-71
- Kampf. R. .Průša. P. and Savage. C. (2011). “SystematicLocation Of ThePublicLogisticCentres İn CzechRepublic”. *Transport*. 26(4). 425-432
- Karacadağ Kalkınma Ajansı (2013). “Güneydoğunun Lojistik Üssü Diyarbakır Lojistik Merkezi”. Diyarbakır :Karacadağ Kalkınma Ajansı.
- Kaynak. R. Koçoğlu. İ. ve Akgün. A.. E. (2014).“The Role of ReverseLogistics in theConcept of LogisticsCenters. *Procedia* ”. *Socialand Behavioral Sciences*. 109. 438 – 442
- Kaynak. M., Zeybek. H. (2007), İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye’deki Durum,Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 9 (2).39 - 58
- Klapita.V..Švecová . Z. (2006). “LogisticsCentersLocation”. *Transport*. 21(1). 48-52
- Kondratowicz. L. (2003). “ *Planning of Logistics Centers*”. Final Report. Edited by Ne-LocWorkPackage 1 Leader .II .Gdarisk. Poland.
- Li. Y..Liu. X. and Chen. Y. (2011). “SelectionOf Logistics Center Location Using AxiomaticFuzzy Set AndTOPSIS Methodology İn Logistics Management””. *ExpertSystemswith Applications*. 38. 7901–7908
- Marković.G..Gašić.M.. Kolarević.M..Savković . M. and Marinković . Z. (2013). “Application Of The MODIPROM Method To The Final Solution Of Logistics CentreLocation”. *Transport*. 28:4. 341-351
- Meidute. L. (2007). “EconomicalEvaluation Of LogisticsCentresEstablishment”. *Transport*. 22(2). 111-117
- Meidute. L.. (2005). “ComparativeAnalysis Of TheDefinitions Of LogisticsCentres”. *Transport*. 20:3. 106-110
- Palšaitis. R. and Bazaras. D. (2004). “Analysis Of TheProspectives Of İntermodal Transport AndLogisticsCentres İn Lithuania”. *Transport*. 19:3. 119-123
- Rao. C..Goh. M.. Zhao . Y. and Zheng. J. (2015). “LocationSelection Of City LogisticsCenters Under Sustainability”. *Transportation Research Part D* (36). 29–44
- Regmi. B. and Hanaoka. S. (2013). “LocationAnalysis Of LogisticsCentres İn Laos”. *International Journal of LogisticsResearchand Applications: A LeadingJournal of SupplyChain Management*. 16(3). 227-242

- Serhat Kalkınma Ajansı (2015). “*Kars Lojistik Doğu'nun Merkezi*”. Kars: Serhat kalkınma Ajansı
- Sulgan. M. (2010). “LogisticsPark Development İn Slovak Republic”. *Transport*. 21(3). 197-200
- Tanyaş. M. ve Paksoy. T. (2012). “*TR52 Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Strateji Planı ÖnHazırlık Raporu*”. Konya: Mevlana Kalkınma Ajansı
- TOBB (2012), *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011*, TOBB
- Uysal. H. Yavuz. K. (2014). “Selection of Logistics Centre Location via ELECTRE Method: A Case Study in Turkey”. *International Journal of Business and Social Science*. 5(9). 276-289
- Vural. C.A. ve Tuna. O. (2015). “ThePrioritisation Of Service Dimensions İn LogisticsCentres: A FuzzyQualityFunction Deployment Methodology”. *International Journal of LogisticsResearchand Applications: A LeadingJournal of SupplyChain Management*. 1-22
- Yılmaz. R., Kubaş. A., Erbay . R. ve Bengi. B. (2014). “*Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu*”. Tekirdağ: Trakya kalkınma Ajansı. CTSO. Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı
- Žak. J. and Weęłński. S. (2014).”The Selection Of The Logistics Center Location Based On MCDM/A Methodology”. *Transportation Research Procedia*. 3. 555-564
- Zalluhoęlu. Vd (2014).” Lojistik Köy Kurulumunun Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Açısından Değerlendirilmesi: İzmir Örneği”. *Transportation Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*. 5(2). 81-103
- <http://www.transport.com.tr/kap9,111@2200.html>
- <https://www.linkedin.com/pulse/kalkinmada-lojistik-koylerin-onemi-hakan-b%C3%BCt%C3%BCner-ph-d->
- <http://www.milliyet.com.tr/kars-lojistik-merkez-de-saha-calismasi-kars-yerelhaber-756269/>,
- <http://www.tcdd.gov.tr/lojistik-merkezler+m129>,
- <http://www.rayhaber.com/2016/07/bakan-arslandan-baku-kars-tiflis-demiryolu-projesi-aciklamasi/>

## Ek 1: Türkçe Yazında Yapılan Çalışmalar

YAZAR	YIL	MAKALE ADI	AMACI	TÜRÜ/ YÖNTEM/ DEĞİŞKENLER	SONUÇ
Kaynak ve Zeybek	2007	İntermodal Terminalerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkurları ve Türkiye'deki Durum	Sürdürülebilir bir ulaşım sistemi için intermodal taşımacılık sisteminde terminal anlayışındaki yeni eğilimleri incelemek	Lojistik merkez (Derleme)	Çağdaş yük akış düzenin ve tedarik zincirinin odak noktası dağıtım merkezleri olmaktadır. Türkiye'nin ulaşım sisteminin intermodal taşımacılık açısından en zayıf noktası, ulaşım türleri arasında aktarma yapılan terminallerdir. Mevcut sistem her ulaşım türü tarafından ayrı ayrı yönetilmektedir ve lojistik merkez değildir. Kamu-özel sektör işbirliği yapılmalıdır. Yer iyi seçilmelidir.
Darby	2008	Lojistik Bir Merkez Olarak İstanbul'un Değerlendirilmesi	Yer seçimi kriterleri nelerdir. Liman, havalimanı, demiryollarında gümrüklerde karşılaşılan sorunlar,	SWOT analizi . UTİKAD üyesi 72 lojistik firması ile anket yapılmıştır	Limanda yönetsel sorunlar, depolama sahası yetersizliği, Havalimanına yakın lojistik merkez olmayışı, kargo terminalinde taşıma hizmeti yetersiz, Demiryolu ağı ve hattı eski ve yetersiz. E-5 ve TEM'e, gümrüğe, havalimanına ve limana yakınlık faktörlerine dikkate alınmalıdır.
Kara, Tayfur ve Basık	2009	Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye	Türkiye'nin lojistik üs olma yolundaki performansını ele almak	Lojistik Performans Endeksi (LPE) raporu yoluyla değerlendirme yapılmıştır. (İkincil veriler)	Dünya bankasının yayınladığı rapora göre; 150 ülke içinde Türkiye 34. sırada yer almıştır. (1) Gümrükler, (2) Altyapı, (3) Uluslar arası sevkiyat, (4) Lojistik yetkinlik, (5)Yük izleme, (6)Yurt içi lojistik maliyetler, (7)Zamanında teslim gibi 7 değişken dikkate alınmıştır. Kombine taşımacılık, bilgi teknolojisi gibi fiziki altyapı, yasal ve kurumsal iyileştirmeler yapılmalıdır.
Akçetin	2010	Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye	Türkiye'nin Avrupa Birliğine giriş sürecinde, sahip olduğu son derece önemli ticari konumuna ve bu konumun ortaya çıkarmış olduğu fırsatlara değinmek.	Lojistik Merkez (Derleme)	Deniz ticaretine önem verilmeli, her liman lojistik merkez olmalı. Fiziksel ve kurumsal alt yapı iyileştirilmeli. Gümrük işlemleri basitleştirilmeli. Sanayi politikası içinde lojistik sektörüne önem verilmelidir, Lojistik köylerin/merkezlerin tamamlanmalıdır, Lojistik hizmeti üretecek olanlar kirlilikten arındırılmış bilgiye erişebilmeli, Lojistik performans endeksi araştırmasına göre Türkiye'den daha iyi konuma sahip ülkelerin uygulamaları ile ilgili akademik çalışmalar yapılmalıdır, Avrupa-Asya-Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya alternatif hatlar oluşturulması ve transit yüklerin ülkeden geçişini kolaylaştıracak yeni düzenlemeler yapılmalıdır.
Elgün ve Elitaş	2011	Yerel, Ulusal ve Uluslararası Taşıma ve Ticaret Açısından Lojistik Köy Merkezlerinin Seçiminde Bir Model Önerisi	Türkiye'de lojistik köylerin kuruluş yerlerinin belirlenmesi için bir model önermek	"Çok kriterli ağırlıklandırma" modeli izlenmiştir. Ana ve alt kriterler belirlenmiş, Delphi yöntemi kullanılarak ele alınan 7 bölge puanlamaya tabi tutulmuştur	Ana kriterler: (1) Ulaşım bağlantısı, (2) Konum ve bağlantılar, (3) Arazi (4) Yer in uygunluğu (Yerel, Ulusal, Uluslar arası Açından) olarak belirlenmiştir. Sonuçlar; Lojistik köy olarak Konya, Mersin, Bilecik ve Eskişehir olmak üzere dört farklı il ön plana çıkmış ve bunların güçlü ve zayıf yanları belirtilmiştir.
Elgün	2011	Ulusal Ve Uluslararası Taşıma Ve Ticarete Lojistik Köylerin Yapılma Esasları ve Uygun Kuruluş Yeri Seçimi	Çok sayıda alternatif bölge içinden lojistik köy için uygun olan veya olanları seçme	Lojistik Merkez (Derleme)	Lojistik köyler, çok çeşitli ve yoğun ulaşım ağlarına yakın yerlere kurulmalı, fonksiyonel, çevreci ve mevzuata uygun olmalı ve iyi yönetilmelidir, Delphi uzmanlık uygulamalarıyla kabul edilebilir ve kıyaslanabilir bir model olup lojistik merkezlerin değerlendirilmesinde kullanılabilir.
Karadeniz ve Akpınar	2011	Türkiye'de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi	Türkiye'deki Lojistik köy uygulamalarını incelemek ve Trabzon önerisi getirmek	İkincil veriler, yazın ve gözlemler kullanılarak değerlendirilmeler yapılmıştır.	Samsun, Eskişehir, Balıkesir, Kayseri, İzmit, İstanbul, Mersin, Uşak, Erzurum, Konya, Denizli, Bilecik lojistik köylerine değinilmiş ve liman, demiryolu (yakın gelecekte), kentsel arazi kullanımı, mevcut ulaşım sistemini dikkate alarak Trabzon lojistik köyü kurulması önerilmiştir.
Bayraktutan ve Özbilgin	2014	Türkiye'de İllerin Lojistik Merkez Yatırım Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemiyle Belirlenmesi	Dış ticaret hacmi, ulaştırma altyapısı ve taşınan yük miktarı değerlendirilerek Türkiye'de lojistik merkez potansiyeli taşıyan illerin tespit edilmesini	Klasik mantık, Bulanık Mantık, Matlap	Dış ticaret Hacmi, Nüfus, Karayolu, Denizyolu, Hava yolu Yük Trafığı, Demiryolu uzunluğu gibi kriterler kullanılmıştır. Türkiye'nin konumunun yarattığı lojistik potansiyel lojistik merkez yatırımlarıyla desteklenmelidir, Düzey 1 kategorisinde bulunan 5 ilin (Sıra İstanbul, Kocaeli, İzmir, Adana, Mersin ), belli kriterler ve kural tabanına göre yüksek düzeyde lojistik potansiyele sahip illerdir. Düzey 2 kategorisinde bulunan iller (Sırası ile Bursa, Gaziantep, Ankara, Hatay, Manisa, Sakarya, Denizli, Kayseri, Antalya) bölgesel lojistik merkez yatırımı önceliği taşıyan illerdir. Düzey 1 ve Düzey 2'de öne çıkan iller, TCDD'nin lojistik merkez kurmayı planladığı iller ile tam olarak örtüşmemektedir.
Demiroğlu ve Eleren	2014	Küresel Lojistik Köyleri Ve Türkiye'de Kurulması Planlanan Lojistik Köy Bölgelerinin ÇKKV Yöntemleriyle Belirlenmesi	Küresel lojistik köy olma potansiyeli olan bölgeleri belirlemek	AHP ve PROMETHEE Çok Kriterli Karar Verme yöntemleri kullanılmıştır.	7 liman değerlendirilmeye alınmıştır ve (1) bölgesel, (2) kapasite, (3) ticari, (4) demografik ve (5) ulaşım gibi beş ana kritere göre değerlendirilmiştir. Sonuçta Mersin limanı birinci sırada çıkmıştır.
Zallıhoğlu vd	2014	Lojistik Köy Kurulumunun Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Açısından Değerlendirilmesi: İzmir Örneği	Lojistik köylerde taraf olan hizmet sağlayıcıların İzmir'de kurulması planlanan lojistik köy projesine bakış açısını ortaya koymak	Odak grup çalışması ve Bulanık Viktor yöntemi kullanılmıştır.	Konum, karayolu, hava yolu, demiryolu, liman, gümrükleme, teşvikler, altyapı gibi kriterlerdir. Yazında lojistik köylerle ilgili (kuruluş yeri, özellikleri, faydaları, örgüt yapıları ele alınmış) bir boşluğu doldurmuştur. Kurulumu maliyetlidir ve coğrafi, fiziki, kurumsal altyapı gerektirir. Hizmet sağlayıcıların (gümrük, banka, sigorta, depo, sosyal tesis, güvenlik, toplu taşıma, otel, yakıt vb) desteği alınmalıdır.



**Ek 2: Uluslararası Yazında Yapılan Çalışmalar**

YAZAR	YIL	MAKALE ADI	AMACI	TÜRÜ/YÖNTEM/DEĞİŞKENLER	SONUÇ
Hui <i>et al.</i>	2003	4. Kısım E-Ticaret Lojistik Merkezin Tasarımı: ANP ve AHP Kullanarak Fayda, Maliyet Ve Risk Analizi.	ANP ve AHP kullanarak lojistik merkezin fayda, maliyet ve risk analizini yapmak ve Hong Hong havayolu sektöründe lojistik merkezi rekabetçiliği artırabilir mi? araştırmaktır.	Hükümet, yatırımcı ve kullanıcı için ve tümünü birleştiren model için değerlendirildi	Önerilen modelin kullanılabilirliği sonucuna ulaşıldı.
Palsaitis ve Bazaras	2004	Litvanyadaki İntermodal Taşımacılık Ve Lojistik Merkezlerinin İleriye Dönük Analizi	Litvanyada bölgesel lojistik merkezlerin kurulmasının ülkeye katkıları	Lojistik merkez (Derleme)	1) Litvanyada bölgesel lojistik merkezlerin kurulması ülkede ulaşım ile ilgili altyapının iyileştirilmesi için temel önlemlerden biridir 2) Kurulacak ilk kamu lojistik merkezi büyük ticari şirketler ile Avrupa içinde ve dışındaki diğer lojistik merkezlerle koordinasyonu sağlayacaktır 3) Taşıma koridorları ayrı bölgelere ve tüm ülkeye bağlı iş üzerinde önemli etkiye sahip olacaktır 4) Uluslararası intermodal transit trafiki Litvanyadaki lojistik merkezlerin tamamlayıcı faaliyetlerini de aynı zamanda geliştirecektir 5) Sürdürülebilir nakliye çözümleri ve ticaret için Avrupa standartlarına uygun merkezler kurulmalıdır
Meidute	2005	Lojistik Merkezlerin Tanımlanmasının Karşılaştırmalı Analizi	Lojistik Merkez tanımının analizi	Lojistik merkez (Derleme)	1) Lojistik Merkez yaklaşımı yeni iş çözümleri ve işbirliği ihtimallerini sağlar 2) Lojistik merkez kavramının basit tanımlaması için net bir bakış açısı yoktur 3) Lojistik merkezlerin ulaşım altyapısı ve iş üretimi olarak iki yönü vardır 4) Bir lojistik merkez kurulduğunda yer seçimi için ana pek çok faktör dikkate alınmalıdır (Örneğin : doğru konum, bölge altyapı durumu, kar getirecek ve rekabetçi şartlar vs...)
Klapita ve Švecová	2006	Lojistik Merkez Lokasyonu	Belirsiz maliyetlerle lojistik merkezlerin optimal lokasyonunu bulmak için temsili bulanık sayılar kullanarak olası bir yöntem sunmak	Bulanık Setler	Bu çalışmada nesne süresi, amaç fonksiyonunun değeri, terminalerin optimal numaraları ve isimlerinin ve aynı zamanda müşteri ilişkileri kriterleri kullanılmıştır. Parametre ve değerleri değiştirilerek bu yöntem lojistik merkez lokasyon seçimi için bir alternatif olabilecektir.
Şulgan	2006	Slovak Cumhuriyeti'nde Lojistik Parkı Gelişimi	Slovak Cumhuriyeti'nde lojistik parklar gelişimine ilişkin güncel durumunu ve lojistik parkların temel karakteristiklerini sunmak.	Lojistik park için karşılaştırmalı analiz, SWOT analizi, Ulaştırma altyapısı araştırması, Pazarlama araştırmaları ve planları	1) Bölgeyle ilgili teknik altyapı ağı kara ve demiryolu ağı ile trafik bağlantılarını değerlendirmek gereklidir 2) Bölgesel yer seçiminde muhtemel bölgesel potansiyel, bölgenin güçlü ve zayıf noktaları, sınırlar ve riskler dikkate alınmalıdır 3) Zilina bölgesi Lojistik merkez ve lojistik hizmet gelişimi için bir çok fırsat sunar.
Meidute	2007	Lojistik Merkez Kurulmasının Ekonomik Değerlendirilmesi	Özel ve kamu yatırımları ile finanse edilen yeni bir Lojistik Köyün mali canlılığı değerlendirmek için method sunmak.	Detaylı finansal değerlendirme Modeli kullanılmıştır. Bu model 4 farklı aşamadan oluşur: Yer seçimi ve trafik tahmini (Makro ve Mikro düzeyde), Sunulan hizmetler ve boyutları, Yatırım ve işletme maliyetlerinin tahmini, Yatırım değerlendirme	Yeni bir lojistik köy için bu modelin kolayca uygulanabiliridir
Jaremski	2007	İşbirliği İçin Bir Araç Olarak Yerel Lojistik Merkezi Üzerine Araştırma	Lojistik merkez kavramı ve kullanıcılara yararlarına odaklanmıştır.	Litvanya'daki Küçük ve orta boy 11 işletmede lojistik merkez içindeki işbirliğinin avantajları incelenmiştir.	Kapsam Ekonomisi, Kaynak İhtiyacı ve Ölçek Ekonomisi konularında bir lojistik merkez içindeki işbirliğinin fayda sağlayacağı belirtilmiştir. Bunun yanında farklı taşıma modları arasında etkileşim, artan kargo kapasitesi ve yeni ek servislerde sayılabilecek faydalardandır.
edirik zincirinde Farklı Stimülasyon modelleri			1) Değer zinciri analizinde lojistik merkezin rolü nedir? karşılaştırılmıştır		İnşaat Sektöründe Proje Temelli Üretim İnşaat Desteklemek İçin Lojistik Merkezler
			2) Tedarikçi ile Satıcı arasında Lojistik merkezin olması işlemin süresini ve maliyetlerini kısaltır.	Hamzeh <i>et al.</i>	2007

## Ek 2: Devamı .... Uluslararası Yazında Yapılan Çalışmalar

YAZAR	YIL	MAKALE ADI	AMACI	TÜRÜ/YÖNTEM/DEĞİŞKENLER	SONUÇ
Kabashkin	2007	Litvanyada Lojistik Merkezlerinin Gelişimi	Lojistik Merkez Gelişimi için Ulusal girişimleri tartışmak	"Multimodal Sanal Lojistik Merkezi" (MVLC) oluşturularak Letonya ve komşu ülkeler arasında sanal bir tek nokta oluşturulmuştur.	Limanlar ve lojistik kalkınma projelerinin başarısı transit trafiğinin gelişimi bağlıdır. Entegre taşımacılık kavramı ulaşım araçları, örgütler ve yetkililer arasında verimli arabirim sağlayacak şekilde gelişmiş olmalıdır. Liman bölgesinde bir lojistik merkezi oluşturacak ulaşım merkezi (multimodal merkezi) olacaktır.
Kampf, PrůšaveSavage	2011	Çek Cumhuriyeti'ndeki Kamu Lojistik Merkezlerinin Sistematiği Konumu	Çek Cumhuriyetinde kamu lojistik merkezi için en uygun konumu belirlemek için gerekli parametreleri belirlemek.	Ahp Tekniği kullanıldı.  Çek Cumhuriyetindeki Lojistik Merkezlerin Durumu, sınıflandırılması ve kamu lojistik merkezlerinin inşası yaklaşımları incelenmiştir.	Central Bohemia, South Moravia, Moravia-Silesia) 9 ayrı kriterlere göre (Otoyol, 1. Sınıf otoyol, 2. Sınıf otoyol, Ulusal Demiryolu, Bölgesel Demiryolu, Havaalanı, Denizyolu, Nüfus, GSMH değeri) değerlendirilmiş ve en uygun Kamu Lojistik merkezi olarak Central Bohemia çözümlenmiştir.
Liet al.	2011	Lojistik Yönetiminde Aksiyomatik Bulanık Set Ve TOPSIS Yöntemi Kullanılarak Lojistik Merkezi Lokasyonun Seçimi	Lojistik merkez Lokasyonun seçiminde kapsamlı bir metodoloji sunmak	Aksiyomatik Bulanık Set  TOPSIS Yöntemi	Lojistikte rekabetçi bölgelerde seçim yapmak için değerlendirme sürecinde hibrit bir yöntem sunulmuş ve bu yöntemin konum seçimi ve değerlendirilmesi için daha objektif bilgi sağladığı belirtilmiştir.
Dablanc ve Ross	2012	Atlanta: Piedmont Atlantik Mega Bölgesi (PAM) İçinde Bir Mega Lojistik Merkez	Taşımacılık ve Lojistik faaliyetlerinin konumsal kalıpları ve bunlarla ilişkili planlama ve politika konularına lojistik endüstrisinin coğrafik konumunun en önemli iki yönüne yani lojistik genişleme ve lojistik faaliyetlerinin polarizasyonuna (kutuplaşma) bakılarak Atlanta özelinde incelenmesi.	Lojistik merkez (Derleme)	Lojistik merkez konumunda Lojistik genişleme ve Lojistik faaliyetlerin kutuplaşması konuları önemlidir. Bunun yanında bu merkezlerden yerel yönetimler iş ve vergi gelirleri elde edilebilir.
Higgins et al.	2012	Lojistik Merkez Türleri: Standardize Edilmiş Tipoloji ve Hiyerarşi Geliştirme	Yazını inceleyerek birleştirilmiş ve standardize edilmiş lojistik merkez tipoloji ve hiyerarşisi önermek	Lojistik merkez (Derleme)	Lojistik merkezle ilgili terimler ve tipolojiler (dağtım, hinterland, intermodal, yikleme, ambar, tren, liman, hava kargo, uydur terminali) incelenmiştir. Merkezlerin boyutu, etkisi, katma değer yaratan faaliyetleri ve lojistik süreci ve nakliyedeki fonksiyonuna göre imkanlar hiyerarşisi oluşturulmuştur. Depolama(1), Taşıma(2), Kavşak(3) düzeyi.
Regmi ve Hanaoka	2013	Laos'daki Lojistik Merkezlerin Lokasyon Analizi	Lojistik merkezlerinin lokasyon analizinde kullanılan farklı değerlendirme kriterlerini belirlemek	AHP yöntemi kullanılmıştır.  AHP-GP (goalprogramming) yöntemi kullanılmıştır	5 değerlendirme kriteri seçilmiştir(Geliştirme ve operasyon maliyetleri,Ulaştırma zamanı, Birden çok taşıma türü bağlantısı, Çevresel etkiler, Bölgesel ekonomik gelişme) ve 4 il arasında karşılaştırma yapılmıştır ve Thanaleng bölgesi en etkin çıkmıştır.
Marković et al	2013	Lojistik Merkezi Konumu Seçiminde Nihai Çözüm İçin Modiprom Yönteminin Uygulanması	Önerilen bu yöntemin optimum lojistik merkezi konularını seçimi sırasında karar vericiler için kapsamlı bir araç olması.	PROMETHEE Yöntemi  MODIPROM Yöntemi (Modifiye Edilmiş Promethee Yöntemi)	Lojistik merkezi yer seçim probleminde,çözüm için önerilen yöntemin etkinliği ve pratiklik olduğu ve bu yöntemin bulanık küme teorisinin uygulaması ile genişletilebileceği belirtilmiştir.
Kaynak et al	2014	Lojistik Merkezler Kavramı İçinde Tersine Lojistik Rolü	Tersine Lojistik zinciri içindeki Lojistik merkezlerin rolünü vurgulamak.	Tersine Lojistikte Lojistik Merkezi Fırsatları (Derleme)	Yüksek ekonomik büyüme, paylaşılan kaynak kullanımı, açık inovasyon kaynakları, işbirlikçi süreçler iyileştirme, sağlanırlaştırılmış ters gönderiler ve tamir birimleri ile yani Lojistik Merkez içinde gelişen tersine lojistik faaliyeti ile ulaştırılabilir olacaktır.
Zak ve Wegłński	2014	MCDM/A Metodolojisine Dayalı Lojistik Merkezi Konumu Seçimi	Lojistik Merkez seçim problemi için için varyant ve tutarlı kriterleri belirlemek, karar vericilerin seçimlerini modelleyip deneyimlerinin sonuçlarını göstermek	Çok Faktörlü Karar Verme (Electre Yöntemi)	Lojistik Merkez yer seçimi iki aşamalı bir problemidir (Bölgenin hem Makro hem de Mikro Analizi gerekir). Lojistik Merkez yer seçimi probleminin analizinde ELECTRE yönteminin uygulanabilirliğini kanıtlanmıştır.
Gafurovet al.	2014	Bölgesel Ekonomi Büyüme Noktası Olarak Bölgesel Lojistik Merkezi	Büyük ölçekli lojistik merkezinin (LC) veya Bölgesel Lojistik Merkezlerin (LLC) bölgesel ekonomisinin gelişimi üzerine etkisini incelemek.	Swot Analizi ile Tatar Cumhuriyeti (Sviyazhsk) ICLC sinin rekabetçi gücü  Lojistik merkez (Derleme)	Bu bölgede yapılacak bir Bölgesel Lojistik Merkezlerin (LLC) bölge ekonomisi üzerinde pozitif yönlü etkisi olacaktır.
Uysal ve Yavuz	2014	Electre Metodu Yolıyla Lojistik Merkez Lokasyonu Seçimi: Türkiye'den Bir Örnek Olay	Çok kriterli karar verme yöntemi yoluyla uygun kuruluş yerinin belirlenmesi	Electre (AHP, TOPSIS, Fuzzy TOPSIS, ELECTRE, Fuzzy AHP arasından)	11 lojistik faktör (Limana yakınlık, Havaalanına yakınlık, iskan bölgesine uzaklık, Trafik yoğunluğu, Altyapı, Otoyol bağlantısı, Çevre güvenliği gibi) kullanılarak Batı Karadeniz'deki altı alternatif bölge arasından uygun kuruluş yeri belirlenmiştir.
Rao et al.	2015	Sürdürülebilirlik Kapsamında Kent Lojistik Merkezi Yer Seçimi	Sürdürülebilirlik (üç boyutlu yani ekonomik, sosyal ve çevresel) bakış açısıyla Kent Lojistik Merkezi Yer seçimi için yeni bir değerlendirme sistemi sunmak	2 li hibrit sıralı ağırlıklıortalama yöntemi (THOWA), Bulanık TOPSIS	1) Bu yöntemin etkili bir bilgi toplama sürecinde bilgi kaybı ve bozulmasını önlediği, karar verme sürecinde duygusal faktörlerin( önyargıların) olumsuz etkilerini azaltabileceği, u yöntemle bulunan değerlendirme sonuçlarının belli ve kesin bir anlamı olacağı belirtilmiştir.
Vural ve Tuna	2015	Lojistik Merkezlerinde Hizmet Boyutları Önceliklendirilmesi: Bulanık Kalite Fonksiyon Yayılımı Metodolojisi	Lojistik merkezlerinde müşteri odaklılık, müşteri beklentilerini ve hizmet özelliklerini önceliklendirme ve sınıflandırma	Nitel Araştırma: İçerik analizi ve yarı yapılandırılmış mülakat, Nicel Araştırma: Araştırma ve Bulanık Kalite Fonksiyon Yayılımı Modeli	Lojistik Merkezlerinin None-stop alışveriş, tedarik zinciri çözümleri, çatışma çözüme, inovasyon ve danışmanlık gibi katma değerli hizmetleri iyileştirmek önceliği almıştır. Bunlar güvenlik, emniyet, bakım ve benzeri standart servisleri takip etmiştir.

**Kaynak:** Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.