

MERSİN LOJİSTİK STRATEJİ PLANI

MAESTRO DANIŞMANLIK A.Ş. & ATILLA YILDIZTEKİN

NİSAN 2009

TEŞEKKÜR

Mersin,08.04.2009

Günümüz dünyasında ekonomik savaş artık kentler arasında gerçekleşmektedir. Bu nedenle kent aktörlerinin kentlerinin kalkınma için kaynaklarını doğru analiz etmesi ve yatırımlarında doğru alanlara kanalize edilmesi kararları büyük önem taşımaktadır.

Mersin kenti, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası liderliğinde çok sayıda kurumun katkısıyla ve 36 aylık bir çalışma sonrasında 3 sektöre yatırım yapılmasının kent için doğru olacağı saptamasında bulunmuştur.

Lojistik, Turizm ve Tarım.

Akabinde her üç sektörle ilgili geniş katımlı Platformlar kurulmuştur. Bu Platformlardan biri olan Lojistik Platformu; Dış Ticaret Müsteşarlığı, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası ile Mersin Deniz Ticaret Odası finansal katkılarıyla bir bütçe oluşturmuş ve kentin Lojistik Strateji Planının hazırlanması işini ihale etmiştir.

İhaleyi kazanan Maestro Danışmanlık A.Ş.& Atilla Yıldıztekin Konsorsiyumu Temmuz 2008 de sözleşmeyi imzalayıp, Ağustos ayında işe başlamıştır. Yaklaşık 8 aylık bir sürede tamamlanan Mersin İli Lojistik Strateji Planında konsorsiyumun uzmanları dışında yapılan panel, çalıştay ve bire bir görüşmelerde çok değerli görüş, öneri ve eleştirileriyle katkı sağlayan 100'e yakın kişi ve kuruluş olmuştur.

Bu anlamda aşağıda isimleri yazılı kişi ve kurumlara, bu projeye sağladıkları katkılar nedeniyle içtenlikle **TEŞEKKÜR** eder, Mersin kentinin ortak aklıyla oluşan bu Master Planın, kente yeni katma değerler sunarak zenginleşmesine katkı sağlayacağına ve kent iktisat tarihinde bu girişime öncülük yapanların her zaman saygıyla anılacağına inancımızı belirtmek isteriz.

Saygılarımızla.

Ferudun GÜNDÜZ
Yönetim Kurulu Başkanı
MAESTRO DANIŞMANLIK A.Ş.

Atilla YILDIZTEKİN
Lojistik Yönetim Danışmanı

FİNANSAL DESTEK VEREREK PROJEYE KATKI SAĞLAYANLAR

Dış Ticaret Müsteşarlığı

Mersin Ticaret ve Sanayi Odası

Mersin Deniz Ticaret Odası

GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİYLE PROJEYE KATKI SAĞLAYANLAR

Sayın Kürşat TÜZMEN	Devlet Bakanı
Sayın Hüseyin AKSOY	Mersin Valisi
Sayın Macit ÖZCAN	Mersin Büyükşehir Belediye Başk.
Sayın Ahmet ZAHTEROĞULLARI	Mersin İl Özel İdaresi Genel Sekr.
Sayın Mustafa KILIÇASLAN	Mersin Defterdarı
Sayın Şerafettin AŞUT	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başk.
Sayın Cihat LOKMANOĞLU	Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başk.
Sayın Süleyman TOSUN	Mersin Gümrükleri ve Muhafaza Baş Müdürü
Sayın Kaan SÜRMEİ	DTM Lojistik Daire Başkanı
Sayın Jozef ATAT	Mersin Lojistik Platformu Başkanı
Sayın Faik BURAKGAZİ	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Meclis Başkanı
Sayın İbrahim KİPER	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (2004-2009) Meclis Başk.
Sayın Başkan Kadir DÖLEK	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Sayın Adem SERİN	Mersin İl Genel Meclisi Başkanı
Sayın Selami GEDİK	AKİB Genel Sekreteri
Sayın Cenk CENKİMENOĞLU	Mersin-Tarsus OSB Bölge Müdürü
Sayın Bülent YÜREKLİ	Mersin Büyükşehir Belediyesi İşl.ve İşt.Daire Başk.
Sayın Hasan ÖZKAN	Karayolları 5.Bölge Müdürlüğü Planlama Müd.
Sayın Edvar MUM	MESBAŞ Genel Müdürü
Sayın Betül BARBUR	MESBAŞ Genel Müdür Yrd.
Sayın Ali DOĞAN	MESİAD Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın Mustafa GÜLER	MESİAD Yüksek İstişare Kurulu Başkanı
Sayın Kasım TANRIÖVER	MEGİAD Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın Cavidan DEMİRAĞ	GİŞKAD Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın Doğan Narin	TURAB Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın Refik CANATAN	Mersin Yaş Meyve Komisyoncuları Derneği Başkanı

Sayın Baki ŞİMŞEK	Mersin Gümrük Müşavirleri Dernek Başkanı
Sayın Mehmet DENİZ	ERMAN Nakliyat A.Ş. Y.K. Başkanı
Sayın Nevaf KILIÇ	Kılıç Grup Y.K. Başkanı ve Genel Müdürü
Sayın Necat HAKSAL	Toros Gübre A.Ş. Genel Müdürü
Sayın Hüseyin GÖKTEN	Nokta Lojistik Yönetim Kurulu Başk. Yrd.
Sayın Sabit AHMETLER	Nokta Lojistik Yönetim Kurulu Başk. Yrd.
Sayın Gündüz ŞENEL	IMISK Group Operasyon ve Pazarlama
Sayın Erdal ŞENEL	İnşaat Mühendisleri Odası Mersin Şube Sekreteri
Sayın Hikmet GÜNDÜZ	İnşaat Mühendisleri Odası Mersin Şube Y.K.Üyesi
Sayın Selçuk UYSAL	Teknotaş Personel Müdürü

Mersin Lojistik Platformu üyeleri

Sayın Atahan ÇUKUROVA	MDTO Yönetim Kurulu Üyesi
Sayın Halil DELİBAŞ	MDTO Genel Sekreter Yrd.
Sayın Kürşat TEZKAN	MIP Genel Müdür Yrd.
Sayın Doç Dr. Mehmet İsmail YAĞCI	Mersin Üniversitesi İ.İ.B.F. MYO Müdürü
Sayın Saruhan Özerk İLBEYİ	Mersin Üniversitesi İ.İ.B.F. MYO Müdür Yrd.
Sayın Fevzi FİLİK	MTSO Projeler Ofisi
Sayın Fuat ÖZDEMİR	Önder Gümrükleme Y.K. Başkanı
Sayın Tuğrul YAZICIOĞLU	Soda Sanayi A.Ş. Lojistik Müdürü
Sayın Bora GÜNER	ATAKO Lojistik Hizmetler Müdürü
Sayın Murat TORUN	Çukurova Kalkınma Ajansı - Uzman
Sayın Yusuf ZENCİRDEN	TCDD Mersin Limanı İrtibat Koord.

PROJE TAKIMI

- Doç Dr.H.Murat ÇELİK İzmir Yüksek Teknoloji Enst. Şehir ve Bölge Plancısı
- Doç. Dr. İsmail TUNCER Mersin Üniversitesi-Ekonomist
- Doç. Dr. İsmail Bilge ÇETİN 9 Eylül Üniv. Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Y.O.
- Doç Dr. Engin AKTAŞ İzmir Yüksek Teknoloji Enst. İnşaat Mühendisliği Blm.
- Doç.Dr. Ayşe ŞAHİN Mersin Üniversitesi-İşletme Bölümü
- Murat TURHAN Dış Ticaret Uzmanı
- Erdem YEŞİLOĞLU Kalite Yönetim Sistemi ve Araştırma Uzmanı
- Tanla HATUNGİL Mersin Üniversitesi Dış İlişkiler Bölümü

YÖNETİCİ ÖZETİ

1. Amaç

Bu rapor, Mersin'in, Doğu Akdeniz'de bir "lojistik üs" ve buna bağlı "hub limanı" olması için uzun dönemli bir master plan çalışmasını kapsamaktadır. Mersin'in uluslararası lojistik pazarındaki payının artırılması, rekabet gücünün geliştirilmesi ve Akdeniz'de önemli bir hub limanı olmasına yönelik gerekli yatırımların gerçekleştirilmesi, altyapıların iyileştirilmesi, gerekli önlemlerin alınması ve bu amaca yönelik işbirliği ve tanıtım faaliyetlerinin yerine getirilmesi hedeflenmiştir. Entegre lojistik yönetimi ve lojistik sektöründe bölgesel kurumsallaşma ise uzun vadeli diğer hedeflerdir. Master plan kapsamında bu hedeflere ulaşılabilmesi için izlenmesi gereken yol haritası da belirlenmiştir. Plan kapsamında, Mersin'de lojistik hizmetlerin birleştirileceği bir Lojistik Merkez (Lojistik Köy, İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) oluşumu da ele alınmıştır.

Mersin Lojistik Strateji Planı, Mevcut Durum Raporu, Uzun Dönemli Stratejiler ve Master Plan olmak üzere üç bölümde hazırlanmış ve bu üç bölüm biraraya getirilip; gerekli düzenleme ve eklemeler yapılarak Sonuç Raporu haline getirilmiştir. Mersin Lojistik Strateji Planı'nın hazırlanmasındaki amaçlar şunlardır:

- Lojistik sektörü ile ilgili dil birliği ve anlayışı sağlamak
- Küresel çerçeveden başlayan stratejileri lokal ölçüğe indirmek
- Strateji planı üzerinde Lojistik Köy'ün gerekliliğini ortaya koymak
- Farklı lojistik odakları tanımlamak ve etkilerini incelemek
- Farklı lojistik modların birleşebilme durumunu belirlemek
- Yenilenebilen sayısal değerlere ulaşmak
- Eğitim dahil yerel ihtiyaçları tespit etmek
- Mersin İli ve bölgesinin lojistik açısından mevcut durumunu belirlemek
- Kentsel lojistiği düzenlemek
- Intermodal taşımacılığı geliştirmek
- Mersin Limanı'nın durumunu belirlemek
- Lojistik Köy alternatif alanlarını ve işletme modellerini belirlemek

Bu çalışmaların yapılması sonucunda ulaşılabilecek olan hedefler de şu şeklide belirlenmiştir:

- Mersin'in lojistik altyapısının, orta-uzun vadede planlanması
- Artan lojistik faaliyetlerin, yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi
- Lojistik eğitime ilişkin alt ve üst yapı ihtiyacının belirlenmesi
- Mersin ile diğer şehirler arasındaki lojistik bağlantısının geliştirilmesi
- Mersin Limanı'na "hub liman" özelliği kazandırılması
- Mersin'in, Orta Asya ve Çin ürünlerinin denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Orta Doğu taşımacılığındaki rolünün artırılması
- Mevcut ve planlanan lojistik altyapısının düzenlenmesi
- Mersin, GAP bölgesinin hammadde ve yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve bir giriş ve çıkış kapısı olması
- Demiryolu bağlantısının işlevinin artırılması
- Mersin'in Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi

2. Mevcut Durum

Lojistiğin Mersin bölgesindeki mevcut durumunu belirlemek amacıyla, Dünya ölçeğinde lojistik sektörünün ne durumda olduğunun belirlenmesi gerekmektedir. Lojistik potansiyel, Dünya ticaretinin büyüklüğü ile, küresel taşımacılıkla ve bu değerlerin gelişme hızı ile doğrudan ilişkilidir. Küresel rakamlar bize ölçeğimizin hala çok küçük olduğunu ve küresel sahada henüz etki yapacak büyüklüğe ulaşmadığımızı göstermektedir. Büyümeye yetişebilmek amacıyla daha büyük ve daha çok adım atmamız, ölçekleri büyütmemiz ve bunları sağlamak için gerek akademik, gerekse endüstriyel gelişmemizi gerçekleştirmemiz gerektiğini görmekteyiz.

Taşımacılık, lojistiğin temel fonksiyonudur. Küresel taşıma içinde geçmişteki İpek Yolu benzeri taşıma koridorları oluşturulmakta ve bu koridorlar içinde taşımacılığı ve lojistiği engelleyen faktörlerin ortadan kaldırılmasına çalışılmaktadır. Taşımanın hızlı, sorunsuz ve güven içinde yapılması için taşıma koridorları geliştirilmeye, altyapıları iyileştirilmeye ve koridor kullanımını artırılarak ölçek büyütme yolu ile maliyetlerin düşürülmesine ve kalitenin artırılmasına çalışılmaktadır. Bu koridorların çeşitli şekillerde teşvik edilmesi ve desteklenmesi de gündemdedir. Türkiye, gerek kuzey-güney taşıma koridorlarında, gerekse

doğu-batı koridorlarında yer alan bir coğrafi konumdadır. Denizyolu ile gelen ürünlerin kara üzerinde karayolu ve demiryolu ile taşımaya aktarılmasında, yani intermodal taşımacılıkta, Doğu Akdeniz'de Mersin Limanı, özellikle liman fonksiyonu açısından bu taşıma yollarında yer almakta olup; koridorların geliştirilmesi yönünde hem altyapı, hem de kullanım potansiyeli açısından gelecek dönemde büyük ilgi çekecek ve gelişmeye konu olacaktır. Karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu açısından koridorlar incelendiğinde, bunların birbirine birleştiği ana merkez olarak gelişmesi için gerekecek intermodal terminal ihtiyacı da ortaya çıkmaktadır.

Mersin Limanı, bölgenin lojistik açısından en büyük gücüdür. Mersin'i, tüm güney bölgesi ilerinde ve komşu iller içerisinde öne geçirecek bir "Lojistik Merkez" statüsüne kavuşturacak olan değeri, Mersin Limanı'ndan gelmektedir. Bu gücün en etkin şekilde kullanılması anlamında, limanın kapasitesinin, fonksiyonlarının ve özelliklerinin artırılması çalışmasına baz teşkil edecek karşılaştırılmaların yapılması ve gelecekte limanın kapasite doyumuna ulaşması ile Mersin bölgesinde büyümeyi kısıtlamaması gereklidir.

Avrupa Birliği ile aynı gümrük birliği içinde yer alan ve ileride tam üye olmak yolunda çalışmalar yapmakta olan ülkemizin, AB ile ticareti, Mersin bölgesindeki lojistik ile de ele alınmalıdır. Dış ticaretimizin büyük bir bölümünü gerçekleştirdiğimiz Avrupa ülkeleri ile olan ticaretimizin ve taşımamızın Mersin'den geçirilmesi bölge potansiyelini arttıracak bir aktivitedir. AB ile olan ticaret hacmimizin artmasında, söz konusu ulaştırma koridorlarının önemi büyüktür. Bu koridorların geliştirilmesi, hem ihracatımıza, hem de ithalatımıza olumlu katkıda bulunacak ve bu sayede dış ticaretimiz ve dolayısıyla yurt içi üretimimiz de artacaktır. Bu koridorlar içinde yer alan Mersin bölgesi için de potansiyeli arttırıcı bir durum ortaya çıkartılmıştır.

Merkezi ABD'de bulunan Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP- Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi), "lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, ham maddesinin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir" şeklinde bir tanımlama yapmaktadır. Bu tanım, lojistiğin sadece bir taşıma operasyonu olmadığını; işin içine depolama dahil olmak üzere, tedarik zincirinin tüm adımlarının yönetiminin de girdiğini göstermektedir. Küreselleşme ile tedarik zincirlerinin ölçekleri büyümüş ve zincir boyu uzamıştır. Yönetim zorlaşmış ve artan rekabet, lojistik şirketlerini daha farklı taşıma modları kullanmaya, verimlilik artışı ve maliyet düşürülmesi amacıyla daha büyük ölçekte çalışmaya ve coğrafi sınırlarını genişletmeye itmiştir.

Uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması, küreselleşme ile dış ticaretin artması, uluslararası taşımada kapasitelerin büyümesi, taşımaların belirlenmiş taşıma koridorları üzerinden yapılması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Konteyner taşımacılığının hızla yayılması limanların önemini attırmış ve artan liman kapasitelerinin artalan olarak yetmemesi üzerine limanların yükünü alacak lojistik köyler devreye girmiştir. Lojistik köyler aynı zamanda artan kentsel yük trafiğinin düzene girmesine ve şehirlerde merkezde kalmış olan liman hizmetlerinin daha verimli sağlanmasına da olanak vermektedir.

3. Avrupa Birliği ve Lojistik

Mevcut durum raporu hazırlanırken, bir üyesi olma yönünde çaba sarfettiğimiz Avrupa Birliği bünyesindeki lojistik de ele alınmalıdır. Gelecekte yapacağımız uyum çalışmalarında lojistik ana görüşme konusu olacaktır. Mersin'in uzun dönem gelişme planı, AB'nin lojistik konusundaki beklentileri ile uyum sağlamak durumundadır. Bu nedenle, AB çalışmaları da şu şekilde belirlenmiştir:

AB, şehir içi yaşamı kolaylaştırmak ve ülke ekonomisine destek olmak amacıyla demiryollarının güçlendirilmesi ve demiryolu ile yük taşımacılığının yeniden canlandırılması konusunu öncelikle ele almaktadır. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi amacıyla ayrıca çok modlu/kombine taşımacılığa da ağırlık verilmektedir.

Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin ve güvenliğin artırılması hedefler içine alınmış, karayolu üzerindeki trafiğin azaltılması amaçlanmıştır. Bu amaca dönük olarak, denizyolu, nehirler ve göller gibi iç suyollarıyla ulaşımın teşvik edilmesi planlanmaktadır.

Havayolu taşımacılığındaki büyüme de dikkat çekicidir. Artan hava taşıması engellenmeden çevreye olabilecek olumsuz etkisinin önlenmesi çalışmaları yapılmaktadır.

Avrupa üzerinden Doğu'ya taşınacak veya Doğu'dan Avrupa'ya gelecek olan ürünlerin taşınması için taşıma koridorlarının oluşturulması da hedefler arasındadır. Bu yolla gerek deniz, gerek kara, gerekse demiryolu için Trans-Avrupa ulaştırma ağının kurulması ve geliştirilmesi planlanmaktadır.

AB içinde taşıma için etkin bir fiyatlandırma politikası oluşturmak, kullanıcıların hak ve yükümlülüklerini tanımlamak yine AB'nin gündemindeki konulardandır.

Yüksek kalitede şehir içi ulaşımını geliştirmek, araştırma ve teknolojiyi kullanarak, temiz ve etkili taşıma hizmetleri sağlamak da hedeflenmiştir.

4. Lojistik Köy

AB'den ÷lkemize gelen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşıma için aktarma merkezleri oluşturulması amacıyla limanların ve gümrüklerin düzenlenmesi ve geniş depolama olanakları ile desteklenmiş lojistik köylerin kurulması da küresel hedefler arasındadır. Bu amaçla, Mersin İli'nde de bir lojistik köy kurulması gündeme alınmıştır. Lojistik Köy veya Lojistik Merkez adı verilen bu üniteler "Ulaştırma, lojistik ve fiziksel dağıtımla ilgili ulusal ve uluslararası çapta faaliyetlerde bulunan çok çeşitli işletmelerin, ticari esaslara dayalı olarak üzerinde faaliyet gösterdikleri özel yerler" olarak tanımlanmaktadır. Lojistik merkezdeki işletmeciler, lojistik merkezde inşa edilmiş bina ve diğer tesislerin (depo, dağıtım merkezleri, ofisler, tırlar vs.) ya sahibi ya da kiracısıdır. Haksız rekabetin önlenmesi için lojistik merkezin tüm imkânları, tüm kullanıcılara açıktır. Sinerjinin yakalanması ve ticari işbirliğinin sağlanması için lojistik merkez tek ve tarafsız bir yapı tarafından idare edilmelidir. Bu yapı Kamu-Özel Sektör işbirliği şeklinde gerçekleşmektedir.

Bugün Avrupa'da, lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağı oturtulmuştur. Bu dayanaklar; altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi, ulaştırma kalitesinin artırılması ve intermodal taşımacılığın geliştirilmesi şeklinde ifade edilmiştir.

Lojistik merkezlerin kurulu olduğu yerler, genellikle ulaştırma potansiyelinin yüksek olduğu ana ulaştırma koridorları üzerinde bulunmaktadır. Altyapının fiziksel olarak standartlara uygunluğu ve farklı taşıma modlarıyla yapmış olduğu bağlantılar, koridorların, dolayısıyla da lojistik merkezin rekabetçi gücünü belirlemektedir.

Lojistik köylerin planlama süreci şu adımlardan oluşmaktadır:

- İnşa edilecek olan köyün şehir trafiğine olan etkilerinin analizi
- Köyün inşa edileceği lokasyonun uygunluğu açısından konuşlanma analizi
- Gerekliliği, ölçüleri ve işletme modelleri ile ilgili master plan hazırlanması
- Her alternatif için fayda-maliyet analizlerinin gerçekleştirilmesi
- Bölgeden toplanan potansiyel ve öneriler üzerinde çalışılması.

Lojistik merkezlerde verilen hizmetler;

Ulaştırma	Yük Elleçleme	Depolama	Katmadeğerli Hizmet (VAL)
Karayolu	İntermodal	Terminal	Paketleme
Denizyolu	Yük Elleçleme (stevedoring)	Soğuk hava deposu	Montaj
Demiryolu		Gümrükleme	Etiketleme
Havayolu			Test etme
Çoklu Taşıma (Multimodal)			Müşteriye özel lojistik hizmetleri
İntermodal			Nakliye müteahhitliği
Transit			Geri dönüşüm
Uzun Mesafe			
Şehir lojistiği			
Tır ve Kamyonlara verilen Hizmet	Danışmanlık	Diğer	Yetkililer
Tamir	IT Hizmetleri	Bankalar	Liman otoriteleri
Tamir atölyeleri	Araştırma	Sigorta	Demiryolu idaresi
Yıkama	Eğitim	Hukusal hizmetler	Havayolu idaresi
Petrol istasyonları	Üniversiteler	İş gücü temin	Gümrükler
	Telekomünikasyon	Yemek tedariki (catering)	Belediyeler
		Tesisler	Bölge yetkilileri
		Ofisler	Birlikler
		Gayrimenkul	
		Eğlence	

İnşa edilecek olan lojistik merkez, küresel uygulamalara göre, uygun operasyon için uzun dönem yeterli alana ve gelişim için ilave 500-1.500 dönüm kadar kadar yeterli rezerv alanına sahip olmalıdır.

Lojistik merkezler, büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak yerlerde konuşlanmalıdır. Mersin için de, önerilen lokasyonun şehrin gelecekteki büyüme alanı içinde boğulmayacak kadar uzak bir mesafede olması tercih edilmektedir.

Lojistik merkezler, farklı ulaştırma modlarını birleştirmeleri nedeniyle demiryolu, karayolu ve denizyolu ulaştırma noktalarına kolayca ulaşılacak mesafede olmalıdır.

Liman şehirlerinde lojistik merkezlerin cirosunun önemli bir bölümü denizyolu yüklerinden oluşmakta olup, merkezler, liman sahasına olabildiğince yakın yerlerde konuşlanmalıdır. Mersin gibi şehir merkezinde kalmış bir limana yakın olmak yerine, ana arterle kolay ulaşılabilir bir konuşlandırma daha uygundur.

Büyük şehirlerde, son müşteriye yakın yerlerde konuşlanmış birkaç lojistik merkez ve/veya dağıtım alternatifleri ağır söz konusu olabilir. Bu durumda, lojistik merkezin büyük bir ulaşım

kesişim noktasına (node) yakın bir yerde konuşlandırılması kabul edilmektedir. Bu, genellikle büyük kentsel ögelerin kesişim noktası olmaktadır. Bu kesişim noktalarının her birine lojistik merkezin konuşlanacağı bir alan– ulaştırma kesişim alanı – tahsis edilebilir.

5. Eğitim

Mersin bölgesinde, master plan uygulaması ile gelişecek olan lojistik sektörünün, yetişmiş (eğitimli) kalifiye eleman ihtiyacını karşılanması gerekmektedir. Bunun sağlanması ancak lojistik sektöründe çalışacak elemanların hangi seviyede bilgilenmeleri gerektiğine bağlıdır. Lojistik kendi içinde karmaşık bir içeriğe sahiptir. Ana başlıkları ile lojistik sektöründe gereken bilgi şu şekilde gruplanmıştır:

Tedarik Zinciri Yönetimi	İstatistik
Taşımacılık	Pazarlama
Lojistik Bilgi Sistemleri	Geri Dönüş Lojistiği
Depolama	Üretim Planlama ve Kontrol
Uluslararası Ticaret	Malzeme Elleçleme
Dış Kaynak Kullanımı	Temel Kompüter
Müşteri İlişkileri Yönetimi	Kalite Yönetimi
Problem Çözme	Risk Yönetimi
Karar verme Teknikleri	Hukuk
Operasyonel Araştırma	Uluslararası Proje Yönetimi
Stok Yönetimi	Araştırma Teknikleri
Müşteri ilişkiler	Pazarlama
İthalat/ İhracat	Finansal Kontrol
E-Ticaret	Maliyet Hesapları Yönetim
Geri Dönüş Lojistiği	Üretim ve Operasyon Yönetimi
Yönetim ve İnsan Kaynakları	Satın Alma
Muhasebe	İş Yönetimi
Uluslararası Pazarlık	Yabancı Kur Yönetimi
Matematik	Mikro Ekonomi
Makro Ekonomi	

6. Türkiye Ekonomisi ve Lojistik Sektörü

Teknolojideki ilerlemeler ile dış ticaret ve yatırımların serbestleştirilmesi, gelişmekte olan ülkelerin büyüme ve yoksulluğu azaltma konusunda küresel piyasalardan yararlanabilmeleri için yeni fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatlardan yararlanmak büyük ölçüde, firmaların ürettikleri malları hızlı ve uygun biçimde, ucuz ve zamanında tüketiciye ulaştırma kabiliyetlerine bağlıdır. Bu da, ancak etkin işleyen lojistik sektörüyle mümkündür. Buna ilave olarak, maliyetler ile satış fiyatı arasındaki fiyat farkını, etkin işleyen lojistik sektörü düşürerek, tüketiciye olan maliyeti olumlu etkilemektedir. Ayrıca, etkin işleyen lojistik sektörü, rekabet gücünü de olumlu yönde etkilemekte, sektör emek yoğun bir nitelik taşıdığından, istihdama katkısı da yüksek olmaktadır.

Dünya Bankası, ülkelerin gümrük durumu, lojistik altyapısı, uluslararası sevkiyat düzenleme yetisi, lojistik hizmetlerinin yeterliliği, takip-izleme ve kontrol, lojistik maliyetleri ve zamanlama gibi unsurları dikkate alarak bir tür dış ticaret lojistik performans endeksi oluşturmuştur. Bu endekse göre Türkiye 3,15'lik endeks değeriyle 150 ülke arasında 34. sırada yer almaktadır. Akdeniz ülkeleri arasında, İtalya, ve İspanya başı çekmektedir. Yunanistan üçüncü sırada yer alırken, İsrail dördüncü, Türkiye ise beşinci sıradadır. Türkiye'yi sırasıyla Ürdün, Tunus, Fas ve Mısır takip etmektedir.

Lojistik sektörünün büyüklüğü ülkeler ve bölgeler arasında farklı değerlerdedir. Sektör büyüklüğü Gayri Safi Milli Hasıla ile orantılı olarak ölçülmektedir. Örneğin, lojistik sektörünün gayri safi milli hasılaya katkısı Kuzey Amerika'da %9,5, Avrupa'da %10,5 ve Türkiye'de %12-13 dolayında olduğu tahmin edilmektedir.

Ülkemizde de 2007 yılı GSMH'sı 663 milyar Amerikan Doları olarak belirlenmiştir. Toplam lojistik potansiyelimizin 80 Milyar \$'ın üzerinde olduğu ölçülmektedir. Yurt dışına FOB bazında yollamamız ve yurt dışından CIF bazında almamız nedeniyle bu potansiyelin %30'luk kısmı yabancı şirketlere transfer olmakta ve 50 Milyar \$'lık bir milli potansiyel kalmaktadır. Sektörde ve lojistik hizmet süreçlerinde görev yapan şirketlerin yaklaşık cirosu yani lojistik pazarı 15 milyar Amerikan Doları olarak öngörülmekte olup; lojistik hizmetlerin dış kaynak kullanımı oranı %30 olarak varsayılmaktadır. Bu oran, büyük ölçekli şirketlerde % 40ortalamasında gerçekleşirken; KOBİ ölçeğindeki firmalarda henüz %20'yi aşmamıştır.

Ülkemizde, lojistik potansiyelini arttıran faktörler arasında; küresel ekonomik gelişme, hızlı nüfus artışı, yeni ürünlerin pazara sunulması, küresel ticaretin artması, tüketim ve satınalma alışkanlıklarımızın değişmesi, reklam ve tanıtım alanlarının büyümesi, kredi kartlarının yaygın hatta vadeli kullanımı, faiz oranlarının düşmesi ile tüketici kredileri yoluyla alışverişin artması ve gelir dağılımının dengelenmesi sayılabilir. Potansiyel bir yandan artarken, lojistik şirketlere

düşen pazar da büyümektedir. Pazarı büyüten faktörler arasında ise; yerli şirketlerimizin ölçeklerinin büyümesi, lojistik şirketler ve üreticiler arasındaki rekabetin olumlu etkileri, başarılı dış kaynak kullanma projelerinin duyurulması, şirketler arasındaki iş birlikleri, yabancı lojistik şirketlerinin ortaklık veya şirket satınalma yolu ile ülkemize gelmesi, tüketimin Anadolu'ya yayılması ile lojistik hizmetlerin de Anadolu'ya yayılması ve zincir mağaza satışlarındaki artışlar öne çıkmaktadır.

Ülkemizde, lojistiğin yeni ve henüz yayılma süreci içinde bir sektör olması dikkat çekicidir. Hızla büyümekte olan sektörün SWOT analizi aşağıda verilmiştir.

A. Sektörün Güçlü Yönleri:

- Yaygın bir karayolu taşıması ağı vardır. Yurdun her köşesine ulaşılabilir. Yurdun her köşesine ulaşılabilir.
- Türk yatırımcısında en zor şartlarda bile iş yapma isteği bulunmaktadır.
- Müşterileri ile olan ilişkileri sıcak ve samimidir.
- Taşıma ve insan gücü gerektiren hizmet maliyetleri düşüktür
- Lojistik, ambarlar ve kargo kanalı ile yaygın ve pratik hale gelmiştir.
- Ucuz ve kolay temin edilebilen iş gücü potansiyeli vardır.
- Uluslararası ana ulaşım kanallarında yer almaktayız.

B. Sektörün Zayıf Yönleri

- Demiryolu ve denizyolu taşımasında geri kalmıştır. Karayolu ağırlıklıdır.
- Karayolları altyapısı zayıftır. Bakımsız ve tek kanallı yollar vardır.
- Lojistik şirketlerinin ölçekleri küçüktür. Sermaye eksikliği vardır
- Mevsimselliğin ve plansızlığın getirdiği verimsiz çalışma söz konusudur.
- Yeni teknolojiye kapalılık ve bilgi eksikliği vardır.
- Genellikle şahıs ve aile şirketleri halindedir. Kurumsallaşamamıştır.
- Fiyata dayalı haksız rekabet mevcuttur. Kalite ihmal edilmektedir.
- İthalat/ihracat dengesizliği dış taşımada verimsizliğe neden olmaktadır.
- Dengesiz üretim ve tüketim coğrafyası vardır. Üretim ve tüketim kuzey batıdadır.
- FOB ihracat ve CIF ithalat alışkanlığı değişmemektedir.
- Kombine taşıma yapılmaması taşıma verimliliğini düşürmektedir.
- Dokümantasyonda dijital ortama geçilmemesi işlem hızını azaltmaktadır.
- Pazarlama bilgi eksikliği söz konusudur.

C. Sektörün Fırsatları

- Lojistik, ülkemizde gelişen yeni bir iş alanı alanıdır.
- Sadece kendi sektörüne değil diğer sektörler de katma değer sağlar.
- Büyüyen ekonomi ve artan nüfus lojistik pazarını da büyütmektedir.
- İthalat ve ihracat artışı ile ürün hareketi ve depolama artmaktadır.
- Karadeniz, Balkanlar, Arap ve BDT pazarları gelişen pazarlar olarak görünmektedir.
- GAP projesinin devreye girmesi ile o bölgede büyük bir mal hareketi başlayacaktır.
- Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde lojistik sektörü de düzenlenmektedir.
- "Lojistik üs olarak Türkiye" mesajı artık milli hedef olarak tüm partilerce benimsenmiştir.
- TCDD başta olmak üzere bir çok lojistik köy projesi devreye alınmıştır.
- Bilgi teknolojisindeki gelişmelerle iş verimi artmakta ve kalite yükselmektedir.
- Şirketler arasındaki stratejik iş birlikleri artmaktadır.
- Demiryolu ve denizyolu taşımacılığımızda geliştirme programları uygulanmaktadır.

D. Sektörün Riskleri

- Ülkemizdeki potansiyel yükseldikçe yabancıların girişi artmaktadır.
- Karayolu taşıma yönetmeliği uygulaması ile taşımacılık pahalılaşmıştır.
- Ekonominin bozulması her zaman gündemde olan bir risktir.
- Şirketler arasında haksız ve fiyata bağlı kalitesiz rekabet söz konusudur.
- Dış ve iç politik müdahaleler ticareti ve lojistiği etkileyebilecektir.
- Aile şirketi yapısında olan sektör, değişime karşı direnç göstermektedir.
- Güneydoğu bölgesinde olabilecek bir kriz göz önüne alınmalıdır.
- AB sürecinde hizmetlerin liberasyonu ile yabancıların etkisi artacaktır.
- Yaşlı araç parkına sahip sektör, araçlarını yenilemek durumunda kalacaktır.
- İşçi ücretlerinin artması söz konusu olabilir.
- Uluslararası ticaretin engellenmesi ile pazar küçülebilir.

Türkiye'nin ulaştırma sektörünü planlamaya dönük hazırlanmış olan Ulaşım Ana Planı'nda lojistik şu esaslara göre ele alınmıştır:

- Türkiye'nin kıtalararası köprü olma özelliğinin ön plana çıkarmak ve bu özellikten iyi faydalanabilecek alt yapıyı hazırlamak,
- Kamunun, lojistik sektörünü, iş etiği, kurumsallaşma, güvenlik, eğitim, çevre koruma ve sürdürülebilir lojistik, serbest ticaret, kamu menfaati, altyapı vb. açılardan

düzenlemesini ve özel sektörün bu düzenlemeler ışığında etkin ve verimli lojistik hizmet vermesini sağlamak

- Komşu ülkeler ile lojistik kapsamındaki ticari ilişkileri geliştirmek
- Gümrük işlemlerini basitleştirmek ve hızlandırmak, kısa iş süreçleri oluşturmak
- Uluslararası lojistik karar süreçlerinde katılımcı ve etkin olmak
- Dünya ve Avrupa Birliği lojistik standartları ile mevzuatına uyum sağlamak
- Lojistik bilgi teknolojilerinden etkin bir şekilde yararlanmak
- Hava ve deniz limanları ile demiryolu aktarma terminallerini lojistik şirketlerin yer aldığı lojistik parklar haline getirmek, lojistik köyler oluşturmak
- Kombine ve transit taşımacılığı ülkemize çekmek, ana koridorlarda yer almak
- Sektöre yönelik eğitim, yayın, araştırma ve proje çalışmalarını desteklemek
- Sektöre yönelik bankacılık ve sigortacılık hizmetlerini geliştirmek
- Sektörler arası işbirliğine dayalı planlama yapmak
- Üniversitelerin, bilimsel kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin sektöre katkılarını desteklemek
- Lojistik hizmetleri yurt geneline yaymak
- Sektörün dünya çapında tanıtım faaliyetlerini gerçekleştirmek
- Yabancı sermayenin kontrollü bir şekilde Türk lojistik sektörüne girmesini sağlamak

Yukarıdaki hedeflerin birçoğu, ülke genelinde uygulanmaya başlanmış olup; bunun yerel yansımaları da görülmektedir.

Yine Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlatılan Limanlar Master Planı'nda politikalar şu şekilde ortaya konmuştur;

- Uluslararası konteyner taşımacılığında, gelişmiş bir deniz taşımacılık ağının formüle edilmesi
- Rasyonel bir uluslararası konvansiyonel deniz taşımacılığı ağının oluşturulması
- Ülke içi deniz taşımacılığı ağının rasyonel olarak devreye alınması
- Güvenli ve rahat yolcu taşımacılığı ağının faaliyetinin geliştirilmesi
- Bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere liman projelerinin desteklenmesi
- Liman idaresinin iyileştirilmesi ve liman yatırımlarının finansmanı

7. Mersin'in Sosyo-Ekonomik Yapısı

Nüfus

2007 Yılı sonu itibariyle Mersin İlinin nüfusu 1.595.938 olup, nüfusun % 66,2'si kentlerde, %33,8'i kırsal kesimde yaşamaktadır. Zaman içinde kent nüfusunun toplam nüfus içindeki payı sürekli artarken, köy nüfusunun payı azalmıştır. Mersin nüfusu, Türkiye nüfus artışının üzerinde bir artış eğilimi taşımaktadır. Genç nüfusun, toplam nüfus içindeki payı yüksektir. Ancak, son yıllarda doğurganlık hızında düşme gözlenmektedir. Nüfus bağımlılık oranı Mersin için %47,9'dur. Bu oran Türkiye ortalamasının (%50,4) biraz altındadır. Hane-halkı büyüklüğü verilerinden Mersin İli'nde geniş aile yapısının baskın olduğu anlaşılmaktadır.

Göç

Mersin, göç alarak büyüyen illerimizden biridir. 2000 Yılı nüfus sayımına göre, Mersin'e gelen göç 117.894 kişi ve ilin verdiği göç 99.465 kişidir; net göç 18.429'dur.

Net göç hızı, binde 12,4 olarak görülmektedir. Bu göçün yarısından fazlası Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nden kaynaklanmıştır. Ayrıca, tarım kesiminin işgücü talebini karşılamaya yönelik mevsimlik işgücü göçü olmaktadır.

Eğitim

Eğitimdeki duruma baktığımızda, Mersin, eğitim seviyesi en yüksek iller arasında yer almaktadır. Mersin İli'ndeki okuryazarlık oranı, 1935-2000 yılları arasında %21,89'dan %89,2'ye yükselmiştir. Öğretmen başına düşen öğrenci sayıları, İlköğretimde ve Ortaöğretimde Türkiye ortalamalarına eşit veya çok az altında kalmıştır. 25 ve üzeri yaş grubunda üniversite mezunlarının oranı ise Türkiye ortalaması civarındadır. Ancak okuma-yazma oranı Türkiye ortalamasından biraz üzerindedir.

Hasıla ve Katma Değer

Mersin, ekonomik yönden Türkiye'nin en büyük on ilinden biridir. GSYİH'nın Türkiye içi il payları incelendiğinde, Mersin, 2000 yılında 7. sıradadır. Aynı yılda cari fiyatlarla kişi başına düşen hasıla yönünden ülke içinde 17. sıradadır. Mersin'in Türkiye GSYİH'sinden aldığı paylar zaman içinde önemli bir değişiklik göstermemiştir. 1987-2001 döneminde, ilin Türkiye gayri-safi hasılasına katkısı %2,7-2,8 dolaylarında seyretmiştir. İl hasılasının iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımına baktığımızda, 2000 yılında tarımın payı %21,5, sanayi sektörünün payı %23,2'dir. Tarım ve sanayi sektörlerini %17,5 ile ticaret ve %13 ile ulaştırma

haberleşme sektörleri takip etmektedir. İnşaat sanayi ve mali aracı kurumlar hasıladan %3'er pay almakta olup; geriye kalan diğer hizmet sektörleri %19 dolayında bir paya sahiptir.

Dolayısıyla üretilen hasıla açısından bakıldığında, Mersin'in, ticaret, sanayi ve tarım ağırlıklı bir yapı (ekonomik çeşitlilik) sergilediği görülmektedir.

Tarım Sektörü

Tarım sektörünün verimlilik değerleri incelendiğinde, yaş meyve ve sebze üretiminin verim ortalamaları, Türkiye ortalamalarının çok üzerinde yer almaktadır. Benzer şekilde tahıllar, endüstri bitkileri ve baklagillerin verim değerleri de Türkiye ortalamasının üzerindedir.

Mersin, yaş sebze ve meyve konusunda Türkiye'nin önemli üretim merkezlerinden biridir. İlin sanayi, depolama, ticaret ve taşımacılık sektörleri tarım sektöründeki gelişmelere paralel olarak önemli düzeyde gelişme göstermektedir.

Sanayi ve Hizmet Sektörleri

2002 Yılı GSİS'na göre, Mersin İli'nde tarım dışındaki sektörlerde 43.754 işyeri bulunmaktadır. Bu firmalarda 110.523 kişi istihdam edilmektedir. Bu, işyeri sayısı açısından Türkiye tarım dışı sektörlerdeki toplam istihdamın %2,33'üne tekabül etmektedir. İşyeri sayıları açısından öne çıkan sektörler, sırasıyla, ticaret, ulaştırma-depolama ve imalat sanayi sektörleridir. Yaratılan istihdam bakımından öne çıkan sektörler, sırasıyla, ticaret (%37,88), imalat sanayi (%23,51), diğer hizmetler (%11,74) ile ulaştırma (%9,98) sektörleridir.

Lojistik Sektörü

Lojistik sektörünün dar anlamda ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörüne tekabül ettiği düşünülecek olursa, Mersin İli lojistik sektörü, Türkiye lojistik sektörü istihdamının %2,2'sini oluşturmaktadır. Benzer şekilde Mersin lojistik sektörü Mersin'deki toplam sanayi-hizmet sektörleri istihdamının %10'unu çalıştırmaktadır.

Firma Ölçekleri

1-9 işçi çalıştıran küçük ölçekli firmalar, toplam firma sayısının %97,7'sini oluşturmakta ve yaratılan istihdamın %67,3'ünü sağlamaktadır. Türkiye genelinde 1-9 işçi çalıştıran firmaların %2,36'sı Mersin İli'nde faaliyet göstermektedir. Büyük firmalar (10+ işçi çalıştıranlar) Mersin'deki firmaların %2,3'ünü oluştururken; istihdamın %32,7'sini sağlamaktadır. Türkiye

ile kıyasladığımızda Mersin'deki firmaların ölçüğü daha küçük ve büyük firmaların yaratılan istihdama katkısı Türkiye ortalamasının altındadır.

Dış Ticaret

Türkiye toplam GSYİH'sında Mersin'in payı %2,7-2,8 dolayında seyretmektedir. Mersin'in dış ticaretteki (ihracat+ithalat) payının bu oranın üzerinde olması (ortalama yüzde 4,5) ilin dış ticarete aktif ve Türkiye ortalamasının üzerinde olduğunu göstermektedir. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)'nin 2007 yılı ilk 1.000 ihracatçı firma sıralamasına göre, Türkiye'deki ilk 1.000 ihracatçı firmanın 11 tanesi Mersin'de faaliyet göstermektedir. İlk 500 büyük ihracatçı firma arasında da 5 tane Mersin firması bulunmaktadır. İlk 1.000'e giren bu firmalar, 319 milyon Amerikan Doları ihracat gerçekleştirmiş olup; 3.179 kişiye istihdam sağlamaktadır.

Mersin'de DPT'nin 2000 yılı verilerine dayanarak gerçekleştirdiği "İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (2003)"na göre, Mersin, ikinci derecede gelişmiş iller grubunda yer almaktadır. Bu illerde sosyo-ekonomik göstergeler, genellikle Türkiye ortalamasının üzerinde değerler almaktadır. Aynı araştırmaya göre, Mersin, iller sıralamasında 17. sırada yer almaktadır. Limanı, serbest bölgesi ve Adana-Gaziantep gibi iki sanayi odağının aksında bulunan konumu, tarım potansiyeli, altyapısı ve dinamik nüfusu birlikte düşünüldüğünde, ilin son 20 yılda beklenen gelişme performansını gösteremediği açıktır.

Nitekim, DPT'nin 1990 yılı verilerine dayanarak hazırlanan "İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (1996)"na göre Mersin 10. sırada yer almaktaydı. Geçen 10 Yıllık süreçte 17. sıraya gerilediği görülmektedir. Mersin'de işletmeler ağırlıklı olarak aile işletmeleri biçimindedir ve yatırımlarını kendi kaynakları ile finanse etme yoluna gitmektedir. Bu nedenle özellikle küçük ve orta büyüklükteki işletmelerden oluşan sanayi yapısının kısa dönemde değişmesi beklenmemelidir.

Bununla birlikte, refah açısından arzu edilir gelişme, verimlilik artışlarına dayalı gelişmedir. Mersin, gerek sanayi gerekse tarımsal üretimde verimlilik göstergeleri açısından Türkiye ortalamalarının üstündedir.

Ticari ve mali kuruluşların (bankacılık ve finans sektörünün) gelişmiş olması, dış ilişkilerdeki deneyim, liman ve serbest bölgenin varlığı Mersin İli'nin ticari açıdan güçlü bir altyapıya sahip olduğunu göstermektedir.

Bu yönüyle Mersin'in Türkiye dış ticaretine sağlayacağı lojistik hizmetleriyle önemli katkı verecek potansiyele sahiptir.

8. Lojistik Sektör Anketi

Mersin İli'ndeki lojistik potansiyelin ve sektörün seviyesinin belirlenmesi amacıyla 70 firmanın katılımı ile bir anket düzenlenmiştir.

Uygulanan ankete yanıt veren firmaların %29,89'u gemi acenteliği, %19,54'ü uluslararası kara nakliyesi, %16,09'u gümrük müşavirliği, %13,79'u kombine lojistik alanlarında faaliyet göstermektedir. Antrepo ile ulusal kara nakliyeciliği %9,20'lik pay ile izlemektedir. En büyük ağırlığı gemi acenteliği ile uluslararası kara nakliyeciliği firmaları oluşturmaktadır. Yaklaşık olarak % 60'ının personel sayılarınının 20 kişiyi geçmediği görülmektedir.

Ankette yer alan "Mersin kent içi yolları ve otoyol bağlantılarındaki trafik sıkışıklığı yük taşımasını engelleyecek düzeyde çok fazladır" görüşünü, anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %55,17'si onaylarken %14,94'ü kabul etmemiştir. %6,90'ı kararsız kalmış ve %22,99'u cevapsız bırakmıştır.

"Mersin'deki karayollarının fiziksel kalitesi oldukça kötüdür" görüşünü, işletmelerin toplamda %58,62'si onaylarken %2,3'ü kabul etmemiştir. %16,09'u kararsız kalmış ve %22,99'u cevapsız bırakmıştır.

"Mersin Limanı'nın depolama sahaları yetersizdir" görüşü de ankete katılan işletmelerin toplamda %52,88'ince onaylanmış %13,8'i ise kabul etmemiştir. %10,34'ü kararsız kalmış ve %22,99'u cevapsız bırakmıştır.

"Mersin Limanında yanaşma ücretleri yüksek midir?" sorusuna, işletmelerin toplamda %33,33'ü evet derken %10,35'i kabul etmemiştir. %14,94'ü kararsız kalmış ve %41,38'i cevapsız bırakmıştır.

Lojistik Merkez talep analizinde de, Mersin'de yapılacak entegre ve organize bir lojistik merkezde, anket kapsamındaki işletmelerin %64,37'si hemen yer almak istediğini, %25,29 orta-uzun dönemde katılmak istediğini, %9,20'si ise katılmak istemediğini belirtmiştir. "Böyle bir lojistik merkezde kısa vadede yer almak için yukarıdaki kullanımlar için ödemeyi göze alacağınız yaklaşık bütçe ne kadar olabilecektir?" sorunda ise; anket kapsamındaki işletmelerin %58,62 si kısa vadede yer almak için 1 milyon doların altında bir bütçeyi ödemeyi göze alabileceklerini belirtmiş, %31.03'ü ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

9. Stratejiler

Mersin Lojistik Stratejik Planı hazırlanırken, Mersin için uygulanan taşımacılık ve lojistik stratejilerinin bir vizyona sahip olması istenmiştir.

Vizyon olarak “Mersin’i ülkemizin kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak.” hedeflenmiştir.

Bu vizyona ulaşmak için, öncelikle Mersin’e uygun stratejilerin yerel paydaşlarca belirlenmesi gerekmiştir. Bu stratejilerin, Türkiye’nin merkezi yönetimi tarafından kabul edilmiş stratejilere de uygun olması zorunluluğu söz konusudur. AB’ne uyum çalışmaları içinde olan ülkemizde taşımacılık ve lojistik stratejileri de birliğe uygun hazırlanmak durumundadır. AB de bölgesel stratejilerini hazırlarken, Birleşmiş Milletler’in küresel bakış açısının dışına çıkmamıştır. Bu nedenle, tersine bir hiyerarşi ile küresel, AB, milli ve bölgesel stratejiler belirlenmek durumundadır.

Küresel Stratejiler için;

1. Birleşmiş Milletler Teşkilatı (UN)
2. Dünya Bankası (WB)
3. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)
4. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)
5. Ekonomik Sosyal Konsey Avrupa-Asya (ESCAP) incelenmiş ve şu ortak stratejiler ortaya çıkartılmıştır:

- Dünya ticaretinin arttırılması önündeki engeller kaldırılmalıdır.
- Ticari mal ve hizmet hareketinin hızlandırılması sağlanmalıdır.
- Yük ve kargo güvenliği sağlanmalıdır.
- Transit ticaret geliştirilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Küresel taşıma koridorları oluşturulmalıdır.
- Taşımacılığın çevre üzerindeki olumsuz etkileri hafifletilmelidir.
- Demiryolunun kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Deniz taşıması geliştirilmelidir.
- Yakınyol deniz taşımacılığı teşvik edilmelidir.
- Hava kargo taşıması geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Taşımacılık dijital ortama geçirilmelidir.
- Kombine taşıma geliştirilmelidir.
- Geri dönüşüm ve atık malzeme değerlendirilmesi geliştirilmelidir.

Bu stratejiler, AB tarafından daha da detaylandırılmış ve uygulanabilecek hedefler buna bağlı olarak belirlenmiş, Beyaz Kitap ve Mavi Kitap olarak yayımlanmıştır. AB tarafından ortaya konan hedefler şunlardır:

- Lojistik ve taşıma sektörü eğitimle desteklenmelidir.
- Intermodal terminaller geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Karayolları üzerindeki trafik yoğunluğu azaltılmalıdır.
- Kara taşıması yakın mesafe dışında deniz ve demiryoluna aktarılmalıdır.
- Trans Avrupa kara ulaşım ağı, TEM, kurulmalıdır.
- Trans Avrupa demiryolu ulaşım ağı, TER, kurulmalıdır.
- Demiryolu taşımalarında kalite ve verim arttırılmalıdır.
- Taşımaya özel demiryolu ağı kurulmalıdır.
- Deniz otoyolları kurulmalıdır.
- Lojistik köyler yaygınlaştırılmalı ve kullanımı teşvik edilmelidir.
- En iyi lojistik uygulamaları belirlenmeli ve duyurulmalıdır.
- Lojistik kurumlar arasında tecrübe paylaşımı sağlanmalıdır.
- Taşıma zincirleri arasında kayıt birliği sağlanmalıdır.
- Yük aktarmalarında kullanılan ekipmanlar standart hale getirilmelidir.

Ülkemiz de bu konuda boş kalmamış; her ne kadar tamamı anlaşılmamış olsa bile, AB ve küresel stratejiler üzerine şu kuruluşlar ve çalışmalar uzun dönemli taşımacılık ve lojistik hedefleri belirlemiştir:

- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)
- Türkiye Ulaşım Ana Planı (TUAP)
- Türkiye Limanlar Master Planı (TLMP)
- Taşımacılık Alt Yapısı İhtiyaç Raporu (TINA)
- Ulaştırma Bakanlığı (UB)
- Karayolları Genel Müdürlüğü (TCK)
- Devlet Demir Yolları (TCDD)
- Ulaştırma Stratejileri Raporu (USR)
- Devlet Hava Limanları

Ulusal stratejiler'in bir araya gelmesi ile milli hedefler denebilecek taşımacılık ve lojistik stratejileri ortaya çıkartılmıştır. Bu hedefler şu şekildedir;

- Türkiye, Doğu Akdeniz’de bir lojistik üs olacaktır.
- Türkiye’nin Doğu ile Batı arasında yük köprüsü olması sağlanacaktır.
- Kombine taşımacılık geliştirilecektir.
- Ulusal taşıma koridorları oluşturulacaktır.
- Orta Asya, Balkanlar, Orta Doğu ile taşıma bağlantılarımız güçlendirilecek ve iyileştirilecektir.
- Ulusal yük taşımalarımız demiryoluna kaydırılacaktır.
- Özel tren işletmeciliği teşvik edilecek ve geliştirilecektir.
- Mersin-Samsun yük koridoru oluşturulacaktır.
- Limanlarımızın lojistik merkez olması için kara ve demiryolu bağlantıları sağlanacaktır.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı geliştirilecektir.
- Mevcut limanlarımızda çağdaş teknolojinin uygulanması sağlanacaktır.
- Türk boğazlarındaki gemi trafiği rahatlatılacaktır.
- Akdeniz bölgesinde yeni konteyner limanları projeleri hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Kargo elleçleme kapasitesi olan yeni havalimanları inşa edilecektir.
- Taşımacılıkta ve lojistikte bilgi sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- Performans kriterleri belirlenecek ve ölçümlene yapılacaktır.
- Taşımacılık ve lojistik sektörü için ara eleman yetiştirilecektir.
- Lojistik köyler kurulacak ve yaygınlaştırılacaktır.
- Lojistik köylerde ve merkezlerde katma değerli hizmetlerin verilmesi teşvik edilecektir.
- Serbest Bölge’ler Kanunu’nun kapsamı içine lojistik şirketler de dahil edilecektir.
- Lojistik faaliyetlerin Anadolu’ya da yayılması teşvik edilecektir.
- Depo ve dağıtım merkezleri için asgari standartlar oluşturulacaktır.
- Kent planlamaları yapılırken, lojistik odakların kent dışına alınması zorunlu hale getirilecektir.

Yerel Stratejiler belirlenirken, şehrin lojistik potansiyelini ve lojistik aktiviteleri etkileyecek tüm unsurlar, projeler ve odaklar ele alınmalı ve etkileri incelenmelidir.

Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

Yeni planlama ile çok merkezli bir Mersin hedeflenmelidir. Bu amaçla, kentin batısına yeni merkez ve çalışma alanları, doğusuna da konut alanları eklenmelidir.

Ulaştırma Ana Planı ve Raylı Sistem Toplu Taşıma Planı

Mevcut Ulaştırma Etüdü, kentteki yük taşımalarını içermemektedir. Yük taşımalarını içeren bir ulaştırma ana planı yaptırılmalıdır. Kentin doğusunu batısına bağlayan raylı sistem ya da metrobüs hatlarının inşasına başlanmalıdır.

Mersin-Tarsus D-400 Karayolu

Mevcut durumda, yolun geometrik ve fiziksel kalitesi, yük ve kamyon trafik ve manevrasına uygun değildir. Standartlarının yükseltilmesi ve alternatif bir koridor tasarlanması gereklidir.

Mersin-Samsun Yük Koridoru

Bu koridor, Mersin'in transit kapasitesini artırmada ve Boğazlar üzerindeki yük trafiğinin azaltılması anlamında öncelikle sinyalize edilmeli, daha sonra elektrikli çift hata çıkarılmalıdır. DLH'da halihazırda bu projenin fizibilitesi mevcut olup; yaklaşık keşif bedeli 2,5 milyar Dolar'dır.

Mersin-İran Yük Koridoru

Bu koridordaki en büyük engel, Van Gölü geçiştir. TCDD, iki yeni feribot siparişi vermiştir. Artan trafiğe bağlı olarak, (projesi hazırlanmıştır) Van Gölü Kuzey Geçişi'nin yapımına başlanabilecektir (keşif bedeli 700 milyon Amerikan Doları).

Mersin-İrak ve Mersin-Suriye Yük Koridorları

Bu her iki koridorda iyileştirme yapılsa bile, Irak günlük en fazla 20, Suriye ise en fazla 150 vagon kabul edebilmektedir ve yakın zamanda bu kapasitelerini arttıracak gibi görünmemektedirler.

10. Mersin Lojistik SWOT Analizi

Yerel paydaşların görüşlerinin alınması amacıyla, bir Lojistik Çalıştay ve SWOT analizi çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada; 24 katılımcı, 3 gruba ayrılarak sektör değerlendirmesi yapmış, uzun ve kısa dönem beklentiler de tespit edilmiş, Lojistik Köy lokasyonu ile ilgili öneriler toplanmıştır. Yapılan değerlendirmeler sonrasında su sonuçlar elde edilmiştir;

A. Güçlü Yönler

1. Mersin'in, uluslararası, Türkiye ve bölge ülkeleri için önemli konumda bir limana ve limana komşu, kendi rıhtımı olan, güçlü bir serbest bölgeye sahip olması

2. Mersin'in coğrafi konumu itibariyle, Ortadoğu, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetler'i Akdeniz'e ve dolayısıyla Dünya'ya bağlayan bir giriş/çıkış kapısı durumunda olması
3. Mersin'in güçlü demiryolu-karayolu bağlantıları ve Mersin Limanı'nın da karayolu ve demiryolu bağlantıları ile uluslararası ve ulusal çoklu mod taşımacılığa uygun olması
4. Gerek Mersin ve gerekse artalandaki illerin (Adana, G. Antep, Kayseri, Konya, K. Maraş gibi) yüksek tarımsal ve endüstriyel üretim ve dış ticaret kapasitesi ve potansiyeli
5. Mersin Limanı'nın özelleştirilmesi ve şu anda deneyimli ve güçlü bir işletmeci tarafından yönetiliyor olması

B. Zayıf Yönler

1. Sektörde, kalifiye eleman/yetişmiş eleman eksikliği
2. Demiryolu altyapısının, elleçleme olanaklarının ve ekipmanının yetersizliği
3. Mersin'de lojistik sektörünün çağdaş, etkin ve verimli çalışması doğrultusunda, mevcut firmalara danışmanlık ve teknik destek hizmeti verebilecek uzman firmaların bulunmaması
4. Uluslararası ve ulusal ölçekteki büyük birkaç firma dışında, mevcut lojistik firmalarının, yeterince kurumsallaşmamış olması ve tam anlamıyla profesyonel bir çalışma disiplini gösterememesi, rekabet edebilirlik açısından ölçüklerinin küçük olması
5. Mersin Limanı'na araç giriş-çıkışında yaşanan sıkışıklık ve bu sıkışıklığın, Mersin-Adana karayolu trafiğine olumsuz etkisi

C.Fırsatlar

1. Mersin'de kurulması planlanan Lojistik Köy
2. Limanın mevcut işletmecisinin alt ve üst yapı konusunda yapmakta olduğu yatırımlar, geleceğe yönelik potansiyeli ve talebi artırıcı çağdaş, profesyonel, rekabetçi politikaları

3. Mersin Üniversitesi bünyesinde bir Lojistik Araştırma Merkezi kurulması ve sektöre kalifiye eleman yetiştirecek eğitim programlarının açılmış olması
4. Komşu ülkeler ve özellikle Orta Doğu'da, politik sorunların çözüm sürecine giriyor olması, bu konuda Dünya devletlerinin çabaları
5. Yapılması planlanan uluslararası Çukurova Havaalanı

D. Tehditler

1. Uluslararası politik ilişkilerin Türk taşımacılık ve lojistik sektörüne getirdiği sorunlar
2. Akaryakıt fiyatlarının değişkenliği ve artan yöndeki hareketi
3. Mersin Limanı mevcut işletmecisinin, mevcut hizmet ücret tarifesini rekabet sınırlarının ötesinde artırma ihtimali
4. Uluslararası karayolu taşımacılığında pazarın, giderek artan şekilde, yabancı ülke araçlarına kaptırılıyor olması
5. Sektördeki bazı firmaların vermiş olduğu kalitesiz, kuraldışı ve kayıt dışı hizmetlerin, gerek sektördeki diğer kurumsal firmalara ve gerekse Mersin lojistik sektörü itibarına verdiği zarar

Yerel stratejiler ise, Mersin'de toplam 35 adet kamu ve özel sektör kuruluşları ile yapılan bire bir görüşmeler sonucunda ortaya çıkmış; bu stratejiler, küresel stratejiler, AB stratejileri ve ulusal stratejiler ışığı altında değerlendirilmiş; taşıma modlarına göre ve master plan içeriğine göre gruplanmıştır. Farklı alt başlıklarla ortaya çıkan stratejiler şu şekildedir;

11. Kentsel Stratejiler

- Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalı, kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.
- Mersin Limanı giriş-çıkış trafiği rahatlatılmalı, liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır.

- Serbest Bölge'ye genişleme olanağı yaratacak alan tahsisi yapılmalıdır. Serbest Bölge'ye doğrudan otoyol bağlantısı kurulmalı, genişleme alanında demiryolu bağlantısı ve elleçleme alanı tesis edilmelidir.
- Mersin-Tarsus D-400 Karayolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
- OSB'ler genişletilmeli ve otoyola bağlanmalıdır.
- Mersin İli demiryolu alt yapısı iyileştirilmelidir. RoLa taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı için, Mersin merkez haline getirilmelidir. Mersin-Trieste vagon feribot çalışması yeniden devreye alınmalı, Mersin-İtalya Ro-Ro hızlı feribot hattı gündeme getirilmelidir.
- Taşucu Limanı genel kargo amaçlı geliştirilmelidir.
- Çukurova Havalimanı inşaatı yük elleçlemeye uygun planlanmalıdır.
- Lojistik Köy içindeki soğuk hava deposu kapasitesi büyük tutulmalıdır.
- Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanacağı büyüklükte depolar inşa edilmelidir.
- Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.
- Toptancı Halî'nin, daha çağdaş bir hal yapısıyla, Lojistik Köy'e taşınması gerekmektedir.
- Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/eğitim programları açılmalıdır.
- Lojistik Enstitüsü kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
- Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
- Mersin'e üreticilerin ve lojistik firmalarının yatırım yapması için tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.

Mersin için hedefler belirlendikten sonra, bu hedefler içindeki önceliklerin ağırlıklandırılması amacıyla bir çalıştay daha gerçekleştirilmiştir. 25 katılımcıyla yerel stratejinin kent üzerindeki etkisinin ölçülmesi için yapılan bu çalışmaya, yerel strateji araştırmasına katılan kurumların temsilcileri davet edilmiştir. Katılımcılara küresel stratejiler, AB stratejileri ve ulusal stratejiler hakkında bir sunum yapılmış ve bu stratejiler ışığında yerel stratejilerin önem sıralaması yapılması istenmiştir. Bu çalışmanın sonuçlarına göre, önem sırası ile yerel stratejiler şu şekilde tespit edilmiştir;

1. Mersin'e Lojistik Köy kurulmalıdır.
2. Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı değişmelidir.
3. Mersin Limanı giriş-çıkış trafiği rahatlatılmalıdır.
4. Kent içindeki lojistik birimler şehir dışına çıkartılmalıdır.
5. Liman içindeki yük depolama ve elleçleme liman dışına alınmalıdır.
6. Mersin demiryolu altyapısı iyileştirilmelidir.
7. Mersin-Tarsus D-400 Karayolu iyileştirilmelidir.
8. ukurova Havalimanı y k elleçlemeye uygun inşa edilmelidir.
9. Lojistik sektörü için eleman yetiştirilmelidir.
10. Serbest Bölge'ye demiryolu bağlantısı yapılmalıdır.
11. Lojistik Köy'de soğuk depoculuğa önem verilmelidir.
12. Lojistik Köy'de transit depolama yapılmalıdır.
13. Serbest Bölge'ye otoyol bağlantısı yapılmalıdır.
14. Mersin, kısa mesafe deniz taşıması merkezi olmalıdır.
15. Serbest Bölge genişletilmelidir.
16. Lojistik Enstitüsü kurulmalı ve sektöre destek verilmelidir.
17. Taşucu Limanı genel kargo limanı olmalıdır.
18. Lojistik projelerle ilgili araştırmalar yapılmalıdır.
19. Üretici ve lojistikçiler için Mersin tanıtma ajansı kurulmalıdır.
20. Ro-La taşımasına başlanmalıdır.
21. Mersin-Trieste vagon feribot seferleri başlamalıdır.
22. Mersin-İtalya hızlı feribotu devreye girmelidir.
23. Organize Sanayi Bölgesi genişletilmelidir.
24. Toptancı Hali, Lojistik Köy'e taşınmalıdır.
25. Depolarda yazılım kullanımını geliştirilmelidir.

Geniş bir konsensusla elde edilen bu sonuçlar sektörel bazda gruplanmış; ve sektör için Master Plan Stratejileri olarak şu şekilde ortaya konmuştur;

a. Kentsel Plan

1. Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan, “Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı”, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
2. “Mersin Şehir İçi Yolcu ve Yük Ulaşımı Master Planı” hazırlanmalıdır.
3. Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.
4. Şehrin artık bir metropol haline gelmesi nedeniyle, çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır.
5. Mersin’in doğusunda bulunan yük taşımacılığı dışındaki ticari alanlar, şehrin batısına taşınmalıdır.

b. Mersin Limanı

1. Mersin Limanı, daha hızlı ve verimli hizmet verecek altyapıya kavuşturulmalıdır.
2. Liman giriş-çıkış trafiği rahatlatılmalı, şehrin trafiğinden bağımsız hale getirilmelidir.
3. Liman’ın, B ve C kapıları iptal edilerek, liman trafiğinin, daha faal bir yapılanma ile Serbest Bölge tarafına alınması sağlanmalıdır.
4. Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır.
5. Kıbrıs’a gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.
6. Gümrük İdaresi’nin, liman ile uyumlu çalışması sağlanmalıdır.
7. Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman temin edilmelidir.
8. Limandaki genel kargo elleçleme fiyatları düşürülmelidir.
9. Liman ücretleri ve resmi harçlar rekabetçi bir düzeye çekilmelidir.
10. Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.
11. Limandaki farklı laboratuvarlar aynı çatı altında toplanmalıdır.

c. Serbest Bölge

1. Serbest Bölge’ye genişleme olanağı yaratacak alan tahsis edilmelidir.
2. Serbest Bölge’ye doğrudan otoyol bağlantısı kurulmalıdır.

3. Bölge'de mevcut binaların, çağdaş depoculuk standartlarında revizyonu yapılmalıdır.
4. Bölge, yatırımcılara tanıtılmalı, potansiyel katılımlar ile ilgili seminerler verilmelidir.
5. Serbest Bölge'ye güneş enerjisi veya vergisiz yakıt kullanımı imkânları sunulmalıdır.
6. Bazı ürünler için, Serbest Bölge'ye ihtisas gümrüğü fonksiyonu kazandırılmalıdır.
7. Serbest Bölge'nin transit taşımada kullanılması desteklenmelidir.
8. Eskiden olduğu gibi, bölgede, tarım ürünlerinin işlenmesi teşvik edilmelidir.

d. Organize Sanayi Bölgesi

1. Yeni Organize Sanayi Bölgesi inşaatı hızlanmalıdır.
2. Organize Sanayi Bölgesi ile Lojistik Köy ulaşım bağlantısı sağlanmalıdır.
3. Organize Sanayi Bölgelerine demiryolu terminali kurulmalıdır.
4. Organize Sanayi Bölgeleri otoyola bağlanmalıdır.

e. Karayolu

1. Mersin-Tarsus D-400 Karayolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
2. Mersin-Tarsus D-400 Karayolu araç trafiği düzenlenmeli ve sinyalizasyon düzeltilmelidir.
3. Karayolu trafiğini rahatlatacak, raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi başlatılmalıdır.
4. Habur sınır kapısındaki sorunlar çözümlenmelidir.
5. Güneydoğu Otoyolu'nun, Nizip-Bilecik arası tamamlanmalıdır.
6. Pozantı Otoyolu inşaatı bitirilmelidir.
7. Antalya-Mersin Otoyolu inşa edilerek, Mersin'in batısının da geliştirilmesi planlanmalıdır.
8. İran'a yapılacak olan transit taşıma için engeller kaldırılmalıdır.
9. Gelişecek olan Konya bölgesi ile ulaşım alt yapısının kurulması gerekmektedir.
10. Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Mersin'e taşınmalı veya Mersin'de yeniden yapılanmalıdır.

f. Demiryolu

1. Mersin İli demiryolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
2. Mersin İli'ndeki demiryolları, kapasite, hat ve vagon olarak eksiksiz hale getirilmelidir.
3. Komşu ülkelerle olan demiryolu bağlantılarımız iyileştirilmelidir.
4. Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.
5. TCDD'nin elleçleme kapasitesi ve ekipmanlarının sayısı arttırılmalıdır.
6. RoLa taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.
7. Hicaz Demiryolu Projesi takip edilmeli ve projeye iştirak edilmelidir.
8. Demiryollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.
9. Serbest Bölge'ye, genişleme alanında, demiryolu bağlantısı ve elleçleme alanı tesis edilmelidir.

g. Deniz Taşınması

1. Kısa mesafe deniz taşımacılığı için Mersin, merkez haline getirilmelidir.
2. Bölgede dökme yük elleçleyecek ikinci bir liman inşa edilerek, MIP, konteyner ana limanı haline getirilmelidir.
3. Taşucu Limanı, genel kargo amaçlı geliştirilmelidir.
4. Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.
5. Mersin-Trieste arası vagon ve feribot seferleri yeniden başlatılmalıdır.
6. Mersin-İtalya Ro-Ro hızlı feribot hattı gündeme getirilmelidir.

h. Hava Taşınması

1. Çukurova Havalimanı inşaatı, yük elleçlemeye uygun planlanmalıdır.
2. Havalimanı ile Mersin arasında, hava yükü taşıyacak ring sefer konulmalıdır.

i. Lojistik

1. Mersin’de Lojistik Köy kurulmalıdır.
2. Lojistik Köy mevzuatı hazırlanmalıdır.
3. Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır.
4. Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.
5. Lojistik Köy içindeki soğuk hava deposu kapasitesi büyük tutulmalıdır.
6. Lojistik Köy’de, transit yüklerin depolanacağı büyüklükte depolar inşa edilmelidir.
7. İlçelerde tarımsal amaçlı depolar ve soğuk hava tesisleri kurulmalıdır.
8. Mersin gümrüklerinin 7 gün ve 24 saat çalışması sağlanmalıdır.
9. Transit yüklerin gümrük antrepolarında muhafazası sağlanmalıdır.
10. Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri teşvik edilmelidir.
11. Kentteki kargo firmaları da Lojistik Köy içinde çalışmalıdır.
12. Şehir içi akaryakıt depolarının, şehir dışında bir merkeze taşınması sağlanmalıdır.
13. Toptancı Hali’nin, daha çağdaş bir hal yapısıyla Lojistik Köy’e taşınması gerekmektedir.

j. Eğitim

1. Lojistik sektörüne uygun eleman yetiştirilmesi sağlanmalıdır.
2. Mersin Üniversitesi’nde, Lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
3. Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.
4. Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar açılmalıdır.
5. Öğrencilerin yarı zaman çalışabilecekleri eğitim sistemine geçilmelidir.
6. Mersin Üniversitesi’ndeki Dış Ticaret Merkezi’ne destek verilmelidir.
7. Lojistik Enstitüsü kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
8. Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
9. Mersin’e, üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.

10. Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.

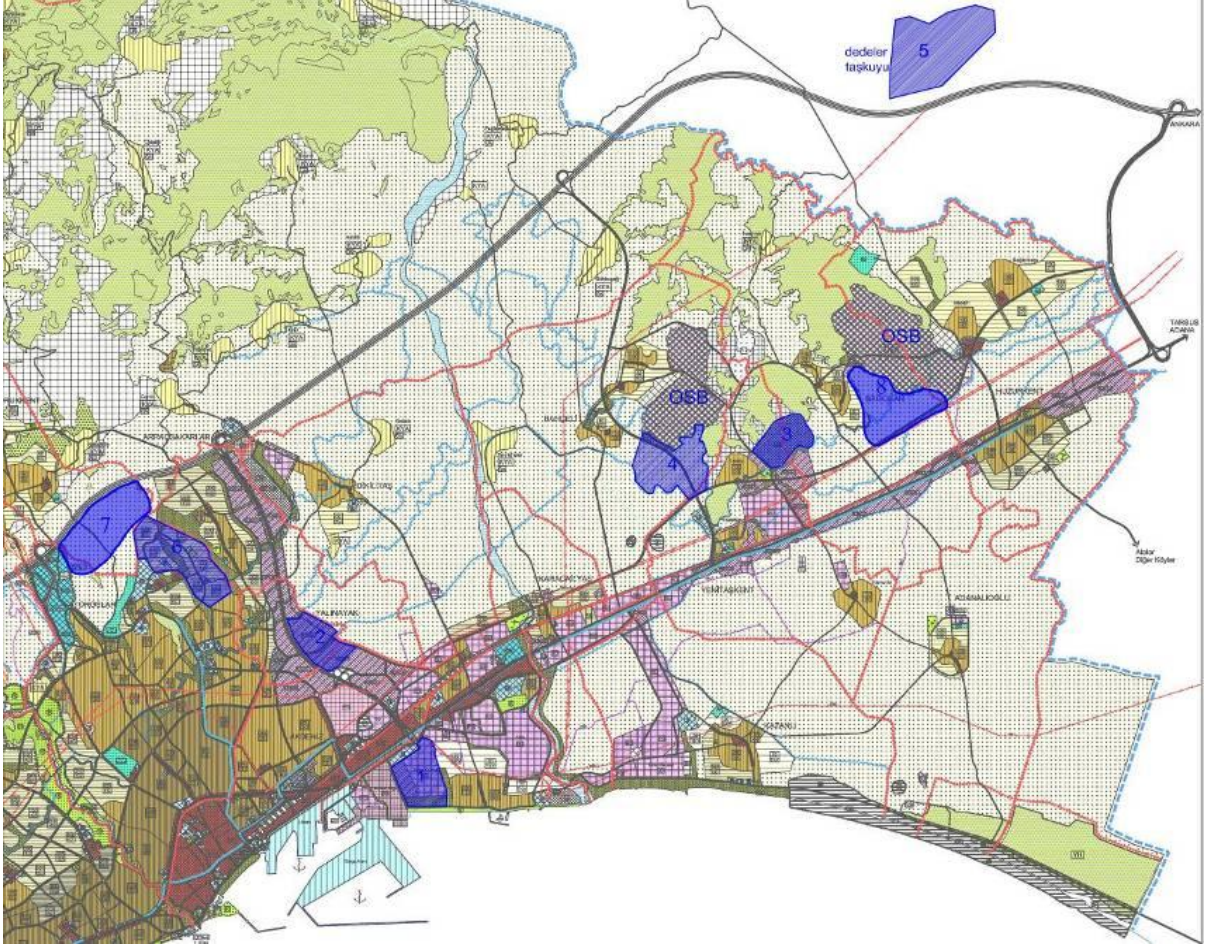
12. Master Plan

Master plan, bu raporun üçüncü bölümüdür. Bu bölümde mevcut durum üzerine inşa edilecek yeni projelerle, hedefe ulaşacak bir çalışma rotasının belirlenmesi amaçtır. Mersin'de tüm lojistik fonksiyonların koordinasyonunu sağlayacak olan Lojistik Köy'ün yeri, ölçeği, içeriği, yatırım ve işletme yapısı belirlenmeli; Köy'ün bu hizmetlerinden olumlu etkilenecek olan Mersin Limanı, öncelikle iyileştirilecek odak olarak görülmelidir. Mersin Serbest Bölgesi, Organize Sanayi Bölgesi ve Toptancı Hali de, bölge lojistiğini etkilemesi açısından, master planda incelenmek durumundadır. Lojistik Köy'de yer alacak şirketlerin rekabet edebilmeleri için ipuçları, örnek bir şirkette bir pilot proje olarak da ortaya konmuştur. Lojistik sektöründe çalışacak olan kişilerin yetiştirilmelerinde, yerel lojistik eğitimi için tavsiyeler ve yol haritası verilmiştir. Sektöre katkıda bulunacak olan Mersin Lojistik Danışma Merkezi (MLDM) kurulması da master plan içine dahil edilmiştir. Lojistik sektörü gibi çok sayıda deneğin ve farklı iş gruplarının bulunduğu bir sektörde, tüm aktörler arasında koordinasyonu sağlayabilecek, ortak bilgiyi toplayarak paylaşımına sunacak bir Lojistik Konseyi (MLK) de gündeme getirilmiştir. Bölgesel lojistik potansiyelin değerlendirilmesi amacıyla bir Uluslararası Lojistik Fuarı ve Kongresi de planlanmıştır. Master plana konu edilen çalışmalar birbirinden bağımsız olup; birleştirici unsuru amacıdır.

13. Lojistik Köy (Mersin ihtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi)

Öncelikli olarak yapılan çalıştaylardan ve bölgede görev yapan resmi ve özel sektör temsilcilerinden elde edilen görüşler çerçevesinde, Lojistik Köy'ün inşa edilebileceği lokasyonlar belirlenmiştir. Lokasyon için 8 farklı bölge önerilmiş ve bu alanlar harita üzerine işlenmiştir. Lokasyonları GPS (küresel konumlandırma sistemi) kullanılarak belirlenmiş alanların konumu, büyüklüğü, genişleme olanağı, plan durumu, ulaşım olanakları (karayolu, demiryolu), mülkiyet durumu, arazi yapısı, bitki örtüsü ve arazi fiyatları gibi unsurları incelenmiştir.

İncelenen 8 lokasyon, aşağıda yer verilen harita üzerine yerleştirilmiş, yapılan fayda-maliyet analizleri 3, 4 ve 8 numaralı alanların daha uygun olacağını ortaya çıkarmıştır;



Bu alanların özellikleri şu şekildedir,

Olumlu Yönleri:

- OSB'ne olan yakınlıkları tercih nedenidir.
- Karayolu ulaşımına elverişliliği yüksektir. Yeni çevre yolu ve otoyol bağlantısına uygundur.
- Fazla zorlanmadan demiryolu ile bağlantısının sağlanabilecek olması en büyük avantajdır.
- Kentsel alanlardan uzak olması ve yakın zamanda da kentsel alanlarla çevrilmeyecek olması lojistik operasyonlar açısından da avantaj sağlayacaktır.

Olumsuz Yönleri:

- İçerisinde kısmen tarım arazileri bulundurması
- Limana olan 17 kilometre ve Serbest Bölge'ye 15 kilometre mesafede yer alması
- Arazilerin kamulaştırılmasında geçecek sürecin fazla uzayabilmesi

Yapılan toplantılarda, 3 ve 8 numaralı alanların birleştirilmesi öngörülmüş ve bu alanlar Mersin Büyükşehir Belediyesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'na eklenmiştir.

Lojistik Köy'de inşa edilecek olan tesislerle ilgili önbilgi aşağıda verilmektedir;

Birim	Adet	Net birim m2	m2 maliyeti \$	Kiralama Bedelleri (\$/m2)	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti \$	Etap 2 Maliyeti \$	Etap 3 Maliyeti \$	Etap 4 Maliyeti \$	20 yıl sonra net alan
Kapalı Gümrüklü depolar	10	10000	154	3,0	1,5	100.000	150.000	1,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	400.000
Kapalı Gümrüksüz depolar	10	10000	154	3,0	1,5	100.000	150.000	1,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	400.000
Soğuk Hava Deposu	4	10000	212	7,5	1,5	40.000	60.000	1,00	8.480.000,00	8.480.000,00	8.480.000,00	8.480.000,00	160.000
Tehlikeli Madde Deposu	2	5000	181	5,0	2	10.000	20.000	1,00	1.810.000,00	1.810.000,00	1.810.000,00	1.810.000,00	40.000
Demir Yolu Aktarma Deposu	1	10000	181	3,0	1,5	10.000	15.000	0,50	1.810.000,00	905.000,00	905.000,00	905.000,00	20.000
Sebze Meyva Çiçek Hali	50	2000	154	3,0	1,5	100.000	150.000	0,50	15.400.000,00	7.700.000,00	7.700.000,00	7.700.000,00	200.000
Açık Gümrüklü Alan	4	5000	30	1,0	1	20.000	20.000	1,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00	80.000
Konteyner Stok Alanı	1	50000	30	0,5	1	50.000	50.000	0,50	1.500.000,00	750.000,00	750.000,00	750.000,00	100.000
Binek Araç Otoparkı	1	5000	30	0,0	1	5.000	5.000	0,50	150.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	10.000
Ağır Araç Otoparkı	1	20000	30	0,0	1	20.000	20.000	0,50	600.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	40.000
Forwarder ofisleri	20	50	381	8,0	2	1.000	2.000	0,25	381.000,00	95.250,00	95.250,00	95.250,00	1.000
Banka Şubeleri	2	100	510	10,0	2	200	400	0,25	102.000,00	25.500,00	25.500,00	25.500,00	200
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	381	0,0	2	100	200	0,25	38.100,00	9.525,00	9.525,00	9.525,00	100
Atık Su Arıtma	1	200	290	0,0	2	200	400	0,50	58.000,00	29.000,00	29.000,00	29.000,00	400
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	200	154	0,0	2	200	400	0,50	30.800,00	15.400,00	15.400,00	15.400,00	400
Çöp Değerlendirme Merkezi	1	500	290	0,0	2	500	1.000	0,50	145.000,00	72.500,00	72.500,00	72.500,00	1.000
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	290	0,0	2	100	200	0,50	29.000,00	14.500,00	14.500,00	14.500,00	200
Satış Mağazaları	20	50	485	10,0	2	1.000	2.000	0,25	485.000,00	121.250,00	121.250,00	121.250,00	1.000
Tamir Bakım Atölyeleri	4	250	290	10,0	2	1.000	2.000	0,25	290.000,00	72.500,00	72.500,00	72.500,00	1.000
Konaklama tesisi	2	100	710	10,0	2	200	400	0,25	142.000,00	35.500,00	35.500,00	35.500,00	200
Gümrük Ofisi	1	250	380	0,0	2	250	500	0,25	95.000,00	23.750,00	23.750,00	23.750,00	250
Jandarma Birliği	1	1000	380	0,0	2	1.000	2.000	0,25	380.000,00	95.000,00	95.000,00	95.000,00	1.000
Sağlık Birimi	1	200	502	0,0	2	200	400	0,10	100.400,00	10.040,00	10.040,00	10.040,00	80
Mescit	1	250	380	0,0	2	250	500	0,10	95.000,00	9.500,00	9.500,00	9.500,00	100
PTT	1	50	450	0,0	2	50	100	0,10	22.500,00	2.250,00	2.250,00	2.250,00	20
Akaryakıt İstasyonu	1	1000	450	5,0	1,5	1.000	1.500	0,25	450.000,00	112.500,00	112.500,00	112.500,00	1.000
Kargo Ofisleri	5	200	450	8,0	2	1.000	2.000	0,25	450.000,00	112.500,00	112.500,00	112.500,00	1.000
Demir Yolu Terminali	1	30000	105	0,0	1	30.000	30.000	0,50	3.150.000,00	1.575.000,00	1.575.000,00	1.575.000,00	60.000
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	0,0	1	500	500	0,25	25.000,00	6.250,00	6.250,00	6.250,00	500
Yemek üretim tesisi	1	250	450	10,0	2	250	500	0,25	112.500,00	28.125,00	28.125,00	28.125,00	250
						494.000	687.000		67.731.300,00	53.885.840,00	53.885.840,00	53.885.840,00	1.519.700

Bu tesislerin büyüklükleri, genişleme olanakları, kiralama bedelleri de yapılan karşılaştırmalara baz teşkil etmek üzere aşağıdaki şekilde ön görüşmüştür;

Lojistik Köy Kullanımları	Kiralama Bedelleri (\$/m2)	adet	Net birim.m2	Başlangıç net alan	5 Yıllık artış faktörü	1. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	2. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	3. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	4. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	20 Yıl Sonunda Net Alan Büyüklükleri	1. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	2. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	3. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	4. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri
Kapalı Gümrüklü depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Kapalı Gümrüksüz depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Soğuk hava Deposu	7,5	4	10.000	40.000	1	40.000	40.000	40.000	40.000	160.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Tehlikeli madde deposu	5	2	5.000	10.000	1	10.000	10.000	10.000	10.000	40.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Demir yolu akt. deposu	3	1	10.000	10.000	0,5	10.000	5.000	5.000	0	20.000	30.000	15.000	15.000	0
Sebze meyve çiçek hali	3	50	2.000	100.000	0,5	100.000	50.000	50.000	0	200.000	300.000	150.000	150.000	0
Açık gümrüklü alan	1	4	5.000	20.000	1	20.000	20.000	20.000	20.000	80.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Konteyner stok alanı	0,5	1	50.000	50.000	0,5	50.000	25.000	25.000	0	100.000	25.000	12.500	12.500	0
Binek Araç Otoparkı	0	1	5.000	5.000	0,5	5.000	2.500	2.500	0	10.000	0	0	0	0
Ağır araç otoparkı	0	1	20.000	20.000	0,5	20.000	10.000	10.000	0	40.000	0	0	0	0
Forwarder ofisleri	8	20	50	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	8.000	0	0	0
Banka Şubeleri	10	2	100	200	0,25	200	0	0	0	200	2.000	0	0	0
Teknik alt yapı tesisi	0	1	100	100	0,25	100	0	0	0	100	0	0	0	0
Atık su arıtma	0	1	200	200	0,5	200	100	100	0	400	0	0	0	0
Yağmur suyu top. alanı	0	1	200	200	0,5	200	100	100	0	400	0	0	0	0
Çöp değer. Merkezi	0	1	500	500	0,5	500	250	250	0	1.000	0	0	0	0
Giriş Çıkış Kapıları	0	2	50	100	0,5	100	50	50	0	200	0	0	0	0
Satış Mağazaları	10	20	50	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	10.000	0	0	0
Tamir Bakım atölyeleri	10	4	250	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	10.000	0	0	0
Konaklama tesisi	10	2	100	200	0,25	200	0	0	0	200	2.000	0	0	0
Gümrük Ofisi	0	1	250	250	0,25	250	0	0	0	250	0	0	0	0
Jandarma Birliği	0	1	1.000	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	0	0	0	0
Sağlık Birimi	0	1	200	200	0,1	200	0	0	0	200	0	0	0	0
Mescit	0	1	250	250	0,1	250	0	0	0	250	0	0	0	0
PTT	0	1	50	50	0,1	50	0	0	0	50	0	0	0	0
Akaryakıt İstasyonu	5	1	1.000	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	5.000	0	0	0
Kargo Ofisleri	8	5	200	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	8.000	0	0	0
Demir yolu terminali	0	1	30.000	30.000	1	30.000	30.000	30.000	30.000	120.000	0	0	0	0
Ring sefer park alanı	0	1	500	500	0,25	500	0	0	0	500	0	0	0	0
Yemek üretim tesisi	10	1	250	250	0,25	250	0	0	0	250	2.500	0	0	0
TOPLAM	97	152		494.000		494.000	393.000	393.000	300.000	1.580.000	1.372.500	1.147.500	1.147.500	970.000

Analizler için ön görülen altyapı, ulaşım ve üstyapı maliyetleri de şu şekildedir;

Maliyetler	Etaplar	Alan 3	Alan 4	Alan 8
Hafriyat Maliyetleri	Etap 1	\$292.600	\$16.776.500	\$254.000
	Etap 2	\$3.288.800	\$15.210.200	\$17.070.925
	Etap 3	\$11.194.900	\$14.109.700	\$27.324.550
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$14.776.300	\$46.096.400	\$44.69.475
Yol Yapım Maliyetleri	Etap 1	\$1.800.000	\$1.800.000	\$1.800.000
	Etap 2	\$1.800.000	\$1.800.000	\$1.800.000
	Etap 3	\$2.000.000	\$2.000.000	\$2.000.000
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$5.600.000	\$5.600.000	\$5.600.000
5Alt Yapı İnşaat Maliyetleri	Etap 1	\$900.000	\$900.000	\$900.000
	Etap 2	\$900.000	\$900.000	\$900.000
	Etap 3	\$1.000.000	\$1.000.000	\$1.000.000
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$2.800.000	\$2.800.000	\$2.800.000
Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri	Etap 1	\$2.100.000	\$4.200.000	\$4.200.000
	Etap 2	\$0	\$0	\$0
	Etap 3	\$0	\$0	\$0
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$2.100.000	\$4.200.000	\$4.200.000
Üst Yapı İnşaat Maliyetleri	Etap 1	\$73.331.300	\$73.331.300	\$73.331.300
	Etap 2	\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840
	Etap 3	\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840
	Etap 4	\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840
Ara Toplam		\$234.988.820	\$234.988.820	\$234.988.820
G. TOPLAM		\$260.265.120	\$293.685.220	\$292.238.295

İnşa edilecek olan Lojistik Köy için bir örnek finansman çalışması yapılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir;

	1.Etap Nakit Akışına İlişkin Finansal Analiz Sonuçları		Tüm Etapların Nakit Akışına İlişkin Finansal Analiz Sonuçları	
	Vergiden Önce	Vergiden Sonra	Vergiden Önce	Vergiden Sonra
ALAN 3				
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$80.351.754	\$80.351.754	\$209.508.312	\$209.508.312
Net Bugünkü Değer	\$126.964.610	\$85.501.337	\$341.095.706	\$230.974.902
Fayda Maliyet Oranı	2,58	2,06	2,63	2,1
İç Karlılık Oranı	0,14	0,11	0,14	0,11
Proje Geri Ödeme Periyodu	10 yıl	13 yıl	15 yıl	19 yıl
ALAN 4				
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$90.261.185	\$90.261.185	\$225.836.973	\$225.836.973
Net Bugünkü Değer	\$117.055.178	\$75.591.905	\$324.767.046	\$214.646.242
Fayda Maliyet Oranı	2,3	1,84	2,44	1,95
İç Karlılık Oranı	0,12	0,09	0,13	0,1
Proje Geri Ödeme Periyodu	11 yıl	15 yıl	17 yıl	20 yıl
ALAN 8				
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$78.057.554	\$78.057.554	\$226.257.301	\$226.257.301
Net Bugünkü Değer	\$129.258.810	\$87.795.537	\$324.346.717	\$214.225.913
Fayda Maliyet Oranı	2,66	2,12	2,43	1,95
İç Karlılık Oranı	0,15	0,11	0,13	0,1
Proje Geri Ödeme Periyodu	10 yıl	12 yıl	17 yıl	20 yıl

Lojistik Köy'ün inşa edileceği alan şu şekilde belirlenmiştir;



1. 36° 54' 25" 01 K, 34° 45' 55" 93 D
2. 36° 51' 51' 22 K, 34° 46' 12" 90 D
3. 36° 53' 12" 47 K, 34° 47' 46" 07 D
4. 36° 52' 41" 41 K, 34° 48' 16" 27 D

14. Lojistik Köy İşletme Modeli

İnşa edilecek olan Mersin Lojistik Köyü, yürürlükte olan Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nda "İhtisas Amaçlı Lojistik Tesisler" olarak belirtilen çerçevede kurulmak durumundadır.

Lojistik Köy işletme modeli, devlet-özel sektör iş birliği üzerine kurulmak durumundadır. Devlet Demiryolları Terminal Tesisi içinde olmak üzere, demiryolu hizmeti TCDD'den satın alınacak, Mersin Büyükşehir Belediyesi ortaklardan biri olarak belediye hizmetlerini sağlayacak, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası ilk başlangıcı yapmak ve daha sonra regülasyonu sağlamak için projenin büyük ortağı olacak ve İl Özel İdaresi kamusal destek için Lojistik Köy işletmesinde yer alacaktır.

Lojistik Köy'de, arazi satışı ve özel mülkiyete depo inşaatı yapabilme imkanları sağlanacak, yap-işlet-devret modeli de geçerli olacak, hatta işletme tarafından amaca uygun üstyapı inşaatları tamamlanarak uzun dönemli kiraya verilebilecektir.

Lojistik köy içinde bulunacak şu tesisler, Köy dışına da hizmet verecektir;

- Demiryolu yük transfer istasyonu
- Kapalı gümrüksüz depolar
- Kapalı gümrüklü depolar (Antrepolar)
- Gümrüklü ve gümrüksüz soğuk hava depoları
- Tehlikeli madde depoları
- Demiryolu yük aktarma deposu
- Sebze-meyve hali
- Kargo aktarma merkezleri
- Konteyner stok alanı
- Kamyon ve Tır park alanları

Bu tesisler dışında, Lojistik Köy içinde çalışan birimlere de hizmet vermek üzere bazı üniteler de bulunmalıdır. Bunlar;

- Binek araç park alanları
- Şirket 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
- Gümrük binası, Jandarma binası
- Sağlık birimi, Mescit, PTT

- Akaryakıt istasyonu

15. Yasal Çerçeve

Ülkemizde, lojistik köyler için hazırlanmış bir Lojistik Köyler Kanunu ve yönetmeliği bulunmamaktadır. Geciken kanun çalışması çerçevesinde, 4562 Sayılı OSB Kanunu'na (12 Nisan 2000) 23 Ekim 2008'de "İhtisas amaçlı OSB'ler" maddesi eklenmiş, lojistik köyler de Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu içine alınmıştır. Henüz yönetmelik hazırlığı tamamlanmamıştır. Bu nedenle, Mersin'de inşa edilecek olan Mersin Lojistik Köyü, cari kanun ve hazırlanacak olan yönetmeliğe göre Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi adını alabilecektir.

Yine anılan kanuna göre, Lojistik Köy İşletme Modeli öncelikle, en çok 15 asil ve 15 yedek üyeden oluşacak bir Müteşebbis Heyet kurulması ile başlayacaktır. Üyelik iki yıl geçerli olup, ilk toplantıda Mersin Valisi, Heyet Başkanı olacaktır. İlk toplantı, İl Özel İdaresi ve Belediye dışında Yönetim Kurulu seçimini kapsayacaktır. Müteşebbis Heyet'te şu kuruluşlardan temsilciler olacaktır:

- MTSO
- İl Özel İdaresi
- MDTO
- Mersin Büyükşehir Belediyesi
- TCDD Mersin Bölge Müdürlüğü
- Mersin-Tarsus OSB
- Mersin Serbest Bölgesi

İşletmeyi Yönetim Kurulu yönetecek; Yönetim Kurulu, Müteşebbis Heyet içinden 2 yıllık süre için seçilen 5 asil ve 5 yedek üyeden oluşacaktır. Müteşebbis Heyet, Yönetim Kurulu Başkanı ve Başkan Yardımcısını seçmektedir. İşletmeyi başkan ve vekili temsil eder.

İşletmenin denetimi, 2 asil ve 2 yedek üyeden oluşan Denetim Kurulu tarafından gerçekleştirilir. Denetim Kurulu, üç ayda bir ara rapor ve yılda bir genel kurul raporu hazırlar.

İşletmede operasyonlar, Müteşebbis Heyet tarafından seçilen ve Yönetim Kurulu tarafından onaylanan Bölge Müdürü sorumluluğunda yürütülür. İşletmenin yönetilmesi için yeterli sayıda teknik personel de görevlendirilir.

Lojistik Köy'ün işletilmesinden elde edilecek gelirler;

- Müteşebbis Heyet iştirak payları,
- Arsa kira ve katılım payı,
- Ruhsat ve dosya gelirleri,
- Yönetim işletme aidatları,
- Kiralık tesislerin taşeron gelirleri,
- Su elektrik gaz arıtma katkı payları,
- Arsa satış gelirleri,
- Bağışlar,
- Kira otopark, giriş gelirleri,
- Banka faizleri,
- Cezalar,
- İlan ve reklam gelirleri

olacaktır.

Lojistik Köy işletmesi, yatırım için farklı finansal kaynaklar kullanabilecektir. Bu krediler, Müteşebbis Heyet tarafından sağlanan yatırım payları dışında, Bakanlık'tan elde edilecek krediler ile yurt içi ve yurt dışı finans kuruluşlarının desteğinden oluşur.

16. Liman Gelişim Planı

Mersin Limanı'nı, TCDD'dan uzun süre kiralama yoluyla devir alan MIP özel bir kuruluştur. Bu çapta bir işletmenin bir master planı olmalıdır ve yapacağımız öneriler tavsiye niteliğindedir. Bu çalışmada amaç MİLOS ile MIP nin sinerji yaratmasıdır. Özelleştirme sonrası öngörülen yatırım kısmen yapılmıştır ancak yeterli değildir. İyileştirme çalışmaları devam etmektedir. Liman hizmetlerinde yapılması önerilen çalışmalar, şu şekilde belirlenmiştir;

- Liman hizmetlerinin bölgedeki tekeli yapıyı da değerlendirerek, fiyatlarının kar yaratmak amacıyla yükseltmesi, Mersin İli lojistik gelişimine zarar verecektir. Doğu Akdeniz'deki rakip limanlarla paralel bir fiyat politikası uygulanması ile sinerji sağlanabilecektir.
- Elleçlemenin hızlı ve sorunsuz yapılabilmesi için, kullanılan ekipmanların kapasitelerinin yüksek, hızlarının fazla, kullanıcıların eğitilmiş, ekipmanların tercihan yeni veya yenilenmiş, servislerinin gereği gibi yapılmış olması şarttır.

- Yüklenecek ve boşaltılacak konteynerlerin rıhtıma en yakın mesafede stoklanması, stok alanı ve rıhtım arasındaki taşımanın yeni ve farklı ekipmanlarla yapılması, ara taşıma sürecinde hız ve kalitenin elde edilmesi için MIP tarafından gereken yatırımın yapılması gerekmektedir.
- Demiryolu ile Mersin limanına gelen malzemelerin liman içinde stoklanması yerine Lojistik Köy'de bekletilmesi planlanmaktadır. Yükleme anına paralel demir yolu ile taşıma yapılması sağlanacaktır.
- Limanın içinde yer alan her türlü depo ve antrepo alanları boşaltılmalı ve Lojistik Köy'e taşınmalıdır.
- Liman içinde özel sektör tarafından yapılan işlemler nedeniyle taşıeron firmalar limanın değerli arazisi içinde araç parkı, ofis, tamir istasyonları, doldurma ve boşaltma alanları gibi alanlar işgal etmektedir. Bu alanlarda boş konteynerlerin stoklanması, kamyon veya vagonlarla gelen ürünlerin, gemi ile gelip konteynerlere doldurulacak ürünlerin doldurma ve boşaltma işlemleri Lojistik Köy'de gerçekleşmelidir.
- Artacak olan demiryolu taşımacılığımız nedeniyle, D-400 Karayolu'nun altından demiryolu hattı geçecek şekilde köprü üzerine alınması, veya demiryolunun limana daha uzak bir mesafeden yine bir karayolu üst geçidi ile D-400 Karayolu'nun güneyine bağlanması planlanmalıdır.
- Kapılara konacak olan araç tanıma sistemi ile içeriye araç girişi hızlandırılmaktadır. Lojistik Köy'de inşa edilecek tır ve kamyon park alanlarının bir bölümünün liman hizmetleri için değerlendirilmesi ve bu alanlarda bekleyen araçlara ayrı bir kapıdan, kartla uygulanan ve uydu takibi yapılan, içinde araç planlama sistemi iletişim bağlantısı olan araçlarla limana hızlı ve doğrudan giriş yapılması söz konusu olacaktır.
- Limana gelen ürünlerin Lojistik Köy'den geçen kısmının gümrük, laboratuvar, kontrol gibi işlemlerinin Lojistik Köy'de kurulacak olan gümrük, laboratuvar gibi birimlerde de yapılabilecektir.
- DLH tarafından yıllar önce projelendirilen Mersin Konteyner Limanı projesi halen yürürlükte. Bu projeye devam edilmelidir. Mersin Limanı'nın ileride tıkanacak olan kapasitesine yeni liman destek sağlamalıdır.

17. OSB Gelişim Planı

24.10.1976 tarih ve 13037 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuş olan Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (MTOSB), 1995 yılında henüz inşaat halinde iken faaliyete geçmiştir. 140 Parsel olarak planlanmıştır. OSB'nin 3 km batısında Bahçeli Belediyesi sınırları içerisinde

278 hektar'lık yeni bir gelişme alanı oluşturulmuştur. Bu alanın, imar planları ve altyapı projeleri T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. 47 Parsel de bu alanda sanayi yatırımı için kullanılacaktır. Organize Sanayi Bölgeleri, yakınlarında kurulacak olan MİLOSB ile birlikte sinerji yaratma şansına kavuşacaktır. Bu amaçla;

- Organize Sanayi Bölgesi'ne, Mersin ve Tarsus'tan toplu ulaşım bağlantısı kurulmalıdır.
- Demiryolu bağlantısı yoktur. Lojistik Köy kanalı ile sağlanmalıdır
- Otoyol bağlantısı panlanmıştır. Yatırımın başlaması gerekmektedir.
- Mevcut tesisler depolamaya uygun değildir. Depolamanın Lojistik Köy'de yapılması teşvik edilmelidir. Hammadde ve ürünler MİLOSB'de stoklanmalıdır.

18. Serbest Bölge Gelişim Planı

Mersin Serbest Bölgesi, Mersin'e ekonomik olarak katkı sağlayan bir işletmedir. Bu işletmenin hizmetinin verimli hale gelmesi için lojistik planlamasının da yapılması ve MİLOSB ile bağlantısının sağlanması gerekmektedir. Bu amaçla;

- Serbest Bölge'nin mevcut demiryolu bağlantısının, yapılacak bir yükleme/boşaltma terminali ile etkin hale getirilmesi,
- Serbest Bölge'de uygulanan yazılım olan SBBUP'nın kullanışlı hale getirilmesi,
- Mersin İli Yük Ulaştırması Ana Planı hazırlanması,
- Serbest Bölge'nin transit yükler için kullanılması,
- 2. Genişleme alanlarının devreye alınması,
- Çok katlı alçak depo yerine yüksek, modern depolar yapılması,
- Güneş enerjisinin elektrik amacıyla kullanılması planlanmalıdır.

19. Toptancı Hali Gelişim Planı

Mersin'de şehir içinde kalmış bulunan Toptancı Hali, artık görevini yapamayacak haldedir. Mevcut yapısı, şekli ve yerleşimi ile şehir dışına çıkmak durumundadır. Hal de Lojistik Köy bünyesi içine dahil edilecektir. Bu amaçla;

- Hal, çevresel etkiler ve trafik ve konut alanına etkileri nedeniyle şehir dışına çıkarılması,
- Küçük, demode ve düzensiz tesislerin, çağdaş büyük ve kullanışlı tesislere dönüştürülmesi,

- MİLOSB içinde, yaş meyve ve sebze işlenmesi, ambalajlanması, depolanması ve sevkiyatının yapılması,
- Ürün tiplerine uygun soğuk hava depoları, yükleme/boşaltma rampaları, işleme, ayırıştırma, paketleme tesisleri kurulması,
- Net 100.000 m²'lik bir alan sebze-meyve ve çiçek hali olarak ayrılması,
- 20 yılın sonunda bu alanın net 200.000 m²'ye ulaşması planlanmıştır.
- 40,000 m²'lik soğuk hava depoları ile başlayıp; 20 yılın sonunda Lojistik Köy'de toplam net 160.000 m²'lik soğuk hava deposunun bulunması hedeflenmiştir.
- Hal'in kademeli inşaat ile Lojistik Köy'e sorunsuz transferi söz konusudur.
- Mevcut Hal kullanıcılarına Belediye'den süre ihbarı yapılması hatta kira ve giriş bedellerinin yükseltilmesi mümkün olacaktır.
- Hal alanının kültür, spor, fuar alanı olması da söz konusudur.

20. Pilot Proje

Mersin'de kurulmuş bulunan şirketlerin büyük çoğunluğu şahıs veya aile şirketi yapısında olup, kurumsallaşma sürecine geçememiştir. Bu amaçla, bölgedeki lojistik şirketlerinin genel yapısı araştırılmış ve ulusal ve küresel şirketlerle rekabet edebilecek bir yapının kurulması için yapılacak çalışmalar, pilot proje olarak ortaya konulmuştur.

MERLOP Şirketler Grubu'nun var olduğu öngörülmüştür. Bu grup, MERTAS Uluslararası Kara Taşımacılığı A.Ş., MERLİM Liman Hizmetleri A.Ş., MERDEP Antrepoculuk A.Ş., MERDEM Demiryolu Taşımaları A.Ş., MERDAĞ Dağıtım A.Ş. gibi alt şirketlerden oluşmuştur. Kendiliğinden büyümüş bir yapı olup, tek noktadan yönetimi sağlanan bir aile şirketi yapısındadır. Kurumsallaşmamış ve yerel kalmış bir yapısı vardır.

Bu şirket içinde yapılabilecek olan iş geliştirme çalışmaları üç kademeli olarak planlanmıştır:

- Mevcut durum çalışması
- Hedef yapı çalışması
- Master plan çalışması

Çalışma ,yatay ve dikey büyüme planlarını içermekte, kurumsallaşmayı sağlamayı amaçlamakta ve profesyonel eleman kullanımını artırmayı ön görmektedir. Bu amaçla, MERGÜM Gümrükleme A.Ş., MERAIR Hava Taşıma A.Ş. , MERDEN Deniz Taşıma A.Ş. şirketleri bünyeye stratejik ortaklık şeklinde eklenmelidir.

21. Lojistik Eğitimi

Mersin bölgesinde lojistik sektörünün gelişmesi, ancak bu sektörün yeni personel ihtiyacını karşılayacak akademik eğitimlerin ve mevcut personelin gelişimini sağlayacak sertifika ve diğer eğitim sistemlerinin kurulması ve çalıştırılması ile mümkün olacaktır. Bu amaçla, temel mesleki eğitim verecek Teknik Lise, ön lisans eğitimi verecek Meslek Yüksekokulları, Lisans eğitimi verecek 4 yıllık üniversite programı ve bu birim içinde yüksek lisans ve doktora çalışmalarına ihtiyaç vardır. Her birimde verilecek olan dersler, bölge ihtiyacına ve akademisyenlerin branşlarına göre karşılıklı belirlenecektir.

Sektörde çalışan personelin de yetiştirilmesi söz konusudur. Farklı içeriklerle sertifika programları düzenlenmesi ve bu programların Mersin Lojistik Danışma Merkezi ile birlikte planlanması gerekmektedir.

Bölgede aynı zamanda Ulaştırma Bakanlığı tarafından istenen üst düzey yönetici, orta düzey yönetici ve sürücü belgelerinin de verilmesi hedefler içindedir.

22. Lojistik Danışma Merkezi

Yerel firmalara danışmanlık desteği vermek amacıyla başlangıçta Mersin Ticaret ve Sanayi Odası bünyesinde kurulacak, daha sonra MİLOSB'de yapılacak bir merkez planlanmıştır. Bu merkezin yapacağı hizmetler şunlardır:

- Bölge şirketlerinin araç ve ekipman seçimi gibi teknik taleplerine destek vermek
- İnşa edilecek depo ve diğer tesisler için proje desteği verilmesi
- Lojistik sektöründe kullanılacak yazılımların seçimi ve desteği
- Sektörel eğitim verilmesi
- Personel seçimi ve işe yerleştirme
- Şirket birleşmelerinde arabuluculuk yapılması
- Yurt dışı ilişkilerde bağlantı kurulması
- Sektörün yerel sorunlarına çözüm arayışında koordinasyon
- Yeni teknolojilerin araştırılması ve uygulama yapılmasında danışmanlık
- AB projelerinin hazırlanması ve takibi
- Lojistik alanında eğitim alan üniversite öğrencilerine burs temini

- Tez çalışmalarına kaynak ve destek sağlanması
- Dijital bülten hazırlığı ve gönderilmesi
- Proje yarışmaları yapılması
- Kütüphane düzenlenmesi ve Türkçe kitap hazırlığı
- İstatistik çalışmalarının başlatılması
- Anket ve sayımlarla sektörel bilgi sağlanması

23. Mersin Lojistik Konseyi

Lojistik sektörü çok sayıda dernekten oluşmakta ve bu derneklerin bir araya gelmeleri çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Mersin’de bulunan ve kurulacak olan yeni dernek şubelerinin temsilcilerini bir araya getiren bir konsey çalışması planlanmaktadır. Bu konsey yerel sorunlara ortak çözüm önerisi yapacak, tavsiye niteliğinde çalışmalarıyla kombine taşımacılığın gelişmesine çalışacak, Mersin’i ilgilendiren konularda genel merkezlerine bilgi aktaracak bir konsey olacaktır. Ayda bir toplantı yapılması planlanmaktadır. Ortak aktivitelere katılım ve bilgilendirme için elektronik dergi çıkartılması söz konusu olacaktır. Konseyin sekreteryasını MTSO gerçekleştirecek, rotasyonlu başkanlık sistemi uygulanacaktır.

Lojistik Konseyi’nde görev alacak dernekler ve odalar şunlar olmalıdır;

- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
- Mersin Deniz Ticaret Odası
- Mersin Lojistik Köy Yönetimi
- Mersin Serbest Bölgesi
- Mersin Organize Sanayi Bölgesi
- UTİKAD Mersin Temsilcisi
- UND Mersin Temsilcisi
- RODER Mersin Temsilcisi
- LODER Mersin Temsilcisi
- TÜRKLİM Mersin Temsilcisi
- DTD Mersin Temsilcisi
- TND Mersin Temsilcisi
- TR KARİD Mersin Temsilcisi
- ARLOD Mersin Temsilcisi

24. Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı ve Kongresi

Lojistik sektörünün gelişmesi için bölgede yapılan çalışmaların, verilen hizmetlerin ulusal ve uluslararası zeminlerde duyurulması gerekmektedir. Bu da, Türkiye ve diğer ülkelerde bulunan lojistik sektörü yöneticilerini Mersin'e getirmekle sağlanabilecektir. Fuar ve Kongre çalışmaları bu çalışmanın sağlanması amacıyla kullanılacak en güzel uygulamadır. Bu sayede fuar ve kongre çalışması aynı zamana denk getirilecek ve ortak proje olarak değerlendirilecektir. Mersin'in lojistik sektöründeki yerinin duyurulması, akademik bilgi ve endüstrinin ortak çalışması ve sektörü bir araya getirmek amacıyla, Mersin Lojistik ve Transport Fuarı 2008 ile Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2008 benzeri bir çalışma yapılacaktır. 15-18 Ekim 2009'daki 2. Fuar çalışmasına paralel konferans çalışması da gerçekleştirilmelidir.

MLDM kontrolünde, Üniversite desteğinde düzenlenecek olan Mersin Uluslararası Lojistik Fuar ve Kongresi'ne MLK'nin üye derneklerinin desteği de istenecektir.

Şehir içinde ring seferleri ile, havaalanı-liman-gar ulaşımının da planlanması da gereklidir. Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı ve Kongresi'ne Mersin Üniversiteleri'nden konferans içeriği ile ilgili destek alınacaktır. Ana başlıkları belirli sunumlar ve ana konular panellerle desteklenecektir. Hem Türkçe, hem İngilizce sunumun aynı anda yapılması ve iki dilde konferans kitabı hazırlanması ön görülmektedir. Katılımcılara çevredeki lojistik tesislerin gezdirilmesi ve yabancı konuşmacıların ağırlanması da planlanacaktır.

25. Sonuç

Bu master plan, Mersin bölgesindeki lojistik alt ve üstyapının gereksinmelerini ve inşaa yöntemlerini içermektedir. Amaç, planlı bir şekilde, fizibilitelere ve yatırım planına uygun olarak Mersin bölgesinin, uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilmesi için gerekli hazırlığı sağlamak ve. bu projenin vizyonu olan **“Mersin'in uluslararası koridorlarda yer alabilen, ülkemizin doğusu ile batısını, kuzeyi ile güneyini birleştiren bir lojistik üs olması”**nın alt yapısını hazırlamaktır.

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1 : MEVCUT DURUM

1.1. GİRİŞ	1
1.1.1. Amaç ve Kapsam	1
1.1.1.1. Amaç	1
1.1.1.2. Kapsam	3
1.1.2. Lojistik	4
1.1.2.1. Lojistiğin Tanımı	4
1.1.2.2. Lojistiğin Tarihçesi	7
1.1.2.3. Lojistiğin Önemi	12
1.1.2.4. Outsourcing	13
1.1.2.5. Lojistiğin Unsurları	14
1.1.2.6. Lojistiğin Prensipleri	17
1.1.2.7. Geri Dönüşüm Lojistiği	19
1.2. DÜNYA'DA, AVRUPA BİRLİĞİ'NDE VE DOĞU AKDENİZ'DE LOJİSTİK	21
1.2.1. Küreselleşme ve Lojistik	21
1.2.2. Ana Bölgeler İtibariyle Dünya Ticareti	33
1.2.3. Dünya Taşıma Koridorları ve Taşınan Yük Miktarları	49
1.2.3.1. Karayolu Taşıma Koridorları	50
1.2.3.2. Demiryolu Taşıma Koridorları	60
1.2.3.3. Denizyolu Taşıma Koridorları	66
1.2.3.4. Önemli Dünya Limanları ve Taşıma Miktarları	71
1.2.3.5. Havayolu Taşıma Koridorları	79
1.2.4. Avrupa Birliği Ülkeleri'nde Lojistik ve Uluslararası Ticaret	81
1.2.5. Avrupa Birliği Taşıma Koridorları	102
1.2.5.1. Karayolu Taşıma Koridorları	114
1.2.5.2. Demiryolu Taşıma Koridorları	118
1.2.5.3. Denizyolu Taşıma Koridorları	123
1.2.5.4. Havayolu Taşıma Koridorları	126
1.2.6. Akdeniz'de Lojistik ve Taşıma Koridorları	129
1.2.6.1. Akdeniz Limanları ve Taşıma Miktarları	137
1.2.7. Dünya'da Lojistik Köy/Merkez Uygulamaları	142
1.2.7.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları	144
1.2.7.2. Lojistik Köy/Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri	156
1.2.7.3. Bazı Lojistik Merkez Uygulamaları ve Mersin	163
1.2.8. Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Eğitimi	193
1.2.8.1. Türkiye'de Lojistik Eğitimi Veren Üniversiteler ve Uygulamaları	203

1.3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK	208
1.3.1. Türkiye Ekonomisi ve Lojistik Sektörü	224
1.3.2. Türkiye'de Uluslararası ve Yurtiçi Taşımacılık ve Depolama	229
1.3.2.1. Uluslararası ve Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı	229
1.3.2.2. Uluslararası ve Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı	267
1.3.2.3. Uluslararası ve Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı	283
1.3.2.4. Uluslararası ve Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı	294
1.3.2.5. Ulusal Depolama	298
1.3.3. Dokuzuncu Kalkınma Planı ve Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejisi'nde Lojistik	300
1.3.3.1. Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda Lojistik	300
1.3.3.2. Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejisi'nde Lojistik	309
1.3.4. T.C. Ulusal Limanlar Master Planı	323
1.3.5. TINA-T Çalışması	331
1.4. GÜNEY ANADOLU VE MERSİN'DE LOJİSTİK	351
1.4.1. Güney Anadolu İlleri Ekonomik Yapısı	351
1.4.2. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Proje'den Beklentiler	387
1.4.3. Mersin Sosyo-Ekonomik Yapısı	400
1.4.3.1. Nüfus Gelişimi, Göç ve Sosyal Göstergeler	400
1.4.3.2. Bölgesel Hasıla, Sektörel Ürün ve Katma Değerler	403
1.4.3.3. İşgücünün Sektörel Dağılımı ve Lojistik İstihdamı	418
1.4.3.4. Uluslararası Ticaret	420
1.4.3.5. Kamu Sektörü Yatırımları ve Genel Bütçe Payları	431
1.4.4. Mersin Fiziksel Yapısı	435
1.4.4.1. Kentin Doğal ve Topografik Yapısı	436
1.4.4.2. Kentin Mekansal Gelişimi ve Mevcut Arazi Kullanımı	442
1.4.4.3. Yürürlükteki İmar Planı	452
1.4.5. Mersin'deki Lojistik Odaklar	457
1.4.5.1. Liman	457
1.4.5.2. Serbest Bölge	468
1.4.5.3. Organize Sanayi Bölgesi	480
1.4.5.4. Küçük Sanayi Sitesi	486
1.4.5.5. Toptancı Hali Kompleksi	488
1.4.5.6. Antrepolar	490
1.4.5.7. Gümrükler	494
1.4.6. Mersin Ulaştırma Altyapısı	499
1.4.6.1. Mersin Karayolu Altyapısı	499
1.4.6.2. Mersin Demiryolu Altyapısı	508
1.4.6.3. Mersin Havayolu Altyapısı	512
1.4.6.4. Mersin Ulaştırma Ana Planı ve Öneriler	515
1.4.7. Lojistik Sektörü Araştırması Değerlendirmesi	521
1.4.8. Mersin Uluslararası Taşımacılık	567
1.4.8.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı	568

1.4.8.2. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı	574
1.4.8.3. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı	593
1.4.8.4. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı	601
1.4.9. Mersin Yurtiçi Taşımacılık	603
1.4.9.1. Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı	603
1.4.9.2. Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı	606
1.4.9.3. Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı	608
1.4.9.4. Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı	610
1.5. SONUÇ	611

BÖLÜM 2 : STRATEJİLER

2.1. AMAÇ	619
2.2. VİZYON VE TANIMI	622
2.3. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK UZUN DÖNEM STRATEJİLERİ	622
2.3.1. Uluslararası Kuruluşlarca Tavsiye Edilen Stratejiler	622
2.3.1.1. Birleşmiş Milletler, OECD, UNCTAD, Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	622
2.3.1.2. Avrupa Birliği Tarafından Önerilen ve Uygulanan Stratejiler	637
2.3.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulusal Stratejiler	650
2.3.2.1. Dokuzuncu Yedi Yıllık Kalkınma Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	650
2.3.2.2. Türkiye Ulaştırma Ana Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	655
2.3.2.3. Türkiye Limanlar Master Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	676
2.3.2.4. TINA-T Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	686
2.3.2.5. Ulaştırma Bakanlığı Tarafından Uygulanan Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	703
2.3.3. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Yerel Stratejiler	709
2.3.3.1. Mersin Ulaştırma Altyapısına Yönelik Yerel Yönetim Stratejileri	709
2.3.3.2. Mersin-Samsun Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler	717
2.3.3.3. Mersin-İran Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler	727
2.3.3.4. Mersin-İrak Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler	728
2.3.3.5. Mersin-Suriye Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler	729
2.3.4. Lojistik Strateji Planı Çalıştay Sonuç Raporu ve SWOT Analizi	730

2.3.5. Mersin Yerel Yönetimi ve Özel Sektörü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler	752
2.4. MERSİN LOJİSTİK PLATFORMU FAALİYETLERİ	756
2.5. STRATEJİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE MERSİN İLİ MASTER PLANI STRATEJİLERİ	758
2.6. SONUÇ	780
BÖLÜM 3 : MASTER PLAN	
3.1. GİRİŞ	781
3.2. MERSİN LOJİSTİK KÖYÜ KISA VE ORTA DÖNEMLİ STRATEJİLERİ	784
3.2.1. Mersin Lojistik Köyü Alternatif Yerleşim Alanları Değerlendirme ve Ön Fizibilite Raporu	784
3.2.1.1. Alternatif Yerleşim Alanlarına İlişkin Genel Değerlendirme	785
3.2.1.2. Seçilen Üç Alternatif Alana İlişkin Ön Fizibilite Çalışması	819
3.2.1.3. Potansiyel Gelirler	853
3.2.1.4. Ekonomik Değerlendirme	
3.2.2. Lojistik Köy İşletme Modelleri	862
3.2.2.1. Lojistik Köylerde İşletme	863
3.3. LOJİSTİK ODAKLARIN ORTA VE KISA VADEDE GELİŞİM STRATEJİLERİ	877
3.3.1. Mersin Limanı	877
3.3.1.1. Liman'ın Mevcut Durumu	878
3.3.1.2. Darboğazlar ve Alınacak Tedbirler	885
3.3.1.3. Liman Gelişim Planı	888
3.3.2. Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi	892
3.3.2.1. Mevcut Durum	892
3.3.2.2. Sorun ve Eksikler	894
3.3.2.3. Lojistik Operasyonlar ve Lojistik Köy ile Etkileşim	895
3.3.3. Mersin Serbest Bölgesi	897
3.3.3.1. Mevcut Sorun ve Eksikler	898
3.3.3.2. Lojistik Köy – Serbest Bölge Etkileşimi	907
3.3.3.3. Kısa Dönem Hedefler ve Planlar	908
3.3.4. Mersin Toptancı Hal Kompleksi	911
3.3.4.1. Mersin Yaş Meyve ve Sebze Sektörü	911
3.3.4.2. Mevcut Durum	913

3.4. PİLOT PROJE	916
3.4.1. Şirket	918
3.4.1.1. Şirketin Tarihçesi	918
3.4.1.2. Mevcut Yapı	920
3.4.1.3. İş Geliştirme Çalışmaları	924
3.4.1.4. Pilot Şirket İçin İş Geliştirme Çalışmaları	926
3.5. MERSİN'DE LOJİSTİK EĞİTİMİ	936
3.5.1. Lojistik Sektörü İçin İş/Görev Tanımları	937
3.5.2. Mersin'de Lojistik Eğitiminin Mevcut Durumu ve Öneriler	945
3.6. MERSİN LOJİSTİK DANIŞMA MERKEZİ	952
3.6.1. MLDM'nin Hizmetleri	955
3.6.2. MLDM'nin Yapılanması	962
3.7. MERSİN LOJİSTİK KONSEYİ VE ELEKTRONİK LOJİSTİK DERGİSİ	965
3.7.1. Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Ulusal ve Yerel Dernekler	967
3.7.2. Lojistik Dergisi	985
3.7.3. Mersin Lojistik Konseyi'nin Yapısı	986
3.8. LOJİSTİK FUARI VE LOJİSTİK KONGRESİ	988
3.8.1. Lojistik Fuarı	989
3.8.1.1. Mersin Lojistik ve Transport Fuarı 2008	989
3.8.1.2. Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı 2009	990
3.8.1.3. Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2008	992
3.8.1.4. Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı 2009	994
3.9. SONUÇ	998
MERSİN LOJİSTİK STRATEJİ PLANI RAPORU SONRASI UYGULAMALAR İÇİN TAVSİYE EDİLEN EYLEM PLANI	1002
EKLER	
EK 1.1. Lojistik Eğitimi Veren Üniversiteler ve Ders İçerikleri	1007
EK 1.2. Türkiye'de Önlisans, Lisans ve Yüksek Lisans Düzeylerinde Lojistik Programları	1026

EK 1.3. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu “Deniz ve Liman İşletmeciliği” Programı Detayları	1111
EK 1.4. Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi Yönetmeliği	1118
EK 1.5. İthalat ve İhracat Taşımalarımız	1121
EK 1.6. Çıkış Kapılarına Göre Taşımalarımız	1122
EK 1.7. Ro-Ro Taşımalarımız	1123
EK 1.8. Yabancı Araçların Türkiye’ye Boş Girişleri	1124
EK 1.9. Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü Bünyesindeki Gümrük Müdürlüklerine Bağlı Antrepolar	1125
EK 1.10. Lojistik Sektörü Araştırması Anket Formu	1127
EK 1.11. Mersin’de UND ve RODER’e Kayıtlı Firmalar Listesi	1146
EK 2.1. Mersin’in Lojistik Sektöründeki Gelişimine İlişkin Uzun Dönem Stratejilerine Yönelik Olarak İlgili Kurum, Kuruluş Ve Firma Temsilcileri ile Birebir Görüşmelere İlişkin Notlar	1156
EK 2.2. Mersin Lojistik Platformu Lojistik Taslak Eylem Planı	1213
EK 3.1. Dünya Bankası USD Cinsinden Sabit Borçlanma Oranlarını Gösterir Çizelge	1220
EK 3.2. 3 Numaralı Alan’ın Nakit Akışını Gösterir Tablo	1221
EK 3.3. Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu	1224
EK 3.4. OSB Kanunu ile İlgili Sn. Avukat Faruk Haksal’ın Görüşleri	1237
EK 3.5. MERLOP Organizasyon Şeması	1240
EK 3.6. MERLOP A.Ş. Organizasyon Şeması	1241

KISALTMALAR

3PL	(3rd (Third) Party Logistics) Üçüncü Parti (Taraf) Lojistik - Üretici/Satıcı ya da Tüketici/Alıcı olmayan bir lojistik şirketinin üretici ile tüketici arasındaki lojistik hizmeti sağlaması
4PL	(4th (Fourth) Party Logistics) Dördüncü Parti (Taraf) Lojistik - Üretici/Satıcı ya da Tüketici/Alıcı olmayan bir şirketin, lojistik hizmetini de dışarıdan alarak, üretici ile tüketici arasındaki lojistiğin yönetimini sağlaması
A.İ.İ.T.	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
A.Ş.	Anonim Şirket
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AC	(Alternative Current) Alternatif Akım
ACI	(Airports Council International) Uluslararası Havalimanları Konseyi
ACTE	(Asociación de Centros de Transporte de España) İspanya Lojistik Merkezleri Birliği
ADR	Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımaya İlişkin Avrupa Anlaşması
AEK	Avrupa Ekonomik Komisyonu
AETR Konvansiyonu	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması
AGC	(European Agreement on Main International Railway Lines) Avrupa Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Anlaşması
AGN	(European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) Avrupa Uluslararası Önemde Ana İç Suyolları Anlaşması
AGR	(European Agreement on Main International Traffic Arteries) Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşması
AGTC	(European Agreement on Important International Combine Transport Lines and Related Installations) Avrupa Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantılı Tesisler Anlaşması
AIS	(Automatic Identification System) Otomatik Tespit Sistemi
ALES	Akademik Personel ve Lisansüstü Giriş Sınavı
ALTID	(Asian Land Transport Infrastructure Development) Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirilmesi İnisiyatifi
AMSL	(Above Mean Sea Level) Denizden Yükseklik
AOSB	Adana Organize Sanayi Bölgesi
APEC	(Asia-Pacific Economic Cooperation) Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Forumu
AR-GE	Araştırma-Geliştirme
ARLOD	Araç Lojistikçileri Derneği
ASEAN	(Association of Southeast Asian Nations) Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
ASOR	Otokar ve Otobüslerle Yapılan Karayoluyla Uluslararası Arızı Yolcu Taşımalarına İlişkin Anlaşma
ATS	Akıllı Taşıma Sistemleri
B2B	(Business to Business) Alıcı Firma ile Satıcı Firma arasında aracısız direkt iletişim sistemi
B2C	(Business to Consumer) Satıcı/Üretici Firma ile Tüketici arasında aracısız direkt iletişim sistemi

BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BİLGE	Bilgisayar Gümrük Entegrasyonu Sistemi
BKİ	Bölge Kurucu-İşletici (Şirket)
BM	Birleşmiş Milletler
BOTAŞ	Boru Hatları ve Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BSEC	(Black Sea Economic Cooperation) Kara Deniz Ekonomik İşbirliği Organizasyonu
BSEC-URTA	(Union of Road Transport Associations in the BSEC Region) Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ülkeleri Kara Taşımacılığı Dernekleri Birliği
BSK	Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı (Karayolları için asfalt standardı)
CANAMEX	(Canada-Mexico Trade Corridor) Kanada-Meksika Ticaret ve Taşıma Koridoru
CCC	(Combined Contract of Carriage) Birleşik Taşıma Sözleşmesi
CDC	(Commercial Distribution Center) Ticari Dağıtım Merkezi
CIF	(Cost, Insurance and Freight) Navlun ve sigorta satıcının sorumluluğunda olmak üzere, varış limanında gemi üzerinde teslim
CIS	(Commonwealth of Independent States) Bağımsız Devletler Topluluğu
CIVITAS	Şehirlerde Daha Temiz ve Daha İyi Ulaşım Girişimi
CLECAT	Avrupa Freight Forwarder, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Acenteleri Birliği
CLM	(Council of Logistics Management) Lojistik Yönetimi Konseyi
CMO	(Middle East Rail Conference) Orta Doğu Demiryolları Konferansı
CMR Belgesi	CMR uyarınca düzenlenen Karayolu Taşıma Belgesi
CMR	(Convention Merchandise Routier) Karayolu Mal Dolaşımı Konvansiyonu
CPFR	(Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment) Ortak (Birlikte) Planlama, Tahmin ve İkmal (Güncelleme)
CRM	(Customer Relations Management) Müşteri İlişkileri Yönetimi
CSCMP	(Council of Supply Chain Management Professionals) Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi
CSI	(Container Security Initiative) Konteyner Güvenliği İnisiyatifi
C-TPAT	(Customs-Trade Partnership Against Terrorism) Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇKA	Çukurova Kalkınma Ajansı
ÇYS	Çevre Yönetim Sistemi
D. Gaz	Doğal Gaz
DC	(Direct Current) Doğru Akım
DHMi	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DLH	Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DRP	(Distribution Requirements Planning) Dağıtım İhtiyaç Planlaması
DSİ	Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
DTLM	Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı

DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	(Dead Weight Ton)
E	Detveyt Ton- Bir geminin boş hali ile dolu hali arasındaki ağırlık farkı
ECAA	(East) Doğu (European Common Aviation Area)
ECAC	Avrupa Ortak Havacılık Alanı (European Civil Aviation Conference)
ECOSOC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (Economic and Social Council)
ECT	Ekonomik ve Sosyal Konsey (Europe Combined Terminal)
EDC	Avrupa Kombine Terminali - Rotterdam (Europe Distribution Center)
EDI	Avrupa Dağıtım Merkezi (Electronic Data Interchange)
EDÖ	Elektronik Veri Değişimi (Alış-Verişi)
EEC	Endüstriye Dayalı Öğretim (European Economic Community)
EFQM	Avrupa Ekonomik Topluluğu (European Foundation for Quality Management)
EFTA	Avrupa Kalite Yönetimi Vakfı (European Free Trade Association)
EHQ	Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European HeadQuarters)
EİT	Avrupa Ana Merkezi (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı)
ELA	(European Logistics Association)
ELC	Avrupa Lojistik Kurumu (European Logistics Center)
EPA	Avrupa Lojistik Merkezi (Export Process Area)
ERP	İhracat İşleme Bölgesi (Enterprise Resource Planning)
ERTMS	Kurumsal Kaynak Planlama (European Rail Traffic Management System)
EUR, €	Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetim Sistemi Avro
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyir Güvenliği Örgütü
EUROMED	Avrupa Birliği ve Avro-Akdeniz Ortaklığı
EUROPLATFORMS	Avrupa Lojistik Köyleri Birliği
EUROSTAT	Avrupa Birliği İstatistik Ofisi
EXIMBANK	Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş.
FAZ	(Free Access Zone)
FDT	Yabancı Erişim Bölgesi (Foreningen af Danske Transportcentre)
FEPOR	Danimarka Lojistik Merkezler Birliği
FIATA	Avrupa Liman İşletmeleri Federasyonu (International Federation of Freight Forwarders Associations)
FOB	Uluslararası Nakliye Acenteleri Birliği Federasyonu (Free On Board)
FTZ	Yükleme limanında gemi üzerinde teslim (Free Trade Zone)
GAP	Serbest Ticaret Bölgesi
GATT	Güneydoğu Anadolu Projesi (General Agreement on Tariffs and Trade)
	Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması

GİSBİR	Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
GİŞKAD	Girişimci İş Kadınları Derneği
GMDSS	(Global Maritime Distress and Safety Systems) Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GMK Bulvarı	Gazi Mustafa Kemal Bulvarı
GMYO	Gayri Menkul Yatırım Ortaklığı
GPRS	(General Packet Radio Service) Genel Paket Radyo Veri İletimi Sistemi
GPS	(Global Positioning System) Küresel Konumlandırma Sistemi
GSİS	Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurt içi Hasıla
GT	Gross Ton
GVZ	(Güter Verkehrs Zentrum) Almanya'da Lojistik Köylere Verilen İsim
Ha, ha	Hektar (10.000 m2)
HES	Hidro-Elektrik Santrali
HRS	Hafif Raylı Sistem
IAPH	(International Association of Ports and Harbors) Uluslararası Limanlar Birliği
IATA	(International Air Transport Association) Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	(International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ICC	(International Chamber of Commerce) Uluslararası Ticaret Odası
ICT	(Information and Communication Technologies) Bilişim ve İletişim Teknolojileri
IMDG Code	(International Maritime Dangerous Goods Code) Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu
IMF	(International Monetary Fund) Uluslararası Para Fonu
IMO	(International Maritime Organization) Uluslararası Denizcilik Örgütü
INCOTERMS	Uluslararası Teslim Şekilleri
INSTC	(International North-South Transport Corridor) Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru
INTERBUS	Otokar ve Otobüslerle Uluslararası Arazi Yolcu Taşımacılığı Anlaşması
IRU	(International Road Transport Union) Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği
ISO	(International Organization for Standardization) Uluslararası Standartlar Örgütü
IT	(Information Technolog(y/ies)) Bilişim Teknoloji(si/leri)
ITBS	(Integrated Tug Barge System) İtme-Çekme Römork-Mavna Sistemi
ITS	(Intelligent Transport Systems) Akıllı Taşıma Sistemleri
ITSAM	(Integrated Transport System in the Arab Mashreq) Arap-Maşrik Entegre Ulaştırma Sistemi
İ.Ö.	İsa'dan Önce
İKO	İç Karlılık Oranı
İLOS	İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
İSG	İş Sağlığı ve Güvenliği
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi

JAA	(Joint Aviation Authorities) Birleşik Havacılık Otoriteleri
JAFZA	(Jebel Ali Free Zone) Jebel Ali Serbest Bölgesi, BAE
JDB	(Japan Development Bank) Japon Kalkınma Bankası
JEGA	Jeolojik/Geo-teknik Etüt Gerektiren Alanlar
JICA	(Japan International Cooperation Agency) Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı
JIT	(Just In Time) Tam Zamanında Teslim
K.K.T.C.	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KARİD	Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği
KDH	Katma Değerli Hizmet
KDV	Katma Değer Vergisi
KEİ	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KEK	Karma Ekonomik Komisyon
KGK	Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KİAD	Kargo İşletmecileri ve İşadamları Derneği
KİT	Kamu İktisadi Teşekkül(ü/leri)
KKR	Kohlberg Kravis Roberts & Co.
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükte İşletme
KOSGEB	Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
KSS	Küçük Sanayi Sitesi
KUKK	Kara Ulaştırması Karma Komisyonu
KYS	Kalite Yönetim Sistemi
LIBOR	(London Interbank Offered Rate)
LIRT	(Long Range Identification and Tracking) Uzun Menzilli Tespit ve Takip
LIS	(Logistics Information Systems) Lojistik Bilgi Sistemleri
LK	Lojistik Köy
LNG	(Liquid Natural Gas) Likit Doğal Gaz
LOB	Lojistik Organize Bölgesi
LODER	Lojistik Derneği
LPE	Lojistik Performans Endeksi
LPG	Likit Petrol Gazı
MARLİM	Liman İşletmecileri Derneği (Adı TÜRKLİM olarak değişti)
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme
MDTO	Mersin Deniz Ticaret Odası
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı (Mediterranean and Trans-European Networks for Transport)
MEDA TEN-T	Akdeniz ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları
MEDA	(Mediterranean Economic Development Area) Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı Projesi
MEGEP	Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi
MEİAD	Mersin Genç İşadamları Derneği
MEKİK	Mersin Kalkınma ve İşbirliği Konseyi
MERCOSUR	(Mercado Comun del Sur) Güney Amerika Ortak Pazarı
MERSAR	(Merchant Ship Search And Rescue Manual) Ticari Gemi Arama ve Kurtarma El Kitabı
MESBAŞ	Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş.

MESİAD	Mersin Sanayici ve İşadamları Derneği
MEÜ	Mersin Üniversitesi
MIP	(Mersin International Port)
MIS	Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (Management Information Systems) Yönetim Bilgi Sistemleri
MİA	Merkezi İş Alanı
MİLOSB	Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi
MLDM	Mersin Lojistik Danışma Merkezi
MLK	Mersin Lojistik Konseyi
MNC	(Multi-National Company) Çok Uluslu Şirket
MÖ	Milattan Önce
MRP	(Material Requirements Planning) Malzeme İhtiyaç Planlaması
MSB	Mersin Serbest Bölgesi
MTOSB	Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi
MTSO	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
MULF	Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı
MÜSİAD	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
N	(North) Kuzey
NAFTA	(North American Free Trade Agreement) Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması
NATO	(North Atlantic Treaty Organization) Kuzey Atlantik İttifakı Örgütü
NEAC	Orta ve Batı Avrupa için oluşturulmuş bir yük taşıma modeli
O/D	(Origin/Destination) Başlangıç/Son (Organization for Economic Co-operation and Development)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OHSAS	(Occupational Health and Safety Management System) (İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi)
OPEC	(Organization of Petroleum Exporting Countries) Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
ÖA	Önemli Alanlar
ÖSS	Öğrenci Seçme Sınavı
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
PC	(Personal Computer) Kişisel Bilgisayar
PCN	(Pavement Classification Number) Havaalanı Pist Kaplama Sınıfı ve Mukavemet Ölçümü Değeri
PEN	(Pan-European Network) Avrupa Ulaştırma Ağı
PERT	(Program Evaluation and Review Technique) Program Değerlendirme ve İnceleme Tekniği
PETrAs	(Pan-European Transport Areas) Avrupa Ulaştırma Alanları
PFSC	(Port Facility Security Codes) Liman Güvenlik Kodları
PPP	(Public Private Partnership) Kamu - Özel Sektör Ortaklığı
PR	(Public Relations) Halkla İlişkiler
PSA	(Port Singapore Authority) Singapur Liman Otoritesi

PTT	Türkiye Posta Telgraf Teşkilatı
RF	Rusya Federasyonu
RF	(Radio Frequency)
	Radyo Frekansı
RFID	(Radio Frequency Identification)
	Radyo Frekanslı Tanımlama/Tespit Sistemi
RIS	(Regional Innovation Strategies)
	Bölgesel Gelişim Stratejileri
RIS	(River Information System)
	Nehir Bilgi Sistemi
RMPM	(Rotterdam Municipal Port Management)
	Rotterdam Belediye Liman Yönetimi
RMS İstasyonu	Doğal Gaz basıncının düzenlendiği ve miktar ölçümünün yapıldığı istasyon
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
Ro-Ro	(Roll On - Roll Off)
	Tekerlekli araçların gemi ile taşındığı taşıma şekli
RTG	(Rubber Tyre Gantry)
	Lastik tekerlekli konteyner indiren/kaldıran vinç
RTT	(Rubber Tyred Transtrainer Crane)
	Lastik tekerlekli konteyner indiren/kaldıran vinç, Transtreyner
SAD	(Single Administrative Document)
	Tek İdari Evrak
SBBUP	Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı
	(Small Business Finance Corporation)
SBFC	Küçük İşletme Finansmanı Şirketi
SCM	(Supply Chain Management)
	Tedarik Zinciri Yönetimi
SCOR	(Supply Chain Operations Reference)
	Tedarik Zinciri Operasyon Referans Modeli
SECI	(Southeast Europe Cooperative Initiative)
	Güneydoğu Avrupa İşbirliği Platformu
SHGM	(Ulaştırma Bakanlığı) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SIA	(Science Industrial Area)
	Bilim Endüstriyel Bölge
SOLAS	(Safety of Life At Sea Convention)
	Denizde Can Güvenliği Konvansiyonu
SOLE	(Society of Logistics Engineers-The International Society of Logistics)
	Lojistik Mühendisleri Birliği - Uluslararası Lojistik Birliği
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
STK	Sivil Toplum Kuruluşu
SWOT	(Strengths, Weaknesses, Opportunities an Threats)
	Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler
T.C., TC	Türkiye Cumhuriyeti
TAF	(Telematic Applications for Rail Freight)
	Demiryolu Yükleri için Telematik Uygulamalar
TAGAŞ	Türk-Arap Gübre A.Ş.
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	Türkiye Cumhuriyeti Karayolları
TCKY	Türkiye Cumhuriyeti Kara Yolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
TDY	Türk Demir Yolları
TEA	(Tariff Europe-Asia)
	Demiryolu ile Avrupa-Asya Eşya Taşımacılığı Tarifesi
TECOM	(Technology and Media Free Zone)
	Teknoloji ve Medya Serbest Bölgesi, Dubai, BAE

TEM	(Trans-European North-South Motorway) Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu
TEN	(Trans-European Network) Avrupa Taşıma Ağı
TEN-T	(Trans-European Network for Transport) Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı
TER	(Trans-European Railway Project) Trans-Avrupa Demiryolu Projesi
TEU	(Twenty-foot Equivalent Unit) 20 ft Konteyner (40 ft konteyner 2 TEU kabul edilir)
THY	Türk Hava Yolları (Trade Investment Center Turkey)
TIC Turkey	Ticaret Yatırım Merkezi Türkiye (Hollanda)
TINA	(Transport Infrastructure Needs Assessment) Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi Girişimi
TINA-T	(Transport Infrastructure Needs Assessment-Turkey) Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi Girişimi-Türkiye
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TMO	Toprak Mahsulleri Ofisi
TND	Türkiye Nakliyeciler Derneği
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOFED	Türkiye Otobüsçüler Federasyonu
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TQM	(Total Quality Management) Toplam Kalite Yönetimi
TR KARİD	Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği
TR	(Turkish Republic) Türkiye Cumhuriyeti
TRACECA	(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) Avrupa-Kafkaslar-Asya Taşıma Koridoru
TRIPS	(Agreement on Trade Related Investment Measures) (Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights) Ticaretle İlgili Konularda Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
TURAB	Türk Arap İşadamları Derneği
TÜDEMSAŞ	Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketi
TÜGSAŞ	Türkiye Gübre Sanayi A.Ş.
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜLOMSAŞ	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi
TÜPRAŞ	Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
TÜRKLİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
TÜSİAD	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
TÜVASAŞ	Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi
TYUAP	Tarımsal Yayım ve Uygulamalı Araştırma Projesi
UA	Uygun Alanlar
UBAK	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
UCP	(Uniform Customs and Practices for Documentary Credits) Akreditifler için Tek Tip Gümrük ve Uygulamalar
UIR	(Unione Interporti Riuniti) İtalya İnterportlar (Lojistik Merkezler) Birliği
UKAD	Uluslararası Hava Kargo Acenteleri Derneği
ULİMAP	Ulusal Limanlar Master Planı
UNCTAD	(United Nations Conference on Trade and Development) Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği

UNDP	(United Nations Development Program) Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
UNECA	(United Nations Economic Commission for Africa) Birleşmiş Milletler Afrika Ekonomik Komisyonu
UN-ECE	(United Nations Economic Commission for Europe) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
UNEP	(United Nations Environment Programme) Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNESCAP	(United Nations Economic and Social Commission for Asia-Pacific) Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UN-ESCWA	(United-Nations Economic and Social Commission for Western Asia) Birleşmiş Milletler Batı Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UNMAD	Uluslararası Nakliye Müteahhit ve Acenteleri Derneği
UOA	Uygun Olmayan Alanlar
USD, ABD \$, \$	Amerikan Doları
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
ÜRİY	Üretim/İşlemler Yönetimi
VAL	(Value Added Logistics) Katma Değerli Lojistik
VTMIS	(Vessel Traffic Management and Information System) Deniz Taşıtı Trafiği Yönetim ve Bilgi Sistemi
WB	(World Bank) Dünya Bankası
WCO	(World Customs Organization) Dünya Gümrük Örgütü
WTO	(World Trade Organization) Dünya Ticaret Örgütü
YİD	Yap, İşlet, Devret sistemi
YK	Yönetim Kurulu
YOGT	Yıllık Ortalama Günlük Trafik
yy	yüz yıl

BÖLÜM 1

MEVCUT DURUM

1.1.GİRİŞ

1.1.1. Amaç ve Kapsam

1.1.1.1. Amaç

Dünya nüfusu hızla artmaktadır. 1995 yılı için 5. 674.000.000 olarak ölçülen bu rakam 2008 yılında 6.677.000.000'a ulaşmıştır ve 2020 yılı için 7.540.000.000'e çıkacağı ön görülmektedir. Ülkemizde 1990 yılında yapılan nüfus sayımında Türkiye sınırları içinde 56.473.000 kişinin yaşadığı belirlenmiştir ¹. 2007 yılında yapılan son sayımda ise 70.586.000 kişilik bir nüfusa sahip olduğumuz görülmektedir ². 2020 yılı için yapılan iyimser tahminler, 79.000.000 kişiye ulaşacağımızı öngörmektedir ³.

Özellikle tarımsal kesimde daha büyük oranda nüfus artışı izlenmektedir. Tarımın mekanizasyonu, arazilerin parçalanması, toprak veriminin azalması, çölleşme, kısmen terör, eğitim ihtiyacı gibi ekonomik nedenlerden dolayı nüfus köylerden kentlere doğru hızla akmakta ve kent nüfuslarında patlamalara, yerleşim alanlarının genişlemesine neden olmaktadır. Yakın geçmişte kent sınırları dışında kurulmuş bulunan ve kentsel lojistiğin unsurları olan fabrikalar, organize sanayi bölgeleri, toptancı halleri, limanlar, serbest bölgeler, depolar, antrepolar, kamyon garajları, küçük sanayi siteleri, süper marketler ve zincir mağazalar, etraflarını saran konutlar içinde kalmışlar; gelişen ekonomi, artan üretim, yükselen dış ticaret, artan nüfus, kişi başı gayri safi milli hasıla ve artan tüketimin ardından, daha büyük oranda malzeme trafiği oluşmuş ve oluşmaktadır. Mevcut lojistik alt yapı, yollar, depolama alanları, park alanları bu trafiği kaldıramadığı için de şehir sıkışmakta, yolcu taşımacılığı etkilenmekte ve düşen trafik hızı nedeniyle oluşan araç bekleme sürelerine bağlı olarak çevre kirliliği artmaktadır.

Bu sorunların temelinde planlama esikliği ve hataları yatmaktadır. Yapılan kısa dönemli şehir planlamaları kısa zaman içinde etkisini yitirmekte ve acilen yeni planlara, pahalı alt yapı yatırımlarına neden olmaktadır. Şehir planlamaları yapılırken belli bölgelerin sanayiye, depolamaya, ticari alanlara, belli bölgelerin de konut alanlarına ve sosyal alanlara tahsis edilmesi sürecinde inşaatlar, mevcut parsel yapısını bozmadan yapılmakta ve tesisler küçük ölçekli, dağınık ve birlikte çalışma olanağı yaratmayacak şekilde bir yapılanma sergilemektedir.

¹ www.belgenet.com

² Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, TÜİK, www.tuik.gov.tr

³ Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Teknoloji Araştırma Merkezi (TEKAM) Müdürü Prof.Dr. Muammer KAYA

Geçmişte sanayide rastladığımız bu olgu; organize sanayi bölgeleri uygulamaları ve küçük sanayi siteleri çalışmalarını ile kısmen çözümlenmek istenmiş, şehirlerin dışına inşa edilen, şehri sarmalayıp geçen çevre yolları uygulaması ile lojistik birimler merkezi iş alanlarının dışına alınmaya çalışılmıştır. Bu uygulamada mevcut tesislere dokunulmamış, şehir içi depolama, üretim, işgücü ile yeni sanayi tesisleri ve yeni kurulan birimler arasındaki malzeme hareketi azaltılmamış, şehir içine giren TIR ve kamyon benzeri araçların hareketi engellenememiştir. Büyük şehirlerimizde gözlemediğimiz, belirli saatlerde bu tip vasıtalara getirilen trafiğe çıkma yasakları sistemi de zaman içinde etkisini kaybetmiştir.

Dünya üzerinde bundan 30-40 sene önce başlayan lojistik köy, kuru liman, taşıma işleri bölgesi, lojistik merkez adını verdiğimiz yapılanmalar, çözüm olarak görülmüştür. Şehirlerin oldukça dışında kurulan organize sanayi bölgesi mantığıyla inşa edilen ve işletilen “Organize Lojistik Bölgeleri” kavramı uzun süredir başarı ile uygulanmaktadır. Ülkemizde devlet yapımızın böylesi yatırımlara uygun olamaması, sanayicilerin kendi lojistik ihtiyaçlarını kendi bünyelerinde çözümlenmesi, lojistik ile ilgili altyapı yatırımlarının geri dönüş sürelerinin uzun vadeli olması ve bu tip yatırımların büyük ölçekli yatırımlar olması, hatta sanayicilerin bir araya gelerek ortak yatırım yapma alışkanlıklarının bulunmaması nedenleriyle “Organize Lojistik Bölgesi” yatırımları yapılamamıştır. Bunlarla beraber; demiryollarının lojistik tesislere bağlantılarının olmaması ve demiryolu ile yapılabilen taşımanın ton-km olarak çok düşük olması da bu gecikmeye neden olmuş, karayolu taşıma ağırlıklı olan taşımacılık sektörümüz, depolama fonksiyonu olan Organize Lojistik Bölgelerini yaratamamıştır.

Bir yandan AB örneklerinin uygulanması, diğer yandan şehir içinde kalmış lojistik tesislerin şehir dışına çıkartılması zorunlulukları nedenleriyle TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) her organize lojistik bölgesinde demiryolu olma zorunluluğunu göz önüne almış, farklı şehirlerde yatırım planları hazırlamış ve çalışmalara başlamıştır. Bunun paralelinde taşımacılık şirketlerinin oluşturduğu UND, RODER gibi dernekler, yabancı yatırımcılar ve gayrimenkul geliştirme şirketleri de bu konuya eğilmiş ve geniş çaplı araştırma çalışmaları başlatmışlardır.

Devlet limanlarının özelleştirmesi de bu yönde bir gelişmeyi tetiklemiş; limanların artan iş yükü, özellikle konteyner taşımacılığındaki patlama liman içinde yapılan konteyner stoklama, yük aktarma, depolama gibi bazı hizmetlerin liman dışında verilmesinin daha verimli olacağını ortaya çıkartmıştır. Ticari bir görüşle, limanlar, çevrelerinde liman operasyonlarına destek olacak, demiryolu bağlantısı olan lojistik merkezlere ihtiyaç duymuşlardır.

Mersin Kenti ise, Bölgesel İnovasyon Stratejileri (RIS) Projesi kapsamında, kentteki “Lojistik Sektörüne” yönelik bir çalışma başlatmıştır. Bu çalışmada lojistiğin alt unsurları ele alınmış, her bir unsur için gelişme planları yapılmaya başlanmıştır. Bu planların belirlenen bir strateji altında

yapılması esastır. Birbiriyle bağlantılı olarak düzenlenmesi gereken çalışmaların amorf bir büyümeye yol açmaması için, lojistiğin unsurlarının birbirleri ile olan ilişkileri; günümüzün gelişen konusu olan kombine taşımacılığın da çerçevesi altında incelenmesi ve buna sınır getirecek, içini dolduracak bir Bölgesel Lojistik Strateji Planı hazırlanması kararı alınmıştır. Bu rapor bu amaca hizmet etmek için Mersin bölgesindeki uzun dönem lojistik stratejilerinin, kısa dönem eylem planının ve buna baz teşkil edecek mevcut durumun belirlenmesi amacı ile hazırlanmıştır.

1.1.1.2. Kapsam

Bölgesel Lojistik Strateji planının içeriği, lojistik sektörünün Dünya’da ve ülkemizde hızla gelişen bir sektör olması, lojistiğin bölge ekonomisine yapacağı katkı ve kentin bu sektör konusunda sahip olduğu coğrafi ve rekabet edebilir üstünlüğünün artırılmasıdır. Gelişmenin sağlanması için bu sektör tarafından yaşanan sorunların tanımlanması, çözümlenmesi ve inovatif lojistik uygulamaların öğrenilmesi ve eylem planlarının hazırlanması gerekmektedir. Bu çalışma yalnızca sektörün gelişmesinin yolunu açmakla kalmayacak aynı zamanda yaratacağı dökülme etkisiyle (spill-over effects) diğer sektörlerdeki gelişmeleri de tetikleyecektir. O nedenle, hazırlanacak Bölgesel Lojistik Strateji Planı’nda, Mersin’de tarım üretimi, imalat sanayi ve hizmet sektörlerdeki yerleşik firmaların lojistik altyapısına olan elastikiyetleri de, lojistiğin bir üretim girdisi ve aynı zamanda bir tüketim unsuru olduğu varsayımı ile değerlendirme kapsamı içine alınacaktır.

“Lojistik Strateji Planı”, hızlı ve maliyet düşürücü, hizmet kalitesini artırıcı, küresel rekabet avantajı yaratıcı, ölçülebilirliği sağlayıcı bir sektör yapısı ile Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika’nın kesiştiği bölgede Mersin’in bir lojistik üs ve Mersin Limanı’nın da bu kapasiteye olumlu etkisini katabileceği bir hub limanı olma hedefini gerçekleştirecek yönlendirmeleri kapsamaktadır.

Bu çalışma;

- Mersin’in lojistik altyapısının, orta-uzun vadede ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması,
- Artan lojistik faaliyetlerin şehrin istihdamına, yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi,
- Lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üst yapı ihtiyacının belirlenmesi,

- Mersin ile hinterlandındaki üretim merkezi haline gelmiş olan diğer şehirler arasındaki lojistik bağlantısının en rasyonel altyapı ve yöntemlerle işlenecek şekilde geliştirilmesi,
- Mersin Limanı'na Akdeniz'in en önemli uluslararası aktarma limanı (hub-liman) özelliği kazandırılması,
- Mersin'in, Orta Asya ve Çin ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Ortadoğu taşımalarındaki rolünün artırılması,
- Mevcut ve planlanan lojistik altyapısının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesi
- GAP bölgesinde oluşacak tarımsal amaçlı endüstriyel ürünlerin hammadde, yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş ve çıkış kapısı olması
- Güneyde demiryolu bağlantısı olan ikinci liman olarak Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi hedeflenmektedir.

Söz konusu Bölgesel lojistik Strateji Planı tarafından oluşturulacak veritabanı, yukarıda belirtilen amaçların tamamının, sonraki aşamalarda gerçekleştirilmesi için yapılacak detaylı çalışmalara bir temel oluşturacaktır.

1.1.2. Lojistik

1.1.2.1. Lojistiğin Tanımı

20. yüzyılın son çeyreğinde duymaya başladığımız "Lojistik", günümüze kadar askeri alanda kullanılan bir terim olarak değerlendirilmiştir. Bu çerçevede lojistiğin askeri alanlar dışında endüstride kullanılması ile birlikte çok farklı tanımları yapılmış, sonunda tüm dünyada kabul edilen CSCMP (Council of Supply Chain Management Professionals) tarafından yapılan tanımları kullanımda kalmıştır. CSCMP lojistiği Eylül 1988 tarihinde "**Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının, ham maddesinin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir**" şeklinde tanımlamıştır⁴. 15 yıl boyunca bu tanım, üzerinde mutabık kalınarak kullanılmıştır. Bu süre boyunca Konsey her yıl yaptığı konferanslarda lojistiğin zaman içindeki gelişmesine göre tanımda iyileştirmeler yapılmış ve son olarak 2002 yılında;

⁴ www.cscmp.org

“Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir” tanımının kullanılması kabul görmüştür.

Tanıma gelen en önemli değişiklik daha önce hammaddeden tüketime doğru olan hareketin yanına *Geri Dönüş Lojistiği* dediğimiz (Return Logistics) kısmının ilave edilmiş olmasıdır. Kısa ömürlü ürünlerin kullanım sürelerinin sonunda geri toplanması, hatalı, bozuk, hasarlı ürünlerin iadeleri, depozitolu olsun veya olmasın şişe, paket, kutu gibi ambalaj malzemelerinin geri getirilmesi, atık lojistiğin konusu içine girmektedir.

CSCMP'nin tanımı genişletmekteki amacı, farklı kesimlerde lojistiğin farklı tanımlarının kullanılması olmuştur. Farklılıklar, sektörde çalışan kişi ve kurumların bir araya gelmelerine, aynı amaca dönük çalışma yapmalarına, hatta birbirlerini anlamalarına bile engel olmaktadır. Amacı, lojistik sektöründe standartların belirlenmesi olan bu kuruluş tarafından yukarıdaki tanım yapılmadan önce piyasada kullanılan ve işin garibi her biri de kendince doğru olan tanımlar kullanılmıştır.

Bu gün bile Türk Dil Kurumu sözlüğünde lojistik **“Savaşta veya barışta askerlik mesleğinin çok yönlü ihtiyaçlarını yerine getirme”**⁵ olarak son derece eksik tanımlanmaktadır.

Lojistik (Logistics) kelime kökü itibarıyla Latin dilinden Logic (mantık) ve statistics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki, sözlük anlamı **“mantıklı istatistik (hesap)”** tir.

1905'de, ABD'li Binbaşı Chauney B. Baker bir yazısında lojistiği, **“Savaş sanatının, orduların hareketi ve ihtiyaçlarının tedariki ile ilgili dalına lojistik denir”** şeklinde ifade etmiştir.

Basılı çoğu ansiklopedide “Lojistik” askeri bir terim olarak tanımlanmıştır. **“Lojistik, personel ve malzemelerin temini, dağıtımı, bakımı ve yenilenmesi ile ilgili askeri operasyonların bütünüdür”** tanımı⁶ söz konusudur. Çok az ansiklopedi lojistiği bizim kullandığımız anlamda tanımlamıştır; **“Malzeme ve personelin satın alma, bakım, dağıtım ve yerine koyma işlemi”** olarak yapılan tanım Webster Dictionary'nindir.

Askeri anlamda lojistik; **“Askeri güçlerin hareketinin ve bakımının planlanması ve yapılması bilimidir. Bunun için gereken malzemelerin dizaynı, geliştirilmesi, satın alımı,**

⁵ www.tdk.gov.tr

⁶ American Heritage Dictionary, 2006

depolanması, dağıtımı, bakımı, kurtarılması ve yer değiştirilmesi, askeri güçlerin hareketi, kurtarılması, tedavileri, askeri tesislerin inşaatı, bakımı ve işletilmesi, bu işler için gereken hizmetlerin sağlanması” olarak tanımlanmaktadır ⁷.

Sektör dergileri de tanımlama konusunda dışarıda kalmamışlardır;

MDC, Loglink/Logistic World, 1977’de lojistiği **“malzeme ve hizmetlerin planlama, organizasyon ve yönetim bilimi”** olarak ve Government Computer Magazine, 1993’te, lojistiği, farklı bir yaklaşımla; **“Lojistik bir sistemin çalışmasını sürdürmek amacıyla kaynakların temininin ve kullanımının planlanması ve uygulanması bilimidir”** şeklinde tanımlamışlardır.

Üniversitelerde ise daha komprime, her yöne çekilebilen geniş amaçlı bir tanım yapılmış; **“Lojistik doğru şeyi, doğru zamanda, doğru yerde temin etmektir”** JIT in temeli olarak kullanılmıştır.

İş adamları lojistiği kendi anlayışlarına göre yorumlamışlardır; “Lojistik, malzeme, hizmet, bilgi ve sermaye akışının planlanması için bir alt yapı yaratılmasıdır. Günümüzün iş ortamında gittikçe artan oranda kompleks bilgi, iletişim ve kontrol sistemlerini kapsar” ⁸

CLM tanımını yapmadan önce diğer ülkelerdeki lojistik konseyleri de kendi çaplarında bir çalışma yaparak CLM’e temel olacak kavramları geliştirmişlerdir. Kanada CLM Şubat 1998 de **“Lojistik, müşteri beklentilerini karşılamak için başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar hammaddelerin, üretimdeki stokların, ürünlerin ve ilgili bilginin verimli ve ucuz bir şekilde hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrolü işlemidir”** diyerek günümüzün kabul edilen “Lojistik” tanımının temelini oluşturmuştur.

Yine günümüzde kabul edilen tanımlardan biri SOLE (Lojistik Mühendisleri Birliği) tarafından yapılmıştır. SOLE’e göre lojistik; **“mamullerin (veya sistemin) ömrü boyunca, verimli kaynak kullanımı sağlamak amacıyla, lojistik elemanlara gerekli ilginin sürekli gösterilmesi sonucu, herhangi bir anda gerekli müdahaleleri yaparak daha etkin kaynak harcaması yapılması”**dır.

Şüphesiz, CSCMP tarafından yapılan tanım son tanım değildir. Teknolojinin gelişmesi, iş olanaklarının artması, globalleşme ve gelişim her şeyi değiştirdiği gibi tanımlamaları da değiştirmektedir. İleride yeni tanımlar gelişecek, mevcut tanımlara bilgi iletişiminin web tabanlı olması da (internet üzerinden haberleşme) eklenecektir. Bizi e-lojistiğe götürecek olan bu eklenti

⁷ JCS Publications, 2003, Vol:1-02

⁸ Lojistik Partners, 1996

ilk CLM tanımında yerini alacak, “CPFR; Birlikte Planlama, Tahmin ve Güncelleme” de tüm lojistik kuruluşların en gözde konusu olacak ve lojistik tanımının içinde yer alacaktır.

İleride tanımın içine girecek iki yeni konu daha bulunmaktadır. Bunlar; simülasyon ve süreçlerin uygulama başlamadan önceki matematiksel dizaynı (proaktif tasarım) olacaktır.

1.1.2.2. Lojistiğin Tarihçesi

Gerçekte lojistik son 30 yılın sektörü olmasına karşın, lojistiğin temeli olan taşımacılık, tekerleğin icadından ve depolama hizmetleri de insanlığın yerleşik yaşama geçişinden itibaren insanlık tarihinde yer almış operasyonlardır.

Lojistik yönetiminin uygulandığı tedarik zinciri içindeki hizmetler, dünya üzerinde tarih öncesi çağlardan beri yapılmaktadır. Henüz yerleşik düzene geçilmeden önce, avlanan hayvanların, toplanan meyvelerin ve diğer gıdaların taşınması, ileride tüketilmek üzere kurutulması, saklanması ve yeniden taşınması işlemleri yapılmaktaydı. Yerleşik düzene geçtikten sonra ise gıda ve ihtiyaç malzemelerinin taşınması, çeşitli şekillerde korunması, depolanması söz konusu olmuştur. İhtisaslaşmanın başlaması ile de iş bölümü ve coğrafi avantajın getirdiği farklı üretim teknikleri geliştirilmiş, kişisel tüketimin hatta yerel tüketimin ötesinde takas ve ticaret için üretim, taşıma ve depolama çalışmaları başlatılmıştır. Tekerleğin keşfi ile başlayan ulaştırma eylemi üretimin farklılaşması ile artmış ve beraberinde depolama ve envanter kontrolü hareketini başlatmıştır. Ortaçağda gemiler ve kervanlarla ülkeler, hatta kıtalar arası ticaret başlamış, sömürgecilik ile de hammadde üretimi ve ucuz bir şekilde dağıtımını söz konusu olmuştur. Tüccar ülkeler zenginleşmiş, yeni kıtaların bulunması ile denizyolları önem kazanmış, karayolları iyileştirilmiş, büyük limanlar, geniş depolar inşa edilmiştir.

İlk olarak askeri alanda karşımıza çıkan lojistik; II. Dünya Savaşı ile birlikte önem kazanmış olsa da, bu konu insanlık tarihi ile birlikte ele alındığında, yüzyıllar öncesinde dahi, teknolojinin sağladığı imkânlardan yoksun olunmasına rağmen, bugün bile gerçekleştirilmesi çok güç görünen, başarılı lojistik uygulamalarına rastlamak mümkündür. Tarihteki bu başarılı uygulamalardan biri; MÖ 247 yılında, Roma İmparatorluğu ile yaptığı önemli savaşlarla adını duyuran, Hannibal komutasındaki Kartaca Ordusu tarafından gerçekleştirilmiştir. Hannibal ve ordusunun bu alandaki başarısı, yapmış oldukları savaşlardan ziyade, MÖ 247’de Alp’leri aşmış olmalarıdır. Kartaca’dan başlayan ve 5 ay süren bu uzun seferin, 20 bin piyade, 6 bin süvarinin 38 fil ile birlikte, Alp’lerin üzerinden aşarak İtalya’nın kuzeyine inmeyi başarması ile tamamlandığı kaydedilmiştir. Sefer boyunca verilen kayıplar tamamlanarak, eksilen ordu mevcudu sürekli bütünlenmiştir.

Tarihteki lojistik uygulamalar ile ilgili olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndan da örnekler göstermek mümkündür. Anadolu'dan başlayarak, Avrupa'ya, Asya'ya Afrika'ya uzanan dev bir coğrafyaya hükmeden ve ait olduğu dönemin en önemli küresel aktörlerinden biri olan Osmanlı İmparatorluğu'nun 600 yıl hüküm süren bu yapısının oluşmasında en büyük etkenlerden biri, ordusunun binlerce kilometrelik mesafeler kat edip, zaferler kazanmasıdır. Şüphesiz ki bu zaferlerin kazanılmasında, mükemmele yakın bir biçimde organize edilen lojistik desteğin planlanması ve gerçekleştirilmesi en önemli unsurlardandır.

Osmanlıların, düşman birliklerinden sayıca üstün olma prensibi gereği, seferlerde kalabalık tutulan ordunun en önemli dezavantajı, ordunun ağırlıklarının taşınması ve yeme-içme-barınma sorunu olarak görülmekteydi. Bugünkü yöntemlerle, 100 bin asker ve 10 bin binek veya taşıma maksatlı hayvandan oluşan bir ordu için (su hariç) yiyecek maddesi ağırlığı, günlük 137 ton olarak hesaplanmaktadır. Seferlerin aylarca, hatta yıllarca sürdüğü ve ordu mevcudunun yüz binleri aştığı göz önüne alındığında, sefer boyunca bu sayıdaki bir ordu için yeterli olacak yiyeceğin yanlarında taşınmasının, o dönemin teknolojik koşulları ile mümkün olmadığı tespit edilmektedir. Bu sorun Osmanlılar tarafından, ihtiyaçların sefer güzergâhlarında önceden alınacak tedbirler kapsamında yapılan bölgesel stoklama sistemi ile çözümlenmiştir.

İmparatorluk ilk kurulduğu yıllarda düzenli askeri güç bulunduracak potansiyele sahip olmadığı için, sefere çıkılacağı zaman, toprak vaadi ile küçük yerleşim birimlerindeki köylülerden asker toplanmıştır. Toprak doğrudan köylülere değil, onların her türlü lojistik ihtiyaçlarını sağlayan tımarlı sipahi olarak adlandırılan toprak sahiplerine verilmiş, bu sayede imparatorluk hazinesinden sürekli asker beslemek için ödeme yapmaya gerek kalmamıştır. Bir başka deyişle, bu sistemde taşeron olarak seçilen ve kendisine toprak verilen belli kişiler, köylüler arasından sefer için ihtiyaç duyulan askerleri topluyor, topladığı askerlerin her türlü ihtiyacını ise kendisine verilen bu topraktan karşılıyordu. Ancak bu noktada, sistemin doğru işlemesi, lojistik desteğin etkin olabilmesi için zamanlama çok büyük önem taşımaktaydı. Bunun için seferin hedefine ve yönüne göre, başlama ve bitiş zamanları yaklaşık olarak belirleniyordu. Ürünlerin hasat zamanı ile ordunun o noktadan geçiş zamanı birbirine denk gelmeliydi ki, uygulama başarı ile gerçekleşsin. Örneğin Macaristan yönüne yapılacak seferler için Belgrat lojistik destek açısından son derece stratejik bir öneme sahipti. İmparatorluğun belirli bölgelere bu tarz stoklar yapması, aynı zamanda kritik dönemlerinde ihtiyaçlarını giderebilmesi gibi faydalar da sağlıyordu. Ayrıca, sınır bölgelerinde taktik amaçlı inşa edilen kaleler sınır ötesi harekâtlarda lojistik destek üsleri olarak kullanılıyordu.

Lojistik teriminin yazılı metinlerde ilk kullanımı 1670 yılında Fransız Ordusunda "Lojistik komutanı" anlamına gelen "Marechal General Des Logis" komutanlığının kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Bu komutanlık tedarik, ulaşım, kamp yeri seçimi ve asker sevkiyatını

yapmaktan sorumlu olarak kurulmuştur. Böylece ilk defa lojistik ayrı bir uzmanlık olarak ortaya çıkmıştır.

Buhar gücünün, motor gücünün deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında kullanılması ile ticareti yapılan ürünlerde çeşitlenmeler başlamış, daha fazla ham madde ve ürün taşınmış ve depolanmıştır. 2. Dünya Savaşı sırasında cephelerin hareketli olması nedeniyle askeri anlamda bu gün uyguladığımız sistemlere benzer şekilde lojistik kavramı oluşmaya başlamış, taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ve kontrolünün önem kazandığı görünür hale gelmiş, daha hızlı taşıma, gerektiği kadar depolama, ihtiyaç anında hazır bulundurma, raf ömrünü muhafaza etme, geri dönüşlerin sağlanması gibi lojistik yönetiminin temel esasları ortaya çıkmıştır.

2. Dünya Savaşı'nda bu kavramları kullananlar, savaş sonrası dönemde yaptıkları işlerde lojistik yönetiminin esaslarını sorgulamaya başlamışlardır. Çeşitli formlarla; kartlarla, yazılı sistemlerle, lojistik hizmetler özellikle savaşın galibi olan ülkede, Amerika Birleşik Devletleri'nde kontrol edilmeye başlanmıştır. Diyebiliriz ki lojistik yönetiminin endüstride uygulanması ABD'de başlamıştır; 2. Dünya Savaşı sonrasında tüm dünyayı pazarı haline getirmesinden dolayı üretim artmış ancak malın üreticiden tüketiciye ulaştırılması güçlüğü, üretim hattı sonunda bir darboğaz oluşturmuştur. Bunun için ise çözüm, lojistik ve dağıtım olarak gündeme gelmiştir. Denizaşırı bir pazara hizmet götürüldüğü için taşıma önem kazanmış ve hammadde girişi artmıştır. Böylece daha büyük gemiler, daha büyük uçaklar, daha uzun trenler ve daha güçlü motorlar yapılmış, taşıma maliyetleri ucuzlatılmış, üretim maliyetleri düşürülmüş, global rekabette maliyet avantajı sağlanmıştır.

Artan üretimin gerektirdiği kaynak yatırımının finans kuruluşlarından sağlanması ile de stoklama maliyetleri hatta tüm tedarik zinciri içindeki stok ve finans yükleri görülür hale gelmiş, savaşta kazanan ülkelerin dünya ticaretini serbestleştirme kararlarının uygulamaya konulması ile, GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) ve WTO (Dünya Ticaret Örgütü) çalışmalarıyla küresel ticaret başlamıştır. 2. Dünya Savaşı'nda ortaya konulan lojistik kavramları savaş sonrası endüstrilerde uygulanmaya başlanmış ve günümüze kadar hızla gelişerek gelmiştir. Bu da 20. yüzyılın son yılının son çeyreğinde geçtiğimiz 20-25 yıl içinde lojistik hizmet veren ve kontrolünü yapan kuruluşların öncelikle ABD'de ortaya çıkmasına yol açmıştır.

1970'li yıllara gelindiğinde ise, günümüz modern lojistik anlayışının temellerinin oluştuğu görülmektedir. Bu yıllarda şirketler lojistik yöntemini ele almış ve lojistik faaliyetlerinin daha az maliyet ile daha iyi gerçekleştirilmesi için çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalara göre, daha önce tedarik ve dağıtım olarak ele alınan işletme faaliyetlerinin aslında ortak faaliyetlerden oluştuğu ve bir arada düşünülmesi gerektiği fark edilmiştir. Aynı zamanda 'lojistik zinciri' olarak da ifade

edebileceğimiz bu faaliyetler; taşıma, stok takibi, siparişin ele alınması, temin, paketleme, depolama, malzeme taşıma ve bilgi teminidir. Görüldüğü gibi bu faaliyetler hem işletme içine (tedarik), hem de işletme dışına olan hareketler için geçerlidir.

1970'lerin ortalarına kadar olan bu dönemde, lojistiğin işletme için önemi doğru olarak tanımlanmış ve üzerinde çalışmalar yapılmış olmasına rağmen, müşteriye yönelik organizasyon yapısı oluşturulamamış ve fonksiyonlar arası koordinasyon da yeterli düzeyde gerçekleşmemiştir.

1970 ve 1980 döneminde dünya çapında ekonominin büyümesi, firmaların artık maliyetleri özellikle dağıtım ya da ulaşım alanlarında ve envanter anlamında düşürme çabalarına girmeleri her geçen gün lojistik alanında dikkatleri yoğunlaştırmıştır. Bu tarihten itibaren iş dünyasında lojistiğin giderek artan bir öneme sahip olduğu görülmektedir.

1980'lerden itibaren ise, akademisyenlerin bu alana olan ilgilerinin, şirketlerin ilgisine paralel olarak artmasıyla lojistik alanında yaşanan gelişmeler hız kazanmıştır. Bu dönemde teoride ortaya atılan çözümler, uygulamada da etkili olmaya başlamış, dolayısıyla daha etkin yöntemler ortaya çıkmıştır. 1980–2000 arası dönem birleşme dönemi olarak tanımlanmakta ve bu süreçteki lojistik faaliyetler iki kavram altında ele alınmaktadır:

- Madde ve Malzeme Yönetimi
- Fiziksel Dağıtım

1980 sonları ve 1990'larda oluşumu başlayan, giderek yükselen bir değerle artan firmaların tam zamanında üretim (JIT) anlayışla üretimlerini yapmaları, dış kaynak kullanımının giderek yaygınlaşması ve buna bağlı olarak tedarik yönetimi, ulaşım, elektronik veri değişim (EDI) sisteminin sıklıkla kullanılmaya başlanması -ki bu sistem genellikle lojistikte depo yönetiminde, nakliyede, stokların takibi ve böylece ürünlerin hızlı hareket etmelerinde yardımcı olan bir sistemdir- toplam kalite yönetimlerinin firmalarda ön plana çıkmasıyla beraber özellikle entegre lojistik faaliyetlerinin önemi giderek artmıştır.

1990'lı yıllarda küreselleşmenin artmasıyla birlikte, işletmeler daha fazla ithalat ve ihracat yapmaya başlamışlardır. Böylelikle ulaştırma, işletmeler için hem maliyet açısından hem de zamanında pazarda yer alma isteğinden dolayı önemli bir faktör haline gelmiştir. Bu sebeplerden dolayı, işletmeler rekabet ortamında varlıklarını sürdürebilmek için ulaştırmaya önem vermişlerdir. Fakat mesafelerin uzunluğu ve zamanın önemli bir rekabet unsuru olması, çeşitli ulaşım sistemlerini entegre ederek hareket etmelerini gerektirmiştir. Yani 1960'a kadar kullanılan 'tekli sistem'den (tek seçeneqli taşıma sistemi), 'çoklu sistem'e (en az iki seçeneqli taşıma sistemi) geçilmiştir. Bu durumda işletmelerin ulaşım sistemlerinin kontrolü giderek

zorlaşmaya başlamıştır. Bununla birlikte ulaşım sistemlerinin birleştirilmesi işletmenin faaliyetlerine hız katmasına rağmen, maliyetlerinin artışına sebep olmuştur. İşletmeler hem faaliyetlerindeki hızlarını korumak hem de bunun sayesinde içinde buldukları pazarı kaybetmemek adına ulaştırıcılığı stratejik olarak daha önemli görmüşler ve böylece maliyetlerini düşürmeyi hedeflemişlerdir. Bunun sonucunda ulaştırma operasyonlarının yerine getirilmesini sağlayacak bütün kademeleri içinde barındıran 'Lojistik Yönetimi' ortaya çıkmıştır.

2000'den günümüze kadar olan dönem, *toplam bütünleşme süreci* olarak adlandırılmakta ve bu döneme kadar ayrı departmanlar altında gerçekleştirilmekte olan lojistik faaliyetlerin birleştirilmesi, tek bir çatı altında toplanması fikrini gündeme getirmektedir. Dünya ekonomisindeki küreselleşme ve liberalleşme eğilimi, firmaları değişen ortam koşullarına uyum sağlamaya zorlamakta ve bu durum lojistik faaliyetlerin önemini arttırmaktadır. Yaşanan tüm bu gelişmelerin sonucunda bütün lojistik faaliyetleri tek bir hizmet olarak verilmesi anlamını taşıyan ve *Entegre Lojistik* olarak tanımlanan yeni bir kavram ortaya çıkmış, dolayısıyla artık bir sektör olarak anılan lojistiğe son şeklini vermiştir.

Bu asırlar süren gelişmelerin hepsinden daha önemli olan, son 50 yılda yaşadığımız gelişme olmasaydı; lojistik hizmetler yönetimi bu gün hala bir bilim dalı haline gelmemiş, ve 21. yüzyılın mesleği olma unvanını kazanamamış olacaktı. Son yüz yılın ikinci yarısında gelişen bilgi teknolojilerinin kullanılması ile stoklama maliyetlerinin düşürülmesi, nakliye hizmetlerinde optimizasyon sağlanması, tüm lojistik hizmetlerin iletişim teknikleri ile birbirine bağlanması, önceden planlamasının yapılması, model çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Bu gün tüketicinin planlanması ile dağıtımın, depolamanın, üretimin, ham madde temininin, hatta ham madde üretiminin bile saniyeler içinde planlanması yapılabilmektedir. Tüm tedarik zincirinin bilgi sistemleri ile birbirine bağlanması sayesinde daha hızlı, daha az masraflı, daha az hatalı, daha az geri dönüşlü tedarik zincirleri planlanmakta, uygulanmakta ve kontrol altında tutulmaktadır. Bugün ülkemizde internet üzerinden toptan ticaretin, B2B'nin (Business to Business) temelleri atılmakta olup; üreticiden son tüketiciye olacak internet ticaretinin, yani B2C nin (Business to Consumer) lojistiği de konuşulmaya başlanmıştır.

Gelecekte dijital yayınlar sayesinde siparişlerin kolaylaşacağı, tüketicinin otomatik iletişim sistemleri ile bizlerin haberimiz olmadan anında sipariş haline geçeceği günler düşünülmektedir. Buzdolaplarının otomatik talep bildireceği, yeni çıkan kitapların, CD'lerin, tüketim malzemelerinin otomatik olarak evimize ulaştırılacağı günler yakındır. Böyle bir dünyada lojistik hizmetlerin hatasız, hızlı, ekonomik, şeffaf ve en az müdahaleyi gerektirir biçimde verilmesi son derece önemli olacaktır. Hizmet vermek üzere bu sektöre yatırım yapanların, yapmayı planlayanların son derece gelişmiş ve esnek bir bilgi teknolojileri alt yapısına sahip olmaları bir zorunluluktur.

Bu sektör yüzyıllar boyunca hizmet verdiğimiz, yönettiğimiz diğer sektörlerden bir farklılık göstermektedir. Artık bilginin saklandığı değil paylaştıkça değer kazandığı bir iş kolundan söz ediyoruz. Yeni bir yaşam şekli, yeni bir iş yapma tekniği ve yeni bir bilinç gerektirmektedir.

ABD'de 20. yüzyılın son çeyreğinde yapılan pazar araştırmalarında 21. yüzyılda gelişmesi beklenen 3 sektör belirlenmiştir. Bilgi teknolojisinin altında iletişim teknolojisi, mikrobiyoloji altında gen teknolojisi ve ulaştırma altında lojistik sektörleri. Geçen 5 yıla baktığımızda da ABD ekonomisi her yıl % 16-19 oranında büyürken lojistik sektöründeki büyüme % 21-25 oranında gerçekleşmiş, lojistik, ekonomideki büyümenin % 6-9 oranında üzerinde büyüyen bir sektör olmuştur.

Bu gün lojistik, küresel üretim ve ticaret yapan şirketler için bir stratejik avantaj olarak kullanılmaktadır. Ürünlerin kalitelerinin, hatta içeriklerinin birbirine eşit olacak şekilde yakınlaştığı bir endüstri ortamında yaşıyoruz. Bu nedenle satın almada karar mekanizması, bulunabilirlik ve fiyat üzerinde yoğunlaşmıştır.

1.1.2.3. Lojistiğin Önemi

Cranfield Üniversitesinden Prof. Martin Christopher, "Gelecekte kurumların rekabeti ürettikleri ürünlerde veya tüketilen ülkelerde değil, kullandıkları tedarik zincirleri arasında olacaktır" demiştir. Ürünlerin kalitelerinin birbirine eşit hatta içeriklerinin aynı olduğu küresel bir pazarda stratejik avantaj yaratmak ancak müşteriye doğru ürünlerin, doğru fiyatla, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru şekilde, doğru kanaldan olabildiğince hızlı ve hasarsız ulaştırılmasıyla mümkün olabilmektedir. Son kullanıcı dilediği zaman, dilediği malı, dilediği yerde, dilediği koşullarda ve kabul ettiği fiyata alma hakkına kavuşmuştur. Bu da ancak ürünlerin kullanıcıya en uygun şartlarla iletilmesine, yani lojistik hizmetlerin verilmesine bağlıdır. Lojistik hizmetler Dünya üzerinde üretici kuruluşlar tarafından değil, bu amaçla kurulmuş ve alt yapılarını tamamlamış lojistik kuruluşları yani 3PL (3. Parti Lojistikçiler) tarafından sağlanmasıyla yani dış kaynak kullanımı (outsourcing) ile gerçekleşebilmektedir. Bölgesel lojistiğin, Organize Lojistik Bölgelerinin, denizyolu taşımacılığının, liman aktivitelerinin ve demiryollarının gelişmesinde ana unsur lojistik hizmetlerin bu işler için kurulmuş bulunan lojistik hizmet veren şirketler (3PL) tarafından verilmesine yani outsource edilmesine bağlıdır.

1.1.2.4. Outsourcing

Üretici kuruluşların kendi temel iş konularına yoğunlaşması ve lojistik hizmetlerini bu konuda yapılanmış ve uzmanlaşmış kuruluşlara bırakması günümüzde en çok rastlanan uygulamalardan biridir. Basit anlamda outsourcing veya dış kaynak kullanmak “üretici adına tedarikçiden satıcıya olan ürün hareketinin bu iş için uzmanlaşmış kuruluşlarca yerine getirilmesi işlemidir” şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanım günümüzde özellikle lojistik konusunda değişmiş ve “outsourcing, lojistik hizmetlerin müşteri memnuniyeti ve artı değer yaratmak amacıyla, ana iş konusu lojistik olan kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi için, üretici kuruluşlarla yapılan uzun süreli, stratejik iş ortaklığıdır” şeklini almıştır. Outsource edilen lojistik hizmetlerde;

- Ana firma üretim için gerekli olan her türlü kaynağını ana iş konusuna yoğunlaştırılmakta, düşük değerli, kaynak gerektiren, oyalayıcı işlerin mevcut düzen içinde yapılması ve kontrolünü dışarıya vermektedir,
- Outsourcing yapan firma açısından, lojistik hizmetlerin verimli olabilmesi için çok sayıda kuruluşa benzer hizmetlerin verilmesi, ölçekleri büyütülerek avantaj yaratılması, mevcut yatırımların daha uygun koşullarla kullanılması artı değer yaratmaktadır. Lojistiğin daha büyük filolarla, daha büyük depolarla ve dağıtım sistemleri ile gerçekleştirilmesi iş verimini, karlılığı ve hizmet kalitesini arttırmaktadır.
- Bir kar merkezi olan fabrika alanlarından, bir gider merkezi olan depolama fonksiyonunun çıkartılması ile üretimde kullanılacak alan ve kapasite artışı sağlanmaktadır. Bu da yatırım ve üretim maliyetlerini aşağıya çekebilmektedir.
- Lojistik çağımızın hızla gelişen bir sektörü olarak, son teknolojilerin ve uygulamaların güncel biçimde kullanılmasını gerektirmektedir. Böylece daha iyi servis hizmeti alınabilmekte, müşteri memnuniyeti ve bağlılığı arttırılmaktadır. Bu teknolojilerin uygulanması için sürecin takibi, uygun yatırım yapılması ve bilimsel uygulamaların iş yapma şekli içine eklenmesi gerekir. Bu da üretici kuruluşların yapabileceği işlerden biri değildir.
- Günümüzde ekonomik koşullar, hele de ülkemizde, sık ve radikal değişimler göstermektedir. Her değişen koşul, iş yapma şekillerimizde değişikliklere neden olmaktadır. Özellikle haftalık, aylık, yıllık değişimlere, mevsimsel farklılıklara göre lojistik hizmetlerin planlanması, araç depo kapasitelerinin daha verimli kullanılması için esneklik gerekmektedir. Bu esneklik de ancak birden fazla sektöre ve kuruluşlara verilen hizmetlerin birleştirilmesi ile sağlanabilmektedir.
- Depolama alanları, ekipmanlar, dağıtım araçları üreticiler için ciddi bir yatırımdır. Kendi lojistiğini kendisi yapan kuruluşlar bu yatırımlara kaynak ayırmaktadırlar. Bu kaynaklar

üretimle doğrudan bağlantılı olmadığı için gelir getirmemektedir. Lojistik hizmetlerin dışarıdan alınması durumunda depo, ekipman ve araç mülkiyetleri lojistik kuruluşuna aktarılacak ve elde edilen kaynak üretimin geliştirilmesinde kullanılabilecek veya bilançolar iyileştirilebilecektir.

- Lojistik hizmetler hem yapılması, hem de günün şartlarına göre geliştirilmesi sırasında büyük bir know-how gerektirmektedir. Bu bilgi birikiminin zaman içinde sağlanması, öğrenilmesi, elemanların eğitimi gibi çalışmalar üretici kuruluşların iş planlarında değildir. Bu nedenle dışarıya aktarılmış olan bu hizmetlerin lojistik kuruluşları tarafından yerine getirilmesiyle, farklı sektörlerde oluşan lojistik bilgisinin üreticinin işi için de kullanılması mümkün olacaktır.
- Üretim sektörleri artık kalifiye olmayan işçi değil, konusunda uzmanlaşmış pahalı işçiler kullanmaktadır. Bu işçilere ödenen ücretler bir depo elemanı veya araç şoförüne ödenen ücretlerden daha yüksek olmaktadır. Bu da iş yerinde işçi ücretleri arasında uçurum yaratmakta ve huzursuzluğa yol açmaktadır. İşçilerden bir grubunun farklı bir şirket kadrosunda olması hem sendika sorunlarını çözmekte hem de ücret uçurumunu ortadan kaldırmaktadır.
- Lojistik hizmetlerin kontrolü sırasında bilgi sistemleri ve otomatik ölçüm metotları kullanılmaktadır. Bu sayede düzgün raporlama yapılmakta, riskler ve fırsatlar mümkün olduğu kadar çabuk değerlendirilmeye alınmaktadır. Benzer kuruluşların iş yapma şekilleri de analiz edilebilmekte ve sürecin yeniden yapılanması kolaylaşmaktadır.

Bu nedenlerden dolayı, lojistik hizmetlerin dışarıdan temini hem üreticiye hem de outsourcing hizmeti veren firmalara avantaj sağlamaktadır.

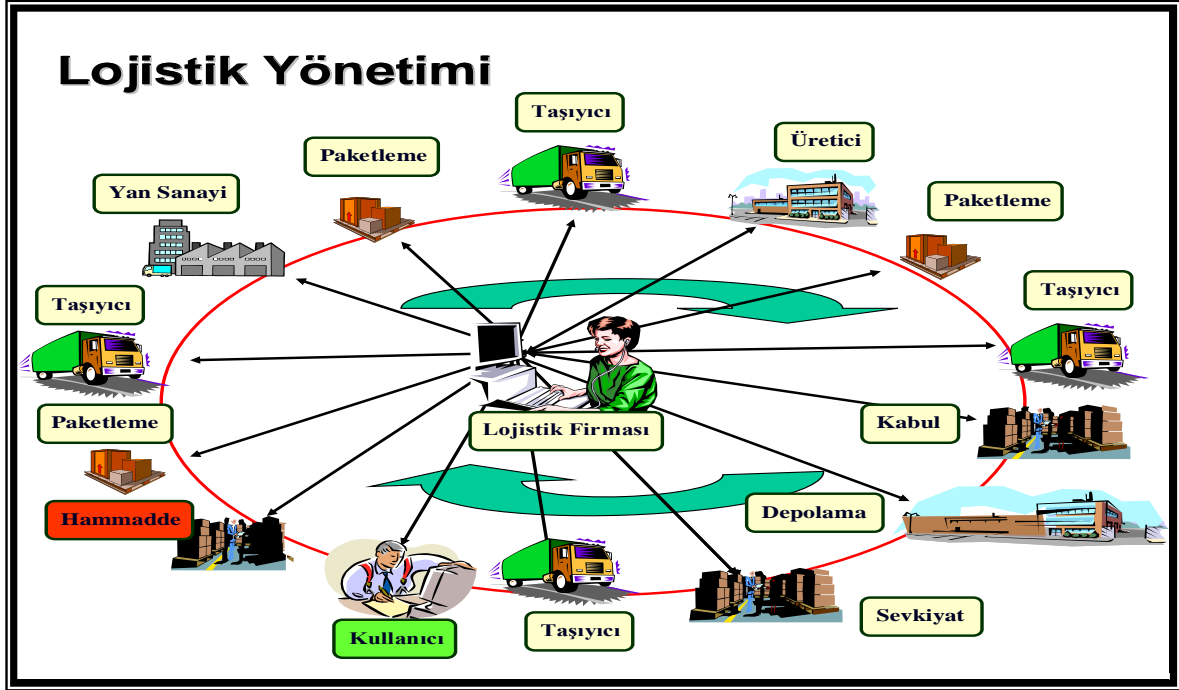
1.1.2.5. Lojistiğin Unsurları

Üretici kuruluşlar tarafından hammaddeden tüketime kadar uzanan “Tedarik Zinciri”nin üretim dışında kalan halkaları lojistik kuruluşlar için ana iş konusu (core business) olmaktadır. Bu hizmetler içinde:

- **Taşıma**, lojistiğin en temel fonksiyonudur. Taşımanın olmadığı bir lojistik hizmet düşünülemez.
- Sevkiyat için malın son yükleme yani sevk noktasına gelmesi beklenmemekte **kapıdan hatta tezgâhtan mal alma** hizmeti lojistik firmalarca verilmektedir
- Taşıma ve depolama sırasında yapılacak olan **kalite kontrol** hizmetleri, ürünlerin son kullanıcıya ulaşması sırasında oluşacak memnuniyetsizlikleri önlemektedir.

- Her kuruluşun, her hizmeti vermesi mümkün değildir. Bu nedenle dışarıdan alınan hizmetler için bölge temsilciliği yani **acentelik hizmeti** verilmesi gerekmektedir. Bu hizmetin tek kuruluş için verilmesi gereksiz bir masraf kalemidir.
- Dünya ticaretinin büyük kısmı denizyolları ile yapılmaktadır. Bu nedenle **liman hizmetleri** de bir lojistik hizmet olarak değerlendirilmektedir.
- Konteynerler deniz taşımacılığında her yıl büyük oranda artan bir taşımacılık şekli olup, kombine taşımacılık yapılmasına da olanak sağlamaktadırlar. Bu **nedenle konteynere doldurmak ve boşaltmak** temel lojistik hizmetlerden birini oluşturur.
- Depolara ve dağıtım merkezlerine paletle gelen ürünlerin koli olarak **stoklanması** veya dağıtımı için depo içinde verilen **palet açma, koli hazırlama** hizmetleri de yapılmaktadır.
- Stoklanan veya taşınan ürünlerin bekleme sırasında özelliklerini kaybetmemesi için **koruyucu bakımlarının** yapılması de lojistik hizmetlerin içinde gerçekleşmektedir.
- Her ne kadar günümüz **envanter yönetimi** ürünlerin depolarda beklememesini öngörmüş de olsa arz talep dengesinin regülasyonu olan depolama işlemleri vazgeçilmez, temel bir lojistik hizmettir.
- Farklı adreslerden gelen ancak tek adrese gidecek olan ürünlerin **konsolidasyonu** ile ölçek büyütme ve birim başına maliyet indirimleri lojistik sayesinde yapılmaktadır.
- Özellikle üretimde, pahalı işçilik gerektiren, küçük ara **montajlar** da lojistik kuruluşlar tarafından ürünlerin kısa bir süre için bile olsa durakladığı dağıtım merkezlerinde zaman kaybetmeden yapılmaktadır.
- İthal ürünlerin, girdiği ülkenin talebine göre yeniden ambalajlanması, adetlerinin değiştirilmesi, kutuların içine kılavuz eklenmesi, bandrolleme ve etiketleme de lojistik hizmetlerin içinde ele alınmaktadır. Yeniden paketleme de diyebileceğimiz **değer yaratıcı** işlemler de lojistik hizmetler içinde öngörülür.
- Toplam tedarik zinciri üzerindeki hammadde, yarı mamul ve mamullerin **stok kontrolleri** ve bu bilgilerin tüm zincir ortaklarına iletilmesi de lojistik kuruluşlar tarafından gerçekleşmektedir.
- Farklı üreticiler için hammadde ve yarı mamul **satın alınmasının birleştirilmesi**, Satın alınan malzemelerin ödemelerinin yapılması da lojistik hizmetler kapsamına girmektedir.
- Teslim edilen ürünler için **teslim bilgilerinin temini** ve **tahsilâtlar** da lojistik hizmetlerin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilebilir.

- Sevk edilen malzemelerden bir kısmının geri dönüşü, hurda olarak belirlenenlerin yerine iadesi, kasa, boş kutu, şişe gibi ürün dışı malzemelerin geriye alınması lojistikte **geri dönüş lojistiği** olarak ele alınmaktadır.
- **Gümrük hizmetlerinin** yerine getirilmesi, gümrüklü depoların yönetilmesi, gümrük işlerinin takibi de lojistiğin ayrılmaz bir parçasıdır.



Şekil 1.1: Lojistik Yönetimi İş Şeması

Lojistik hizmetlerin tamamının bir firma tarafından yerine getirilmesi şart değildir. Önemli olan birbirine değen en az 3 hizmetin bir optimizasyon sağlayabilecek şekilde aynı kuruluş tarafından yerine getirilmesi veya kontrolüdür. Bu hizmeti yapan veya kontrol eden kuruluşlar 3PL (3. Parti Lojistik) kuruluşu olarak anılmaktadır. 1. parti üretici, 2. parti tüketici ve 3. parti de bu iki nokta arasında hizmeti yöneten kuruluş olarak isim almaktadır. 4 PL yeni uygulamaya konulan bir lojistik yönetim kavramı olup, 4PL lojistik firmaları ise lojistik hizmetleri için bir varlığı bulunmayan, tüm hizmetleri dışarıdan alarak üretici kuruluşlara yazılımları, bağlantıları sağlayan veya tedarikçi seçimi ile lojistik hizmetlerinin yönetimini yapan kuruluşlar olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir açımla lojistik yönetimi yapan kuruluşlardır.

Bir işletmenin müşterisi için doğru ürünü; doğru yer ve zamanda, uygun maliyet ve kalitede bulduracağını garanti etmesi lojistiğin temel felsefesidir. Bu bağlamda lojistikte “7 doğru prensibi” karşımıza çıkmaktadır. Bu prensipler;

- doğru malzemenin,

- doğru miktarda,
- doğru koşullarda,
- doğru yerde,
- doğru zamanda,
- doğru tüketicie,
- doğru fiyat ile

ulaştırılması anlamına gelmektedir.

Lojistiğin tanımında müşteri ihtiyaçlarının karşılanması vardır. Bu nedenle lojistik, müşteri tarafından arzu edilen miktar ve koşullarda, müşterinin bunları istediği yer ve zamanda ve bunlar için ödemeyi kabul ettiği fiyatla sunan bir süreçtir. Bu kavramlar kar amaçlı organizasyonlara uygun olduğu gibi kâr amacı olmayan organizasyonlar için de geçerlidir (örneğin, askeri organizasyonlar).

1.1.2.6. Lojistiğin Prensipleri

Lojistik bir süreç yönetimi tekniği olarak da özetlenebilir. Birçok yönetim sisteminde olduğu gibi lojistikte de prensipler şu şekilde belirtilmiştir;

- **Standartlık:** Tedarik zinciri sistemlerinde kullanılan lojistik hizmetlerin belli bir standart içinde sağlanması önemlidir. Malzemede, hizmetlerde, bilgi akışında ve uygulamalarda standart sağlanmalıdır. Lojistikle ilgili uygulamalarda uluslararası standartların kullanılması önemlidir. Demiryolları, konteynerler, elleçleme ekipmanı, bilişim teknolojisi gibi temel lojistik unsurların standart olması küreselleşme sürecindeki lojistik hizmetler için önem taşımaktadır. Standartlık konusunda müşterek çalışabilme, kullanılabilme, yönetilebilme asgari hedefler olmalıdır.
- **Ekonomik Olma:** Ekonominin tanımında olduğu gibi kaynaklar kıt, ihtiyaçlar sonsuzdur. Genel prensip en düşük maliyetle maliyet-etkin bir şekilde lojistik desteğin sağlanmasıdır. Kaynaklar ihtiyaçların tamamını karşılamak için yetersiz olduğundan kaynakların planlanması, verimli kullanılması ve önceliklerin belirlenmesinde ekonomi faktörü gerek maliyet gerekse zaman açısından önemlidir. Pazardaki rekabetin bir unsuru olan maliyet, ancak verilen hizmetlerin ekonomik olması ile sağlanabilmektedir
- **Yeterlilik:** İhtiyaç veya kullanım anında yeterli ölçekte ve uygun şekilde desteğin sağlanması, lojistik operasyonlar için hayati öneme sahiptir. Lojistik kaynakların fazla olması da,

yeterlilik seviyesinin altında olması da verilecek olan hizmetlerde aksamalara yol açmaktadır. Sürecin yürütülmesi için belli oranların, göstergelerin yakalanması gerekmektedir.

- **Esneklik:** Lojistik yapısı itibarıyla tüketici ihtiyaçlarının karşılanmasını hedeflemiştir. İhtiyaçlar mevsimseldir. Yıldan yıla, mevsimden mevsime, aydan aya, haftadan haftaya hatta günden güne değişkenlik gösterebilmektedir. lojistik hizmetler bu değişkenliğe uyum sağlayacak şekilde planlanmalı, kaynaklar belirlenmelidir. Süreç içinde olabilecek ani değişikliklere, kazalara veya fırsatlara göre değişen durumlara, görevlere ve kavramlara uyum sağlayabilecek bir yapılanma içinde olunmalıdır.
- **Basitlik:** Karmaşık sistemler yerine hem planlamada hem de uygulamada lojistiğin tüm safhalarında basitlik esas alınmalıdır. Yapılan planlama ne kadar karmaşık olursa olsun, uygulamaya dönük yüzü basit, anlaşılır hatta otomatik olmak durumundadır. Kullanılan ekipmanların, çalışan personelin basit iş eğrileri ile çalışması verimliliği ve etkinliği arttıracaktır. Basitlik aynı zamanda kaynakların etkin kullanımını da sağlar.
- **Şeffaflık:** Lojistiğin iş şemasında da görüldüğü gibi merkezde bulunan bir yazılım üzerinde tüm sürecin takip edilmesi, elde edilen bilgilerin tüm paydaşlarla paylaşılması esastır. Elektronik iletişim, on-line bilgi işlem teknolojisi, kullanımı, tüm operasyonların miktar, durum, zaman ve yer itibarıyla en gerçekçi biçimde gerçek zamanlı izlenebilmesi; sorunların önceden veya mümkün olan en erken süreçte çözülmesi adına gereklidir. Kayıt birlikteliği, ortak veri tabanı kullanımı ve proaktif davranışın sağlanması açısından gereklidir.
- **Koordinasyon:** Lojistik, tedarik zinciri içindeki hizmetlerin planlanması, ölçülmesi, karşılaştırılması yani kontrolüdür. Bu nedenle oyuncular arasında koordinasyonun, görev dağılımının, bilgi akış kanallarının ve birlikte iş yapma etkinliğinin sağlanması önemlidir. lojistik planlamacılar ile operasyonu gerçekleştirenler ve müşteriler arasında mutlaka koordinasyon sağlanmalıdır.
- **Planlama:** Lojistikte amaç, sürecin önceden planlanması ve planlanan ile uygulama arasındaki farkın belirlenerek süreç iyileştirmesi yapılmasıdır. Planlanan ile uygulama birbirine tam olarak uyduğu noktada süreç iyileştirmesi çalışması yapılmalıdır. Planlanandan daha düşük sonuç elde edildiğinde, planlar değişmeli ve farkın nedeni araştırılmalıdır. Sonucun planlanan durumdan daha iyi çıkması durumunda da yeni planlama yapılması gerekir.

1.1.2.7. Geri Dönüş Lojistiği

CSCMP, lojistiğin son tanımına her iki yöne doğru hareketi de eklemiş ve artık lojistik sadece ham maddeden tüketime değil, tüketimden ham maddeye de giden, yani geri dönüş yolunda olan malzemeleri de kapsamı içine almıştır. Bunu da “Reverse Logistics” yani “Geri Dönüş Lojistiği” veya “Tersine Lojistik” olarak isimlendiriyoruz.

Konsey, Geri Dönüş Lojistiğini şu şekilde tanımlamıştır; “Yarı mamullerin, üretimdeki stokların, bitmiş ürünlerin ve bunlarla ilgili bilgilerin tüketildiği noktadan ilk yaratıldıkları noktaya kadar olan geri dönüş hareketlerinin değer yaratma veya uygun imhası için planlanması, uygulanması ve hurda olarak yok edilmesine kadar olan süreçtir”.

Geri dönüş lojistiği genellikle ihmal edilen bir konudur. Boş şişelerin, kasaların, milkrun sisteminde regallerin, kutuların, ambalajların toplanması, ömürlerinin sonuna yaklaşan malzemelerin imha edilmek üzere üreticiye geri yollanması, üretim hataları nedeniyle satıştan geri toplanan ürünlerin ve üretim atıklarının hammaddeciye yeniden değerlendirilmek üzere yollanması, kahverengi ve beyaz eşyalarda “eskisini getir, yenisini al” kampanyaları süresince geri alınan eski ürünlerin ve hurdacıların topladığı malzemelerin değerlendirilmek üzere geri alınması; plastik, kâğıt ve metal atıkların geri getirilmesi geri dönüş lojistiği kapsamına girmektedir.

Ölçeklerin küçük olduğu işlemlerde geri dönen malzeme miktarı az olduğu için bu konu ekonomik değer taşımamakta ve yok sayılmaktadır. Üretim ölçekleri büyüdükçe düşen kar marjları lojistiği öne çıkartmakta ve geri dönüş lojistiği de belli bir değere ulaşmaktadır.

Lojistik ile geri dönüş lojistiği arasında şu farklar gözlenmektedir.

1. Lojistikte tahmin ve planlama yapmak kolay, geri dönüş lojistiğinde zordur,
2. Lojistik, bir noktadan çok noktaya dağıtım yaparken, geri dönüş çok noktadan tek noktaya hareket eder,
3. Standart ve kaliteli ürünler lojistik kapsamı içine girerken, kalitesi değişken ürünler geri dönüş içindedir,
4. Lojistikte paketlemeler düzgünken, geri dönüşte düzensizdir,
5. Ürün başına lojistik maliyetleri baştan belirliken, geri dönüşte maliyetler belirsizdir,
6. Lojistik için hız başta gelen faktörlerdendir, geri dönüşte hız daha az önem gösterir,
7. Stok yönetimi lojistikte belirgin, ancak geri dönüşte belirsizdir,
8. Lojistik ürün ömrünü yönetirken, geri dönüşte ürün ömrünün önemi kalmamıştır,
9. Lojistikte ürünlerin pazarlaması bilinirken, geri dönüş ürünlerinde belirsizdir,
10. Lojistik süreç şeffaflığını önemser, ancak geri dönüşte önemi azalmıştır.

Geri dönüş lojistiğinin diğer belirgin özellikleri; nakliyesinin daha pahalı olması, stok maliyetlerinin düşüklüğü, hırsızlığın olmaması, malzeme toplanmasının daha maliyetli olması, stoklama, depolama hizmetlerinin zorluğu, elleçlemelerin daha maliyetli olması, kayıt sisteminin düzensizliğidir.

1.2. DÜNYA'DA, AVRUPA BİRLİĞİ'NDE VE DOĞU AKDENİZ'DE LOJİSTİK

1.2.1. Küreselleşme ve Lojistik

Küreselleşme dünya üzerindeki insanlar, toplumlar ve ekonomiler arasındaki gelişen bağları güçlendiren bir süreç olarak değerlendirilebilmektedir⁹. Bu süreç, daha düşük ulaşım ve iletişim maliyetlerinin ortaya çıkması ile yüksek ve düşük gelirli ülkeler arasında artan mal, düşünce ve sermaye akımlarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Üretimi yüksek olan ülkelerin, üretim kapasitelerini arttırmaları sonucu ortaya çıkan ürün fazlasını az gelişmiş ülkelere ihraç etmeleri ve bu ülkelerdeki ucuz hammaddenin kendi ülkelerine getirilmesi küreselleşmenin başlangıcı olmuştur.

"Küresel" (global) sözcüğünün ilk kullanımı yaklaşık 400 yıl öncesine dayanmaktadır¹⁰.

Küreselleşme, Latince de yuvarlak, toparlak, küre anlamındaki "globus" kelimesinden gelmektedir. İngilizcede ise "global" sözcüğü "toplu, top yekun, bütünü kapsayan, hepsini içeren, blok halinde" anlamını ifade etmekte, "globalization" kelimesi ise "dünya çapında" anlamına gelmekte ve küreselleşme teriminin karşılığı olarak kullanılmaktadır¹¹.

Ekonomik anlamda küreselleşme ise mal ve hizmetlerin, üretim faktörlerinin, teknolojik birikimin ve finansal kaynakların ülkeler arasında serbestçe dolaşabildiği ve faktör, mal, hizmet ve finans piyasalarının giderek bütünleştiği bir süreç anlamını taşımaktadır¹².

Küresel Ekonomi kavramının yaratıcılarından Thomas Friedman, 1999 yılında yayınlamış olduğu "Küreselleşmenin Geleceği" adlı kitabında dünyanın, ilk küreselleşme dönemini 1800'lerin ortalarından 1920'lerin sonuna kadar yaşadığını belirtmiştir;

Birinci küreselleşme dalgası, Avrupa'da feodal beyliklerin yerini ulus devletlerin almasıdır. Bu süreç bir bakıma Avrupa'da gelişen ticaretin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Gelişen ticaret ile birlikte var olan kent-devletleri ve feodal beylikler yetersiz kalmış ve yeni bir siyasi oluşuma ihtiyaç duyulmuştur. Daha güvenli ve geniş pazarlara sahip olmak ulus devletlerle beraber mümkün olmuştur. Yeni ulus devletler, tek tip yasaların çıkartılması, ülke genelinde uygulanan

⁹ İstanbul Üniversitesi, Ulaştırma ve Lojistik Yüksekokulu, 2004-2005 Eğitim Dönemi

¹⁰ Oxford English Dictionary

¹¹ YUSUFOĞLU Yalçın, 2005, "Küreselleşme ve Emperyalizm", s.31, Belge yayınları, İstanbul

¹² ŞENSES Fikret, 2004, "Neoliberal Küreselleşme Kalkınma İçin Fırsat mı, Engel mi?", s. 13-14, Bağlam Yayınları, İstanbul

vergi politikalarının belirlenmesi, dil ve kültür yönünden homojenleştirme politikalarının yürütülmesi ve hukuk güvenliğinin sağlanması gibi fonksiyonları üstlenerek, ticari faaliyetleri güvence altına almış ve ticaretin gelişmesine katkı sağlamışlardır.

Birinci küreselleşme dalgasında dönemin özelliği olarak karşımıza çıkan bir diğer kavram ise sömürgeciliktir. XV. yüzyıl ve XIX yüzyıl arası coğrafi keşiflerle eş zamanlı başlayıp gelişen sömürgecilik, bugünkü küreselleşme dediğimiz sürecin bir bakıma ilk halkasını oluşturmuştur. Sömürgecilik, Avrupa'nın gelişen pazar ekonomisinin doğal sınırlarını açma ihtiyacından ortaya çıkmıştır. Sömürgeciliğin kökeninde ise hem daha fazla ticaret yapmak hem de artan sanayi üretimindeki çeşitli sorunlara çözüm bulabilmek yatmaktadır ¹³.

İkinci küreselleşme dalgasının itici gücü ise sanayileşme olmuştur. Sanayi üretimin uluslararası ticaretin genişlemesine ve üretimde yapısal değişikliklere yol açtığı gözlemlenmiştir. Artan sanayi üretimi sonucunda ulusal pazarlar yetersiz kalmış, daha geniş ve yeni pazarlar bulma ihtiyacı doğmuştur. İkinci küreselleşme dalgasında, birinci küreselleşme dalgasında ortaya çıkan sömürgecilik, yerini bu dönemde emperyalizme bırakmıştır ¹⁴.

Küreselleşmenin ticari yönü 1945-1980 arasında ve bu defa daha düşük oranlı gümrükler ve ulaşım maliyetleri ile karakterize olarak ortaya çıkmıştır; İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa'nın yeniden yapılanmasını, yeni kurulan iki kutuplu düzen ve Soğuk Savaşın getirdiği uzunca bir periyodu içermektedir.

İkinci Dünya Savaşı sırasında, savaşa katılan ve savaşı yenilgi ile bitiren ülkeler büyük kayıplara uğramışlar, savaşa katılmayıp tarafsız kalabilen ülkeler de savaşın sıkıntısını olumsuz yönde taşımışlardır. Savaştan galip çıkan ülkeler bile, yetişmiş insan güçlerinden doğal kaynaklarına, ekonomilerinden üretimlerine, yerine konulamayacak kadar büyük kayıplarla karşılaşmışlardır. Galip ülkeler arasında, savaş sırasında yaratılan işbirliği aralarındaki ticaretin kurallarının birbirine yakınlaştırılması ihtiyacını ortaya çıkartmış, böylece tarafsız veya mağlup ülkelerle yapılacak olan ticaret de belli kurallara dayandırılmıştır. 1945-1980 yılları arasında küreselleşme alanında yaşananlar dünyayı birbirinden bağımsız ülkelerin değil birbiri ile birlikte çalışan ülkelerin oluşturduğu bir ticari pazar haline getirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında ABD'nin öncülüğünde kurulan ve sermayenin kontrolünü sağlayan Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund, IMF), ekonomik gelişmelere fon yaratan Dünya Bankası (World Bank, WB), GATT ve Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Co-Operation and Development, OECD) gibi uluslararası kuruluşların da etkisiyle küreselleşme hızla yayılmaya başlamıştır.

¹³ GÜVENÇ Nazım, 1998, "Küreselleşme ve Türkiye", s. 119, BDS Yayınları, İstanbul

¹⁴ SANDER Oral, 1999, "Siyasi Tarih 1", s.201-207, İmge Yayınevi, Ankara

GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), 1948 yılında, gümrük tarifelerinde ve ticarete birlikteliğin sağlanması amacıyla oluşturulmuş, bir enstitü yapısıyla çalışmış ve çalışmalar gayri resmi olarak sekiz farklı ülkede yapılan toplantılarla ve pazarlıklarla sürdürülmüştür. Bu pazarlıkların sonuncusu 1986-1994 yılları arasında gerçekleşmiş ve Uruguay Round adını almıştır. Bu döneme kadar sadece malların ticareti ile ilgili çalışmaları yapan GATT grubu, servis hizmetlerinin, lisans, patent, eser ve dizaynların da aynı kapsam içine alınmasını kararlaştırmıştır.

1 Temmuz 1995 tarihinde resmi hüviyeti ile WTO (World Trade Organization-Dünya Ticaret Örgütü) kurulmuştur. WTO'nun kuruluşunda 3 amaç öngörülmüştür. İlk hedef; Dünya ticaretinin olabildiğince serbest hale getirilmesidir. Bu amaçla gümrüklerin kaldırılması, gümrük işlemlerinin standart ve basit hale getirilmesi, ürünlerin standardize edilmesi, sermayenin serbest dolaşımının sağlanması gibi çalışmalar yapılmıştır. İkinci hedef; ülkeler arasındaki ticari pazarlıkların basite indirgenmesi ve anlaşmazlık konularının görüşüleceği ortamın sağlanmasıdır. Üçüncü hedef olarak da; ticari ilişkilerde çıkar birliği sağlanması, anlaşmazlıkların oluşmaması için gereken kanuni alt yapının planlanması ve üye ülkelerde uygulanmasının sağlanmasıdır. WTO anlaşmaları hükümetler tarafından imzalanmasına karşılık ülkeler arası üretimin ve servis hizmetlerinin üreticiler, ihracatçılar, taşıyıcılar ve ithalatçılar tarafından kolaylaştırılmasını amaçlamaktadır.

İkinci küreselleşme çağının etkisini azaltan faktör; kapitalist ve komünist bloklar arasındaki soğuk savaş olmuştur. Her blok kendi içinde ürün ve hizmet akışını serbest bırakmış ancak bloklar arasındaki engeller ticaretin küreselleşmesini önlemiştir.

WTO anlaşmasında, üye ülkelerin birbirleri ile yapacakları ticarete veya servis hizmetlerinde ülke ayırmacılığı yapmamaları temel kural olarak belirlenmiş, uygulamalar tüm ülkeler için aynı olmuştur. Ülkelerin bir araya gelerek serbest ticaret bölgeleri oluşturmaları mümkün kılınmıştır. Nitekim içinde olduğumuz Avrupa Gümrük Birliği bu örneklerden biridir. Diğer bir kural da, millileştikten sonra, ithal ürünler ile ulusal ürünler arasında ayırmacılık yapılmaması kuralı olmuştur. Ülke girişinde gümrük vergileri uygulansa bile, ürün ve hizmetler sınırdan içeri girdikten sonra eşit şartlarla pazara çıkmalıdır. Üçüncü kural ise zaman içinde gümrük vergilerinin, ithal sınırlandırmalarının, kotaların kaldırılmasıdır. Gümrük vergilerinin kaldırılması şartından önce, üye ülkeler, vergilerin yükseltilmeyeceği konusunda garanti vermektedirler. Böylece yapılacak olan ticarete bir garanti elde edilmiş olmaktadır. Uruguay Round'undan önce, gelişmiş ülkeler ithal ettikleri ürünlerin %78'i için bu garantiyi vermişken, 1995 yılında bu oran %99'a çıkmıştır. Gelişmekte olan ülkeler ise, ithal ettikleri ürünlerin %21'i için garanti vermişken, Round sonrası bu garantileri, ithal ürünlerin %73'ünü kapsamıştır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki artan tüketim, beraberinde hammadde ve ürünlerin karşılıklı taşınması yerine tüketim noktalarında üretimini zorunlu hale getirmiş, sermayenin tüketim yapan bu ülkelere aktarılması ile sermaye küreselleşmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak, 1970'lerin ortasıyla 1998 arasında, mamul malların ihracat payı, ihracat yapan ülkeler arasında ortalama %25'den %80'e yükselmiştir.

Dünya ticaretinin serbestleşmesi, uluslararası ticaret yapan kuruluşları ve bu ticaretin içerdiği ürün ve hizmetlerin lojistik desteğini veren kuruluşları da etkilemektedir. Bir yandan ulusal kuruluşlarımıza dışarıya açılma, daha rahat işlem yapma daha geniş pazarlara hitap etme şansı verirken diğer yandan global rekabete açık hale getirmektedir. Mal ticaretinin kurallara bağlanması, servis ve bilgi ticaretinden daha kolay sağlanabilmektedir. Bu nedenle GATT çalışmaları mal ticareti ile başlamıştır. Lojistik hizmetler, hem servis hem bilgi alışverişi gerektirmektedir.

“Küreselleşme sistemi, statik Soğuk Savaş sisteminin tersine, süre giden dinamik bir süreç olmuştur; Pazarların, ulus-devletlerin ve teknolojilerin karşı konulmaz biçimde, dünyanın daha önce hiç görmediği bir ölçüde bütünleşmesini içermiş; Bireylerin, şirketlerin ve ulus-devletlerin dünyanın dört bir yanına her zamankinden daha kolay, daha hızlı, daha derinden ve daha ucuza ulaşmasını sağlamış, bu yeni sistem tarafından itilip kakılan ya da kenarda bırakılanları da güçlü bir ters tepki yaratacak şekilde içine almıştır.”¹⁵

Küreselleşme, ticarete paydaş olan ülkelerin kendi aralarındaki uyumunu da bir kurala bağlamıştır. Bu kuralların başında, Turgut Özal döneminde uyguladığımız “dışa açılma” ile ithalatın ve ihracatın teşviki gelmektedir. İkinci uyum ise, ticaret üzerindeki devlet kontrolünün azaltılması, hatta tamamen ortadan kaldırılmasıdır. Bu da Türkiye gibi devlet-özel sektör karma ekonomi ile yönetilmiş ülkelerde, devletin özel sektörle rekabetinin, yani devletin rekabetçi denetiminin ortadan kaldırılmasıdır. Üçüncü uyum adımında ise, devletin tamamen üretimden ve ticaretten çekilmesi, yani özelleştirme süreci ile ekonominin serbest rekabete açılması söz konusudur.

Küreselleşmenin, kendine özgü tanımlayıcı teknolojileri bulunmaktadır; bilgisayarlaşma, minyatürleşme, dijitalleşme, uydu iletişimi, fiber-optik teknolojisi ve internet gibi. Bu teknolojiler, küreselleşmenin tanımlayıcı perspektifinin ortaya çıkmasına yardımcı olmuştur. Soğuk Savaş'ın tanımlayıcı perspektifi “bölünme” idiyse, küreselleşmenin tanımlayıcı perspektifi de “bütünleşme” olarak karşımıza çıkmaktadır. Soğuk Savaş sisteminin simgesi, herkesi birbirinden ayıran bir

¹⁵ ÖZKAN Haydar, 2006, “Ders Notları”, İstanbul Üniversitesi, İstanbul

duvar iken; Küreselleşme sisteminin simgesi herkesi birleştiren dünya çapında bir iletişim ağı olan Internet olmuştur ¹⁶.

Küreselleşme, bir yandan dünya üzerindeki yerini alırken, küreselleşmeye destek olmak üzere bölgesel ekonomik entegrasyonlar gündeme gelmektedir; Ülkelerin küreselleşmeye yön verecek, küreselleşme sürecini yumuşatacak, küreselleşmenin ekonomilerine getireceği risklere karşı tedbir alacak bir şekilde komşularıyla, tarihsel yakınlıkları olan ülkelerle, aynı dili konuşan bölgelerle ekonomik ve ticari iş birlikleri yarattıklarını görmekteyiz. Bunun temelinde komşu ülkelerin siyasi ekonomik birliktelikler kurarak, askeri harcamalarını kalkınma için kullanmak isteği de yatmaktadır.

Bölgeselleşme, öncelikle ülkeler arasındaki gümrük duvarlarının basitleştirilmesi, daha sonra serbestleştirilmesi, tercihli ülke sisteminin kurulması, karşılıklı ticaret anlaşmalarının imzalanması, ortak yatırımın teşvik edilmesi ve ülkeler arasındaki taşımanın serbest hale getirilmesiyle sağlanabilmektedir. Bölgeselleşmenin çeşitleri olarak;

- Ülkelerin birbirlerinin mallarına karşılıklı olarak ödün verdikleri tercihli ticaret anlaşmaları,
- Birbirleri arasındaki mal alışlarında gümrük uygulamadıkları serbest ticaret alanları,
- Gümrüğü tamamen kaldırdıkları gümrük birliği anlaşmaları,
- Her türlü sermaye, mal ve hizmet akışının serbest hale geldiği ortak pazarlar ve
- Ortak dış politikalar, ekonomik politikalar uyguladıkları emeğin de serbest dolaşımına olanak veren ekonomik birlikler

örnek gösterilmektedir.

Küreselleşmenin ülkeler açısından yaratacağı etkiler, küreselleşmeyi daha da vazgeçilmez hale getirmektedir. Amaç, üretim adetlerini, pazarlama etkisini ve kaynak verimliliğini arttırmak olarak düşünülmektedir.

Artan rekabet koşulları, üreticileri, sadece kendi ülkelerinde değil, tüm dünya ile rekabet etmeleri gereken bir konuma getirmektedir. Bu durumda üretimlerinin, satış politikalarının ve ürünlerini pazara ulaştıran lojistik sistemlerin, girdikleri ülkelere benzer hale getirilmesini zorunlu olmaktadır.

Teknolojik gelişme, ürünlerin satılması için gereken “farklı olma” kavramının temel unsurudur. Yeni teknolojiler artık üreticiler tarafından değil, teknoloji geliştiren, Ar-Ge yapan şirketler tarafından yaratılmakta ve tüm dünyaya pazarlanmaktadır. Verimliliği arttıran, maliyetleri düşüren, farklılık yaratan ekonomiler; küreselleşmenin büyümesine, rekabetin hızlanmasına,

¹⁶ ÖZKAN Haydar, 20006, “Ders Notları”, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

mal hareketinin artmasına ve lojistiğin daha büyük oranda önem kazanmasına fırsat yaratmaktadır.

Küreselleşme ile ilgili hükümet destekleri de söz konusudur; Özellikle ihracatın geliştirilmesi Ar-Ge yatırımların artırılması, dış ticaret için gereken fuar katılımlarının artırılması için teşvikler uygulanmaktadır. Yabancı yatırımların ülkeye girişinin teşviki tüm dünya ülkelerinde uygulanan bir teşvik sistemidir. Bu sistem de, artık bir rekabet unsuru olmakla beraber, yerel yatırımcıların komşu ülkelere yatırım amacı ile kaçmalarına da neden olmaktadır. Yabancı ülkelere yapılan yatırımlar, lojistik hizmetlerin yurt içindeki lojistik firmaları tarafından yerine getirilmesi talebini ve lojistik hizmetlerinde küreselleşme fırsatını yaratmaktadır.

Bölgeselleşme gümrük birlikleri ve ekonomik birlikler sonucu ölçekler büyümekte, ülkeler arası şirket birleşmeleri-şirket satın almaları sonucu verimlilik artmaktadır. Artan ölçekler, lojistiğin dış kaynaklara verilmesini (outsourcing edilmesini) daha anlamlı ve uygulanabilir hale getirmekte, lojistik şirketlerinde ölçeklerinin büyümesine, yeni hizmetlerin devreye girmesine, hizmetlerin kombine taşımacılık sistemi ile genişlemesine ve artı değer yaratmasına olanak sağlamaktadır.

Küreselleşmenin en belirgin göstergesi, uluslararası ticaretin artmasıdır. Küreselleşme, ülkelerin ithalat ve ihracat rakamlarının toplamı olan dış ticaret hacimlerinin gayri safi yurt içi hasılaya olan oranı ile ölçülmektedir.

Son yıllarda, dünya ticaret hacminin küresel ekonomik büyümenin daha ötesinde artmakta olduğu izlenmektedir. 1994 yılında GATT anlaşmaları, Uruguay Roundu görüşmeleri, 1995 yılında WTO'nun kurulması olumlu etkiler yaratmış ve 1980 ile 1990 arasında yıllık ortalama %4,1 oranında büyüyen dünya ticareti, 1990-2000 arasında yıllık ortalama %6,9 oranında büyümüştür. 1980 yılında 2 trilyon dolar olan dünya ticareti, 2000 yılında 6,2 trilyon dolara yükselmiş, 2000 yılından sonra büyüme devam etmiştir. 2004 yılında 8,8 trilyon dolar olan dünya dış ticaret hacmi, 2005 yılında 10,2 trilyon dolara, 2006 yılında da 11,8 trilyon dolara çıkmıştır.

Küresel Lojistik Çalışmaları

Üretim, geçmişte küçük ölçekli alanlar için yapılmış, önce üretip, stoklayıp, daha sonra arzın talepten fazla olduğu dönemlerde, stokun hızına bağlı olarak pazarlama faaliyetleri ile stokların eritilmesinden ibaret olmuştur. Talebin arzdan daha fazla olduğu dönemlerde de, satış koşulları cazip hale gelmiş, fiyatlar ve kar marjları yükseltilmiştir. Zamanla pazarların hinterlandları genişlemiş, alan kesişmeleri olmuş ve rekabet yerel bazdan ülke geneline yayılmıştır. Bu

dönemde, uzak bölgelere satış yapılması amacıyla distribütörlük sistemleri ortaya çıkmış ve distribütörler ve bölge bayileri, ürünü stoklayan, dağıtan hatta satan noktalar haline gelmiştir. Bu dönemde üretim siparişleri, bayi ve distribütörler tarafından yapılmış, üretim birimi sadece revizyonlar yapmıştır. Çekme sistemi dediğimiz bu sistem artık gerileme dönemindedir.

Günümüzde üretim, sipariş üzerine yapılmaktadır (Made as order). Pazar kavramı nitelik değiştirmiş, zincir mağazaların, hiper ve süper marketlerin, yabancı ülkelerdeki distribütörlerin devreye girmesi ile ulusal ve uluslararası pazar kavramları, satış koşulları, fiyatlar, ürün kaliteleri benzer hale gelmiştir. Artık ürünlerin tüketiciye, hammaddenin ve yardımcı maddenin üreticiye geliş kanalları da küreselleşmiş ve rekabet, bu kanalların sorumluluğunu üzerine alan 3PL lojistik şirketler arasında yapılı hale gelmiştir. Şirketler küresel pazarda rekabet edebilmek için, dağıtım sisteminin geliştirilmesine ihtiyaç duymaktadırlar. Bilgi ve iletişim sistemlerindeki gelişmeler sonucu artık lojistik süreçler, ilgili her parti için anında izlenebilir ve yönetilebilir hale gelmiştir. Üreticiler, küresel pazarda rekabet edebilmek için, maliyet avantajı, hız, şeffaflık, esneklik, kalite, verimlilik, yenilikçilik, müşteri tatmini beklentilerini de içeren lojistik operasyonları ulusal pazarda olduğu gibi uluslararası pazarda da bir rekabet aracı olarak görmeye başlamışlar, dünya çapında da bir lojistik ağ kurarak, küresel pazarlarda da faaliyetlerini devam ettirme yoluna gitmişlerdir.

Küresel Lojistik

İşletmelerin üretim faaliyetlerini etkileyen en önemli pazarlama faaliyetlerinden biri olan dağıtım, uluslararası pazarda küresel lojistik olarak adlandırılmakta ve çeşitli yazarlar tarafından farklı tanımları yapılmaktadır.

Küresel lojistik, dünya çapında eşya ve bilgi akışı organizasyonunun sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasıdır. Küresel lojistik kapsamında, uluslararası kara, hava, deniz ve demiryolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi yer almaktadır ¹⁷.

Bir başka tanımla küresel lojistik, minimum toplam bir maliyet seviyesinde ortak amaçları gerçekleştirmek için, uluslararası pazarda faaliyet gösteren bir firmanın içinden dışına doğru veya dışından içine doğru olan materyal akışlarını kontrol eden, planlayan ve uygulayan bir sistemin yönetimi ve dizayn edilmesidir ¹⁸.

¹⁷ MURAT Erdal, 2005, "Küresel Lojistik", s. 4, UTİKAD Yayınları, İstanbul

¹⁸ MASAANKI Kotabe ve HELSEN Kristian, 1998, "Global Marketing Management", John Wiley&Sons Inc., NY

Küresel lojistik, uluslararası faaliyette bulunan firmaların, müşterilerin istediği ürünleri yine onların istediği zamanda, yerde ve yeterli miktarda onlara sunulduğundan emin olmasıdır ¹⁹.

Küresel lojistik, farklı ülkelerdeki depolardan ve üretim tesislerinden yine farklı ülkelere olan fiziksel ürünlerin akışını sağlamak için gerekli olan depolama ve ulaşım faaliyetleridir ²⁰.

Kısaca uluslararası dağıtım olarak da adlandırabileceğimiz küresel lojistik, ürünlerin ve hammaddelerin, kaynaklarından tüketim merkezlerine doğru ülkeler arasındaki hareketi olarak tanımlanabilir ²¹.

Yukarıdaki tanımlardan da görüldüğü üzere, lojistiğin amacı ve faaliyetleri, küresel boyutta da aynıdır. Ancak, uluslararası boyutta gerçekleştirilen ticaretten ötürü küresel lojistik daha karmaşık bir yapı kazanmaktadır.

Uluslararası lojistik operasyonları, deniz aşırı dağıtım operasyonlarının yarattığı karmaşıklıktan dolayı hem fırsatlar hem de problemler sunmaktadır ²².

Küresel operasyonlar, lojistiği karmaşık bir hale sokmakla beraber, lojistik maliyetlerini de arttırmaktadır. Karmaşıklığa neden olan faktör, küresel operasyonların, belirsizliğini arttırırken kontrol yeteneğini de azaltmasıdır. Belirsizlik; uzaklık, daha uzun ulaşım süresi ve azalan pazar bilgisinden kaynaklanmaktadır. Kontrol problemi ise; araçların yoğun kullanımı ile birlikte hükümet müdahaleleri, müşterilerin beklentileri ve ticaret kısıtlamalarından doğmaktadır.

Küresel pazarda, lojistik operasyonların uygulanmasını farklılaştıran bazı önemli değişkenleri; **pazarlar-rekabet**, **ekonomik engeller** ve **dağıtım kanalları** olmak üzere üç başlık altında toplamak mümkündür ²².

Pazarlar ve rekabet: Pazarların yabancı olmasından doğan engeller olup; bilgi eksikliği, fiyatlandırma, pazara giriş sınırlamaları ve rekabeti kapsamaktadır.

Dış ülke pazarına giren firmanın yaşayacağı en büyük engel, bilinmezlik faktörüdür. Gideceği ülkeyi, ülke pazarını tanımayan firma, pazar büyüklüğü, politik uygulamalar, demografik yapı, rekabetle ilgili sınırlı bilgiye sahip olduğu gibi dokümantasyon konusunda da yeterli bilgiye sahip değildir. Oysaki doğru dokümantasyon, taşıma için önemli iken uluslararası taşımada kritik öneme sahiptir. Çünkü çoğu zaman bu bilgiler mükemmel hazırlanmamışsa, yapılacak taşıma

¹⁹ WARREN Keegan ve SCHLEGELMILCH Bodo, 2001, "Global Marketing Management", Pearson Education International Editions, London.

²⁰ JOHANSSON Johnny, 2003, "Global Marketing", McGraw-Hill, Boston

²¹ DOSTSEVER Bahar, 2007, "Küresel Lojistiği, lojistikten Ayıran Faktörler", T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Pazarlama Programı Yüksek Lisans Tezi

²² DOUGLAS Lambert ve STOCK James, 1993, "Strategic Logistics Management", s.34, McGraw-Hill, Boston

ertelenir veya mallara el konulabilir. Bundan dolayı, firma öncelikle malını/hizmetini götüreceği ülkeyi, o ülkenin iş yapış şekillerini, politikalarını tanıyan yeterli bilgi ve deneyime sahip yerel araçlardan yararlanmalıdır²³. Ayrıca, pazara giriş sınırlamaları, ithalat üzerine yasal ve fiziki engeller koyarak pazara girişi güçleştirmektedir. Örneğin, Avrupa yerel uygulamalarında, pazara girmeden önce, pazarın özellikleri göz önüne alınarak, üretim veya dağıtım hizmetleri kurulur ki bu bir fiziksel engeldir. Japonya'da ise, yeni bir aracının özellikle yabancı bir aracının pazara girmesine, yerel araçlar karar verir ki bu da yasal bir sınırlamadır.

Tarifeler ise geleneksel engelleri temsil eder ve ihracat ile ithalat ekonomik refahı belirlediği, ödemeler dengesinin kurulmasına yardım ettiği için, ithal malların fiyatını yükselterek yerli endüstrinin korunmasını sağlamaktadır. Hükümetler, tarifeler ile birlikte, standart olmayan ve ülke içindeki yerli endüstriyi koruyucu, ihracat hacmini kısıtlayan kurallar veya belli bir hacme ulaşıldıktan sonra yapılması gerekenler gibi bir takım farklı kurallar koymaktadırlar. Bunlar da firmaların karşısına, aşmaları gereken engeller olarak çıkar ve kanal kararlarını etkilemektedir²⁴.

Fiyatlandırma ile ilgili konular, lojistik fonksiyonları küresel lojistik fonksiyonlardan ayıran diğer konulardandır. Uluslararası fiyatlandırma, döviz kurundan önemli derecede etkilenir. Uluslararası faaliyette bulunan bir şirket, ortak olmayan para biriminin varlığının ve bunun getireceği risklerin farkında olmalıdır. Örneğin uluslararası bir otomobil firması Honda, Japonya'da para biriminin değerindeki artıştan dolayı, daha yüksek taşıma maliyetleri ile karşı karşıya kalmıştır. ABD'de üretim tesisleri bulunan Honda, maliyetlerindeki artışın fiyatlarına yansımaları önlemek ve taşıma maliyetlerini düşürmek için, Avrupa'ya ABD'deki tesislerinden dağıtım yaparak rekabet gücünü korumuştur.

Ekonomik engeller: Küresel lojistikte ekonomik engeller, öngörü ve kurumsal altyapı eksikliğinden kaynaklanmaktadır. İşletmeler için kendi ülkelerindeki herhangi bir olayı tahmin etmek kolay değilken, global çevrede bunu yapmak çok daha zordur. İç piyasada müşteri davranışları; rekabetçi stratejiler, mevsimsel satışlara göre şekillenirken; uluslararası ticarete bunlara döviz kuru, hükümet politikaları, kültürel farklılıklar eklenir ve tüm bunlar satışların ne kadar olacağı ve buna bağlı olarak arz seviyesinin tahminini güçleştirmektedir.

Bankalar, sigorta şirketleri, taşıma şirketleri gibi, araçların iş yapış şekilleri de ülkelere göre farklılık göstermektedir. Örneğin, bir işin tamamlanması bir ülkede bir gün sürerken diğer bir ülkede prosedürlere göre üç gün sürebilir. Uzayan süre sonucu yaşanan gecikmeler de sipariş sürecini karmaşılaştırırken, finansal riskleri ve envanter risklerini artırır. Bu risklerden

²³ MASAOKI Kotabe ve HELSEN Kristian, 1998, "Global Marketing Management", John Wiley&Sons Inc., NY

²⁴ BOWESOX Donald, 1974, "Logistical Management", Macmillian Publishing Co., Inc., NY

korunmak için lojistik yöneticiler daha fazla envanter, zaman ve finansal kaynakla çalışma yolunu seçerler.

Dağıtım kanalları: Lojistik yöneticilerin yüz yüze geldiği bir diğer engel, altyapı standardizasyonu ve ticaret antlaşmalarıdır. Alt yapı standardizasyonu, ülkelerdeki taşıma, materyal elleçleme ekipmanları, depolama, liman hizmetleri ve iletişim sistemindeki farklılığa işaret eder. Konteyner taşımacılığında bu farklılıklar giderilmeye çalışılsa da, araçların boyutları, kapasitesi, ağırlığı gibi bazı konularda hala önemli farklılıklar mevcuttur.

Küresel boyutta gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri, lojistik faaliyetten ayıran bir diğer konu da mesafe faktörüdür. Küresel lojistikte hammadde, yardımcı malzemeler, bitmiş ürünler, servis ve bilgi akışı, sınırlar arasında uzak mesafelere hareket etmektedir. Bu nedenle “uzaklık” faktörü de doğrudan ve doğrudan olmayan maliyetlere neden olmaktadır. Ürünlerin bozulma ve zarar görme riskinden dolayı doğrudan maliyetler olan sigorta ve ulaşım maliyetleri, lojistik maliyetlere eklenirken, envanter ve depolama maliyetleri de doğrudan olmayan maliyetler olarak lojistik maliyetlerin üzerine binmektedir.

Gelişen teknoloji, lojistiğe, bu zorlukların üstesinden gelmesinde yardımcı olmaktadır. Yeni teknoloji, küresel iletişim imkânları ve bilgisayarlar, daha verimli lojistik operasyonlarını mümkün kılmaktadır. Küresel rekabet, operasyonların daha verimli yönetilmesi, daha esnek olunması ve taleplere daha hızlı cevap verilmesini gerektirmektedir. Hasar görme olasılığını en aza indirecek şekilde yüklemenin sağlanması, taşıma belgeleri ve müşteri geri bildirimleri dâhil olmak üzere, tekrar edilen prosedürlerin elimine edilmesi ve transfer noktaları arasında gelişmiş teçhizatlara yatırım yapılması ile esneklik ve taleplere daha hızlı cevap verilmesi sağlanarak, küresel lojistik faaliyetlerini daha verimli kılmak mümkün olabilir. Küresel lojistiğin daha verimli hale gelmesi ile de envanter yönetimi geliştirilerek, “Just-In-Time” sayesinde tasarruf sağlanıp, dağıtım zamanını azaltarak katma değer yaratılabilmektedir ²⁵.

Teknolojiyi kullanan firmaların yanı sıra, doğru bir süreç izlenmesi sonucunda optimal lojistik sistem geliştiren firmalar da karşılaştıkları zorlukların üstesinden gelebilirler. Çevrenin analiz edilmesi, planlama, organizasyon yapısı, uygulama ve kontrol olmak üzere beş kategori altında inceleyebileceğimiz bu süreç ile, dış pazarın çeşitli özellikleri incelenir ve şirketin lojistik amaçlarını gerçekleştirecek stratejiler ve alternatifler geliştirilebilir.

Çevre analizi sonucu; gidilen ülkenin özellikleri, planlama ile lojistik kararları kimin verdiği, hedef pazarla ilgili geçerliliği olan varsayımlar, hedef pazarın hizmet beklentisi, pazarın özelliklerine uygun olacak lojistik sistemin özellikleri, rakipler karşısında firmanın güçlü ve zayıf yönleri,

²⁵ JOHANSSON Johny, 2003, “Global Marketing”, McGraw-Hill, Boston

fırsatlar, riskler ve şirketin kapasitesi, ödemeler dengesi ve döviz kurunun fiziksel dağıtım sistemi üzerindeki etkisi, organizasyonel yapı ile yetenekler ve kaynaklar doğrultusunda amaçları optimal olarak gerçekleştirmek için nasıl bir lojistik yapılanmaya gidileceği belirlenmelidir. Planın uygulanması ile de amaçlar, organizasyonel yapı ve pazar değerlendirmesinin ardından etkili operasyonel lojistik planların nasıl geliştirileceği, hangi ulaşım modlarına, nasıl bir envanter, paketleme, depolama ve müşteri servisine sahip olunacağı belirlenir ve son olarak da planın performansının nasıl ölçüleceği ve planın nasıl takip edileceği, arzu edilen sonuçların nasıl gerçekleşeceğini belirlemek için lojistik programın kontrolü yapılmaktadır²⁶.

Küresel Lojistikte Ulaşım Modları

Küresel lojistikte, taşıma mesafesi uzundur. Deniz taşımasının mevcudiyeti, hava taşımasının ekonomik olmaması, özellikle uzak mesafeler arasında mal taşınması, ulaşım modları seçimini hatta bunların bir kombine taşımacılık sistemi altında kullanımını önemli kılmaktadır. Lojistik şirketler, optimal bir şekilde ulaşım modlarından yararlanabilmek için farklı modların belirli özelliklerini bilmeli ve taşıyacağı ürünü ve lojistik maliyetleri göz önüne alarak kararını vermelidir. Firmanın kararını verirken dikkat etmesi gereken nokta, taşıma maliyetini azaltırken; paketleme, depolama, envanter maliyetini, dolayısıyla tüm lojistik operasyonun maliyetini, arttırmamaktır

Ulaşım modlarının seçiminde ürünün değeri, bozulma riski ve taşıma maliyeti, göz önünde bulundurulması gereken üç anahtar faktördür. Ürünün değeri, üründe kullanılan materyale ne kadar değer eklendiğine göre belirlenir; ürünün bozulma riski, ürünün yaşam zinciri boyunca dayanıklılık gücü anlamında kullanılmaktadır; ulaşım maliyeti ise, ürünün bozulma riski ve değerine göre ne kadar maliyete katlanılabileceği kararıdır²⁷.

Ulaşım Modları

Ürünlerin taşınmasına şu taşıma şekilleri (taşıma modları) kullanılır:

Su üzerinde taşıma: Günümüzde uluslararası taşımacılıkta, ton-km cinsinden, en çok kullanılan taşıma şeklidir. Deniz taşıması, göl ve nehirler üzerinde yapılan taşıma bu gruba girmektedir. Deniz taşıması daha çok ham petrol, maden, çimento, demir-çelik, hububat, sıvı ürünler,

²⁶ DOSTSEVER Bahar, 2007, "Küresel Lojistiği, Lojistikten Ayıran Faktörler", T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Pazarlama Programı Yüksek Lisans Tezi

kimyasal malzemeler, otomobil gibi büyük hacimli, bozulma tehlikesi olmayan ürünlerin taşınmasında kullanılırken, yüzyılımızın en hızlı artan yeni taşıma metodu olan denizyolu ile konteyner taşıması da bu gruba girmektedir. Daha büyük gemilerin inşası, bunlara uygun limanların inşaatı, yeni özel amaçlarla kullanılan konteyner sanayinin gelişmesi, bu taşıma şeklinin kullanımını arttırmıştır. Ülke içinde de iç denizlerden, göllerden ve nehirlerden de yararlanarak su üzerinde taşımalar da yaygınlaşmaktadır. Su üzerinde yapılan taşımanın sadece limanlar arasındaki taşımalarda kullanılması bu taşımaların ardına karayolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı gibi diğer taşıma modlarının eklenmesi zorunluluğunu getirmektedir.

Karayolu taşıması: Dünya üzerinde ton-km olarak ikinci sırada yer almaktadır ve en yaygın kullanılan taşıma şeklidir. Deniz veya su yolu bağlantısı olmayan kara ülkelerinde daha fazla kullanılmaktadır. Bu mod ile yapılan taşımalar, kamyon adı verdiğimiz araçlardan TIR adını verdiğimiz yaklaşık iki kamyon yük alabilen araçlara doğru bir eğilim göstermektedir. Taşımanın başlangıç ve bitiş noktalarında kara nakil aracı kullanılması zorunluluğu, bu taşıma yöntemini vazgeçilmez hale getirmiştir. Demiryolu veya denizyolu maliyetlerine göre değişmek üzere, 300-400 kilometre altında yapılan taşımalar için ekonomik, hızlı ve kullanışlı bir taşıma metodudur. Yatırımının küçük olması, yaygınlığını arttırmaktadır. Hava ve gürültü kirliliği yaratması, yollarda trafik sıkışıklığı yaratması, taşıma maliyetlerinin demir veya su yolu taşımalarına göre yüksek olması dezavantajları arasında sayılabilir.

Demiryolu ile yapılan taşıma: Ülke sınırları büyük olan veya ticari birlikler içinde yer alan ülkeler için en uygun taşıma şeklidir. 300-400 kilometreden uzak noktalar arasında, hızın önemli olmadığı, düşük değerli, büyük ölçekli ürün grupları için ekonomik bir taşıma şeklidir. Demiryollarının, genellikle ülkelerde tekel olması, özel sektör tarafından kullanımının henüz serbest bırakılmış olması gibi nedenlerden dolayı geliştirilememiştir. Günümüzde, tüm ülkeler demiryolu taşımacılığına önem vermekte, kısmi özelleştirmelerle, vagon ve lokomotif kullanımını serbest hale getirmektedir. Taşıma maliyetinin düşük olması, trafik sıkıntısı ve hava kirliliği yaratmaması gibi olumlu faktörlere karşılık; altyapı yatırım maliyetinin yüksek olması, belli ölçeklerde mal birikimi ile hareket etmesi, istasyonlara bağlı elleçleme alanlarına ihtiyaç olması, farklı ülkelerde farklı tonajlar, farklı hatta farklı ray genişlikleri kullanılması, bu taşıma şeklinin kısıtlarıdır.

Havayolu taşıması: Uluslararası ticaret hacmi içinde, ton-km olarak, diğer taşıma modlarına göre daha büyük bir pay almaktadır. Geçtiğimiz 30 yıl içinde hava kargo taşımacılığının, yolcu uçaklarından alınıp, özel amaçlı inşa edilen veya yük ve kargo taşımacılığı için modifiye edilen uçaklarla yapılması, özellikle değerli ürünlerin, raf ömrü kısa olan ürünlerin taşınmasında bu taşıma modunu öne çıkartmıştır.

Boru hatları: Sıvı veya gaz ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Başlangıç ve bitiş noktalarının sabit olması yaygın olarak kullanılmasını kısıtlamakta, ilk yatırım maliyetinin yüksek olmasına karşılık işletme maliyetlerinin düşük olması ise tercih edilmesine olanak sağlamaktadır. Genel olarak lojistik uygulamalar, ürünlerin boru hattından çıkışından sonra deniz, demiryolu veya karayolu ile başlar.

Günümüzde yaygın olarak kullanılmaya başlayan bir diğer taşıma şekli de farklı taşıma modlarının birlikte kullanımınıdır. **İntermodal taşıma**, **multimodal taşıma** veya **kombine taşıma** adını verdiğimiz bu taşıma şekli, zaman zaman karmaşa yaratmakta, birbiri yerine de kullanılmaktadır.

İntermodal taşıma: Tek yüklemeyle ve aynı taşıma birimi içinde, ürünlerin ellenmeden, birden çok taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Burada; konteyner taşımacılığı veya treylerin hiç açılmadan karayolu, demiryolu veya denizyolu ile taşınması kastedilmektedir. Hedef, yüklemede ağız kapatılan ünitenin teslim yerinde açılmasıdır. Boş konteynerin ya da boş treylerin içinde bir ürün olmadan taşınmasına, içlerinde ürün olmadığı için, intermodal taşıma adı verilememektedir.

Multimodal taşıma ise, ürünlerin en az iki farklı taşıma yöntemi ile taşınması olarak tanımlanmaktadır. Birleşmiş Milletler Uluslararası Multimodal Taşımacılık konvansiyonunda da bu tanıma “yükün bir ülkeden farklı bir taşıma sistemi ile yüklenip diğer ülkeden başka bir taşıma yöntemi ile teslim edilmesi” eklenmiştir. Bu tanımla intermodal taşımacılık, multimodal taşımacılığın özel bir uygulaması haline gelmiştir.

Kombine taşımacılık, önce intermodal taşımacılık şeklinde anlaşılmış, daha sonra ECE (United Nations Economic Commission for Europe) tarafından 19 numaralı tavsiye kararı ile tanımlanmış ve; enerji harcayan bir taşımacılık yöntemi ile enerji harcamayan diğer yöntemin birlikte kullanımı şeklinde açıklanmıştır. Ro-Ro gemilerine veya trenlere yüklenen kamyonların durumu bu açıklamaya girmektedir.

Avrupa Birliği nakliye politikası olarak kombine taşımacılığı; “başlangıç noktası ve bitiş noktası mümkün olduğunca az miktarda karayolu ile yapılmak üzere, ürünlerin tren veya su üzerinden taşınması şeklinde yapılan intermodal taşımacılık” şeklinde tanımlanmaktadır.

1.2.2. Ana Bölgeler İtibariyle Dünya Ticareti

Yarattığı kültürel, sosyolojik ve politik değişimlerin yanı sıra küreselleşme olgusunun etkilerinin en çok görüldüğü alanın ekonomi olduğu söylenebilir. Ekonomik küreselleşme sonucunda

gümrük duvarları ortadan kalkmakta, üretim faktörleri ve özellikle sermaye serbestçe hareket etme imkanı bulmakta, rekabet artışı ile fiyatların rasyonelleşmesi sağlanmakta, sürekli artan biçimde ülkeler arası ticaret anlaşmaları yapılmakta, ülkeler hızla karşılıklı bağımlılığa (interdependence) doğru gitmektedir. Ekonomik küreselleşmenin en önemli göstergelerinden birisi uluslararası ticarettir. Bu süreçte sadece gelişmiş ülkeler değil, gelişmekte olan ülkeler de dünya ticaretine eklenmekte ve ticaret hacminden aldıkları payı giderek arttırmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası önemli hale gelmeye başlayan ve 1980'li yıllarda etkisini artıran ekonomik küreselleşmenin, piyasaların liberalizasyonu, özelleştirme, dışa açılma gibi etkilerinin yanı sıra, neden olduğu küresel ve bölgesel çapta yapılan ticaret anlaşmaları ve entegrasyonlar sonucunda dünya ticaret hacmi sürekli olarak artmaktadır. Bu oluşumların arasında bölgesel olanlara örnek olarak Avrupa Birliği, EFTA, ASEAN, APEC, MERCOSUR, NAFTA gösterilebilir. Bu tip bölgeselleşme hareketlerinin küreselleşmeye engel olduğu görüşleri olsa da, gerçekte bu oluşumlar ülkeleri küreselleşmenin gerektirdiği rekabet ve dışa açıklık ortamına hazırlayarak olumlu katkılar yapmakta ve küreselleşmenin adeta bir alt aşaması olmaktadır.

Küresel anlamda faaliyet gösteren kuruluşlar arasında ise IMF, Dünya Bankası ve OECD'nin yanı sıra dünya ticaretini düzenleme ve ticaret hacmini artırma amacıyla kurulan WTO sayılabilir. Örgütün, Haziran 2008 tarihi itibarıyla üye sayısı 153, üye olmamakla beraber gözlemci statüsündeki ülke sayısı 30'dur²⁷. Son yıllar itibarıyla dünya ticaret hacminin yaklaşık %97'si WTO üyeleri tarafından gerçekleştirilmiştir²⁸.

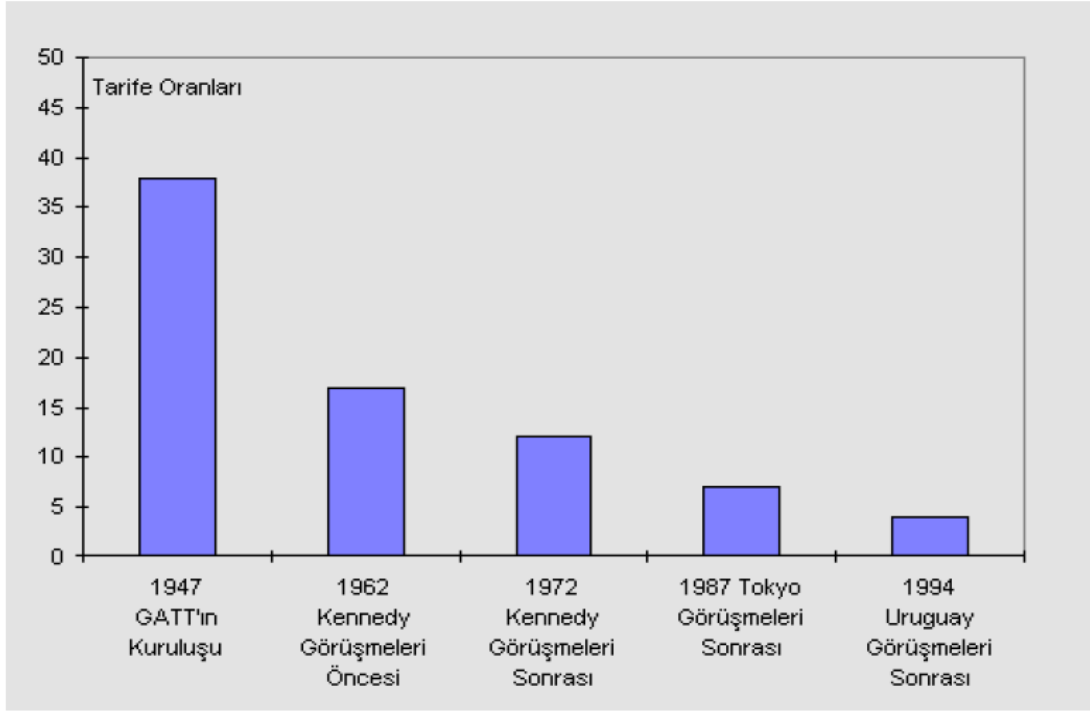
1980'li yılların başlarında ortaya çıkan ekonomik durgunluk ve buna bağlı olarak uluslararası ticarete belirginleşen daralmadan doğan müzakere ihtiyacı sonucu, 1986 yılında toplanan ülke temsilcileri, GATT'ın kapsamını; hizmetler, fikri mülkiyet hakları, yatırımlar gibi birçok konuyu da kapsayacak şekilde genişleterek bir örgüt halini almasını sağlamışlardır²⁹. 1995 yılında faaliyete geçen WTO, birçok alt anlaşmanın yanı sıra temel olarak mal ticareti düzenlemeleri için GATT 1994, hizmet ticareti düzenlemeleri için GATS, fikri mülkiyet hakları düzenlemeleri için TRIPS ve yatırımla ilgili düzenlemeler ile ilgili olarak TRIMS anlaşmalarını kapsamaktadır. Örgüt, kuruluş sözleşmesinde sağlanacak faydaların en üst düzeyde olabilmesi amacıyla, tüm üye ülkelerin herhangi bir anlaşmayı seçme şansına sahip olmadan tüm anlaşmalara taraf olması koşulunu (single undertaking) getirmiştir. Örgütün üç temel amacı olarak; ticaret akışının olabildiğince

²⁷ http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm, erişim tarihi; 27.09.2008

²⁸ ŞENİÇNE Billur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 40, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

²⁹ BÜYÜKTAŞKIN Şener, 1997, "Dünya Ticaret Sistemi", s.41, ESBANK Yayınları, Ankara.

serbest olmasına yardım etmek, ticaret müzakereleri için bir forum görevi görmek ve anlaşmazlıkların halli için bir mekanizma olmak biçiminde özetlenebilir³⁰.



Şekil 1.2: GATT/WTO'nun Tarife Oranlarına Etkisi

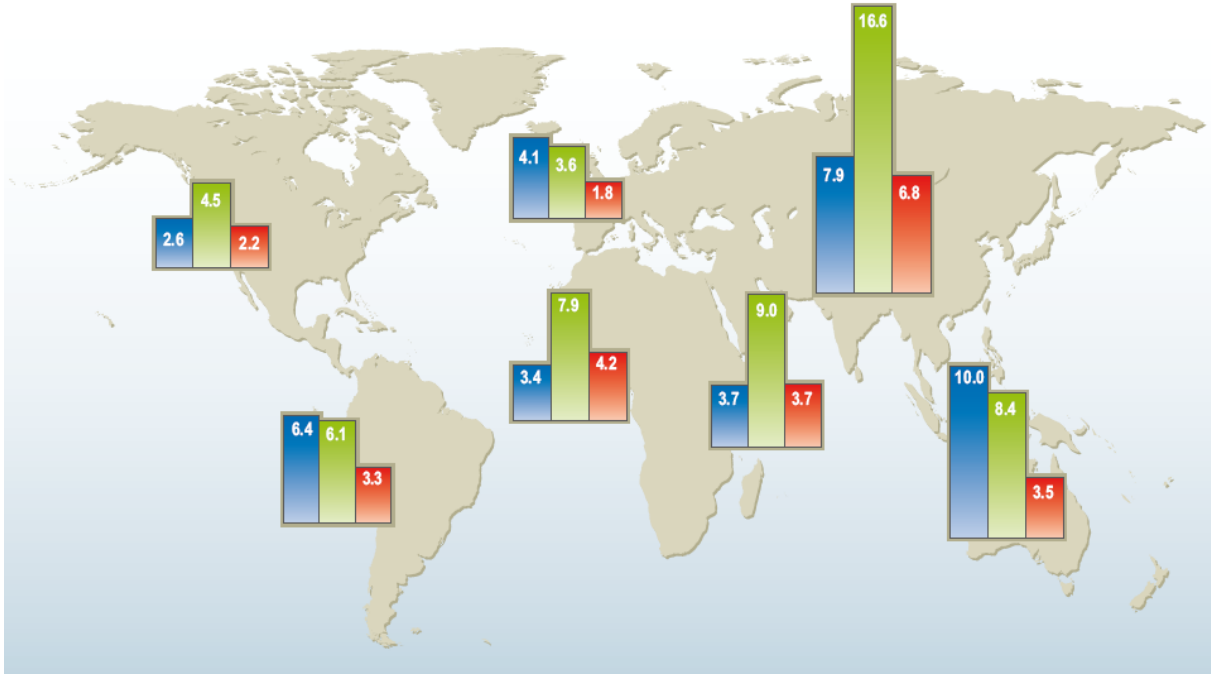
Kaynak: ŞENİÖNE Billur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 49, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

WTO, bu üç amaçtan ilkinе ulaşmak için hem kota, teknik engeller gibi tarife dışı engelleri önlemek hem de gümrük tarifelerini düşürmeyi hedeflemektedir. GATT'ın imzalandığı 1947 yılından bu yana, bu konuda oldukça önemli adımlar atılmıştır. Özellikle Kennedy, Tokyo ve son olarak da Uruguay Müzakereleri'nde önemli aşamalar kaydedilerek, tarifeler ortalama olarak %5'in altına indirilmiştir. Bu oran, gelişme yolundaki ülkelere sağlanan ayrıcalıklar nedeniyle gelişmiş ülkeler için daha düşük, gelişmekte olan ülkeler için daha yüksektir. WTO, uluslararası ticaret teorisine uygun olarak, serbestleşme yoluyla ticarete konu tarafların çıkarlarının korunmasını sağlamak amacına hizmet etmekte ve uluslararası ticaretin artarak dünya refahına katkıda bulunmasında önemli bir rol üstlenmektedir.

1980'li yıllardan 90'lı yıllara kadar ortalama %4,4 artan Dünya ticareti, 90'lı yıllarda ortalama %6,6'lık bir artış hızı yakalamıştır. Bu yıllarda ticaret hacminde, ekonomik büyümeden daha yüksek bir büyüme gerçekleşmiş, hem 80'li hem de 90'lı yıllarda üretim hacmindeki artış %3,3 olarak kaydedilmiştir. Özellikle Uruguay Round'unun sonuca ulaşmasıyla beraber ticaret

³⁰ BERROD Frederique ve ERIC Gippini Fournier, 1995, "The Common Institutional Framework of The New World Trade System", s. 28, European Lawyers' Perspective, European Interuniversity Press, Brüksel

hacmindeki artış daha da belirgin bir hal almıştır³¹. 2001 senesi hariç, 2000'li yıllarda da devam eden bu trend sonucunda, 1980 yılında 2 trilyon Amerikan Doları olan ihracat değeri üzerinden Dünya mal ticareti; 2000 yılında 6,2 trilyon Amerikan Doları'na yükselmiştir. 2004 yılında 8,8 trilyon dolar olan toplam ticaret hacmi 2005 yılında 10,1 trilyon dolar, 2006 yılında da 11,7 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir³².



Şekil 1.3: Ana Bölgeler İtibariyle Mal Ticareti ve Gayri Safi Hasıla Artış Yüzdeleri (2000-2006)

Kaynak: WTO International Trade Statistics 2007

Şekil 3'de; mavi sütunlar ihracat, yeşil sütunlar ithalat, kırmızı sütunlar ise gayri safi hasıla artışlarını göstermektedir. Dünyadaki ana ticaret bölgeleri olarak; Kuzey Amerika, Güney ve Orta Amerika (Karayipler dahil), Avrupa, Afrika, Bağımsız Devletler Topluluğu, Orta Doğu ve Asya belirtilmiştir. Tüm bölgeler için Dünya ticaretinin ekonomik çıktıdan daha hızlı arttığı görülmektedir.

Genel olarak Dünya ticaretine bakıldığı zaman belirli bölgelerin hakim rollerinin bulunduğu görülmektedir. Bu bölgeler arasında üçlü topluluk (triad) olarak da adlandırılan Kuzey Amerika, Avrupa ve Doğu Asya yer almaktadır ve Dünya ticaret akımları bu bölgeler tarafından yönlendirilmektedir³³. Kuzey Amerika'da A.B.D.; Avrupa'da Avrupa Birliği'ne üye ülkelerden Almanya, Fransa, Birleşik Krallık, Hollanda, İspanya ve İtalya, Asya'da Japonya ve yeni gelişen

³¹ SEYİDOĞLU Halil, 2001, "Uluslararası İktisat", s.201, Güzem Yayınları, İstanbul

³² WTO Annual Report, 2007

³³ Hoekman, Bernard M. ve Michel M. Kostecki, 2001, "The Political Economy of The World Trading System", s.9, Oxford University Press, Oxford

ekonomilerden Güney Kore, Çin, Hindistan bu durumun oluşmasında en önemli rolü oynayan ülkelerdir.

2006 yılında Dünya mal ticaret hacmi reel olarak %8,5, aynı dönemde gayri safi hasıla ise %3,5 artmıştır ki bu durum 2000 yılından beri devam eden dünya ticaret hacmindeki artış hızı, toplam çıktıdaki artış hızının 2 katı ve daha fazlası olma eğiliminin devam ettiğini göstermektedir. Görülen bu durumun ardındaki temel neden, Avrupa ihracatındaki önemli artış olurken, A.B.D. ihracatı da %11 ile Dünya ortalamasının üzerinde büyümüş, son yılların ihracat devi Çin'in ihracatı ise %22 oranında artış sergilemiştir.

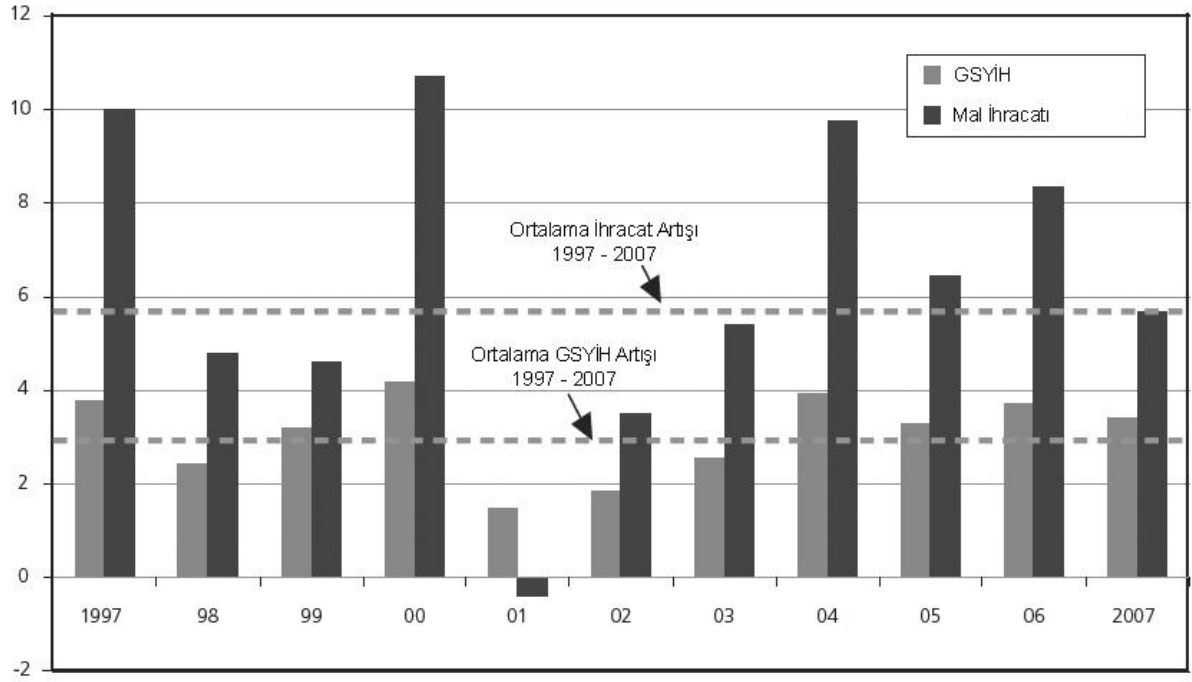
Ortalamayı düşüren bölgeler ise Orta ve Güney Amerika, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Afrika olmuştur. 2006 yılında ticaretin petrol ihraç eden ülkeler lehine arttığı gözlenmiştir. Petrol ve maden ihracatçısı bölgeler arasında Orta Doğu, BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu), Afrika ve Latin Amerika sayılmaktadır³⁴. Aynı yıl, Asya ve Kuzey Amerika'nın ihracatı, ithalatına göre daha hızlı büyümüştür. Asya'da ihracat artışı %13 ithalat artışı %9 olarak gerçekleşmiş, Avrupa'daki artış ise hem ithalat hem ihracatta %7 olmuştur. Latin Amerika, BDT, Ortadoğu Devletleri ve Afrika'da ithalat büyüme oranı ihracat büyüme oranını önemli oranda aşmıştır³⁵.

Gelişmiş ülkelerdeki talep daralması sonucunda, 2007 yılında, küresel ekonomik büyüme oranında 2006 yılına göre az da olsa bir düşüş yaşanmış, %3,7'den %3,4'e doğru bir gerileme görülmüştür. Gelişmekte olan bazı bölgelerde büyüme oranı gelişmiş ülkelerin 3 katına yaklaşarak %7'lere ulaşmış ve bu bölgeler toplam dünya üretiminin %40'a yakın bir kısmını gerçekleştirmişlerdir³⁶.

³⁴ WTO Annual Report, 2007

³⁵ WTO International Trade Statistics, 2007

³⁶ WTO World Trade Report, 2008



Şekil 1.4: 1997-2007 Yılları Arasında Dünya Mal Ticaret ve Gayri Safi Hasılasında Yüzdesele Değişim,
 Kaynak: İGEME 2007 Yılında Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2008'e Yönelik Beklentiler Raporu

İç talebin düşüşüyle beraber, 2002 yılından beri en düşük GSYİH büyüme hızını (%2,2) yaşayan A.B.D., %2,1'lik bir büyüme görülen Japonya ve %2,8 büyüme oranıyla Avrupa, 2007 yılında ekonomik büyüme oranında belirleyici olan başlıca bölgelerdir. Rusya ekonomisi, 2000 yılından bu yana yakaladığı en büyük oran olan %8 ile büyürken, Dünya ekonomisinin yeni yıldızları Çin ve Hindistan, dünya ortalamasının çok üzerinde büyüme oranlarına erişmişlerdir.

	Gayri Safi Hasıla			İhracat			İthalat		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Dünya	3.3	3.7	3.4	6.5	8.5	5.5	6.5	8.0	5.5
Kuzey Amerika	3.1	3.0	2.3	6.0	8.5	5.5	6.5	6.0	2.5
A.B.D.	3.1	2.9	2.2	7.0	10.5	7.0	5.5	5.5	1.0
Güney ve Orta Amerika	5.6	6.0	6.3	8.0	4.0	5.0	14.0	15.0	20.0
Avrupa	1.9	2.9	2.8	4.0	7.5	3.5	4.5	7.5	3.5
Avrupa Birliği (27 Ülke)	1.8	3.0	2.7	4.5	7.5	3.0	4.0	7.0	3.0
Bağımsız Devletler Topluluğu	6.7	7.5	8.4	3.5	6.0	6.0	18.0	21.5	18.0
Afrika ve Orta Doğu	5.6	5.5	5.5	4.5	1.5	0.5	14.5	6.5	12.5
Asya	4.2	4.7	4.7	11.0	13.0	11.5	8.0	8.5	8.5
Çin	10.4	11.1	11.4	25.0	22.0	19.5	11.5	16.5	13.5
Japonya	1.9	2.4	2.1	5.0	10.0	9.0	2.5	2.5	1.0
Hindistan	9.0	9.7	9.1	21.5	11.0	10.5	28.5	9.5	13.0
Kore, Singapur, Hong Kong, Tayvan	4.9	5.5	5.6	8.0	12.5	8.5	5.0	8.5	7.0

Tablo 1.1: Gayri Safi Hasıla ve Mal Ticaretinin Bölgelere Göre Yıllık Artış Yüzdeleri (2005-2007, Sabit Fiyatlarla)
Kaynak: WTO World Trade Report, 2008

Söz konusu yılda doğrudan yabancı yatırımlar, artışın önemli bir kısmı Latin Amerika ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nda olmak üzere %18 artarak 1,54 trilyon Amerikan Doları'na ulaşmıştır³⁷. 2007 yılının diğer önemli ekonomik olayları arasında, Amerikan Doları'nın, başta Avro olmak üzere diğer para birimleri karşısında değer kaybetmesi ve petrol fiyatlarındaki artışın enflasyonu artırması sayılabilir. Bu durumun üretim malları ihracat fiyatlarını %9 artırdığı belirtilmektedir. Demir ve çelik ürünlerinde ise bu artış çift haneli rakamlara ulaşmıştır.

Gelişmiş ekonomilerde görülen zayıf talep, 2007 yılındaki ihracat artışının 2006 yılına kıyasla 3 puan düşük olmasına neden olmuştur. %8,5'ten %5,5'e düşen talep artış hızı, yine de son 10 yıl ortalamasının çok az üzerinde ve ekonomik büyümenin yaklaşık 2 puan üzerinde gerçekleşmiştir. Kuzey Amerika, Avrupa, Japonya ve net petrol ithalatçısı gelişmekte olan ülkelerde ithalat büyüme hızı önceki yıla göre düşmüştü; Orta ve Güney Amerika, BDT, Afrika ve Orta Doğu ülkelerinde ise artmıştır.

Bazı önemli ihracat pazarlarındaki daralma ve Yuan'ın değer kazanmasına rağmen, Çin'in ihracat artışı ithalat artışından fazla olmuştur. Ticaretten en fazla fayda sağlayan ülkeler petrol, maden ve gıda ihracatçısı ülkeler olmuş, artan gelirlerinin etkisiyle bu ülkelerin

³⁷ WTO Annual Report, 2007

ithalatında çift haneli büyüme rakamları görülmüştür. Latin Amerika ve BDT, ithalatlarını %20 oranında artırmıştır. Asya'nın ihracat büyüme oranı, %8,5 olan ithalat artış oranını %11,5 ile aşmıştır. Çin ve Hindistan'ın ithalat artışı iki haneli rakamlara ulaşmış, Japonya'ninki ise %1'lik artışla hemen hemen sabit kalmıştır. Kuzey Amerika'nın ihracatı dünya ortalamasının altında kalmasına rağmen ithalatın 2 katı olacak şekilde artmıştır.

Avrupa'nın %3,5'lük reel mal ihracat ve ithalatındaki artışı, 2002 yılından beri olduğu gibi, dünya ortalamasının altında kalmıştır. Avrupa artış oranları açısından 3 kısma ayrılabilir. Bunlar; %10'un üzerinde artış oranı yakalayan yeni AB üyeleri ve Türkiye; %5'lik ticaret artışı yaşayan Almanya, Hollanda, Avusturya, Belçika ve İsviçre ve daha düşük seviyelerde kalan diğer ülkeler olarak sayılabilir.

2007 yılında, dünya mal ihracatı hacim olarak %15'lik bir artış göstererek 13,6 trilyon Amerikan Doları'na ulaşmıştır. Dolar bazındaki bu artışın 2/3'üne enflasyonun neden olduğu söylenebilir. Hizmet ticareti ise %18 artışla 3,3 trilyon dolar olmuş ve mal ticareti artış hızını geçmiştir. Dünyada bölgelere göre mal ticaretini etkileyen nedenler; talep, fiyatlar, döviz kurları ve sermaye akışları olarak sayılmaktadır. Ayrıca Dünya ticaretinin %34'lük bölümü gelişmekte olan bölgelerce gerçekleşmiştir. Gelişmekte olan ülkelerin toplam mal ticaretleri %16 artarak 5 trilyon Amerikan Doları'na ulaşmıştır.

	Değer	Yıllık Değişim (%)				
	(milyar \$)	2007	2000-07	2005	2006	2007
Mal	13.570		12	14	16	15
Ticari Hizmet	3.260		12	12	12	18
Nakliyat	742		11	13	9	18
Seyahat	862		9	7	9	14
Diğer Ticari Hizmetler	1.653		14	14	15	19

Tablo 1.2: 2007 Yılında Dünya Mal ve Ticari Hizmet İhracatı (Milyar Dolar ve Yüzde Olarak)

Kaynak: WTO World Trade Report, 2008

2007 yılında ithalat ve ihracatı en çok artan bölge BDT olmuştur. Bu artışın ardında iç talepte görülen yüksek artış, fiyatların lehte gelişmesi ve bölgeye gelen doğrudan yabancı sermaye akışları vardır. Bölge ihracatı %20, ithalatı ise %34 artmıştır. Rusya bölge ticaretinin %70'ini gerçekleştirmektedir. Avrupa 2006'ya nazaran 2007'de dolar bazında ihracat artışını artıran tek bölge olurken bu durum Avro'nun dolara karşısında değer kazanmasına bağlanmıştır. Birleşik Krallık gibi bazı Avrupa ülkelerinin ticaretinde durgunluk görülürken yeni AB üyeleri %20'lere ulaşan ihracat artışları yaşamıştır. Çin ilk defa Kanada'yı geçerek A.B.D.'nin bir

numaralı ithalat partneri olmuştur. İhracat artışı ithalat artışından daha az olan Afrika'daki en önemli ticaret ülkesi Güney Afrika söz konusu durumun tam tersi bir profil çizerek ihracatını artırmıştır. Orta doğu bölgesinde petrol fiyat artışıyla paralel olarak %10'luk bir ihracat artışı görülmüştür.

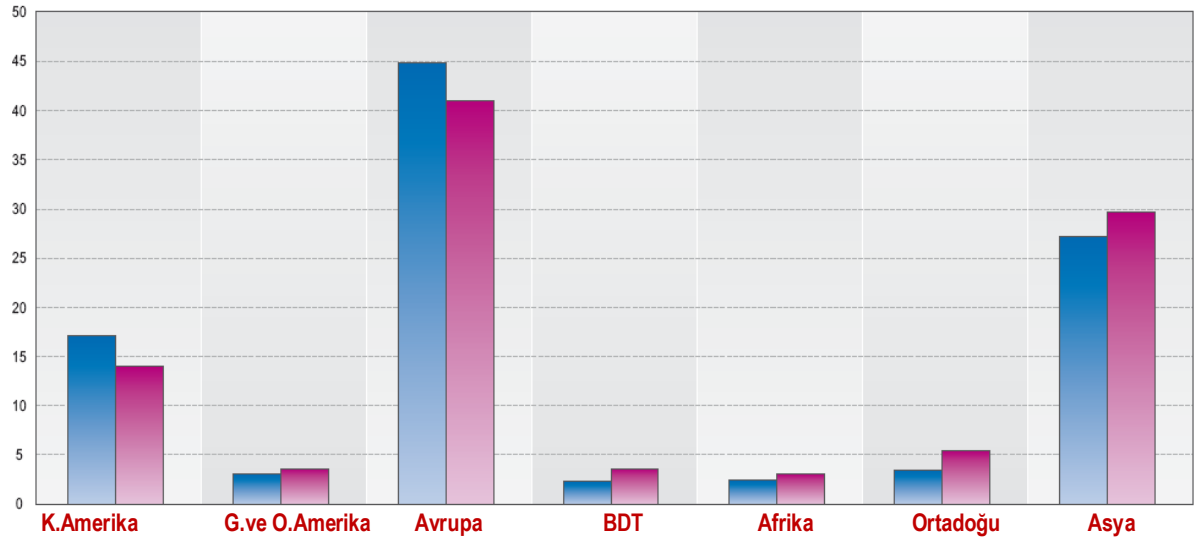
	Tarım	Yakıt ve Maden		İmalat						
	Ürünleri	Ürünleri		Toplam	Demir-Çelik	Kimyasallar	Ofis ve Telekom Ekipmanı	Otomotiv Ürünleri	Tekstil	Giysi
Değer	945	2277	1771	8257	374	1248	1451	1016	219	311
Dünya Ticaretindeki Payı	8.0	19.3	15.0	70.1	3.2	10.6	12.3	8.6	1.9	2.6
Yıllık Değişim (%)										
2004	15	35	33	20	48	22	20	18	12	11
2005	8	38	43	10	17	12	11	7	5	7
2006	11	27	23	13	18	13	13	10	7	12

Tablo 1.3: 2006 Yılında Ürün Kalemlerine Göre Dünya Mal İhracatı (Milyar Dolar ve Yüzde Olarak)

Kaynak: WTO International Trade Statistics 2007

2006 yılında petrol ve maden fiyatlarındaki artış, ihracat değerlerindeki artışı önemli biçimde körüklemiştir. Çin ve Hindistan hızlı sanayileşmelerinin bir sonucu olarak, en yüksek petrol ürünleri ithalat artışını yaşayan ülkeler olmuş, Avrupa Birliği ve A.B.D. ise en önemli petrol ithalatçısı konumlarını korumuşlardır. Bu yılda Çin ilk defa A.B.D.'yi imalat ürünleri ihracatında geçmiştir.

İmalat ürünleri ihracatında ilk sırayı Avrupa Birliği alırken, üçte biri bölge dışına olmak üzere 3,6 trilyon Amerikan Doları tutarında ihracat yapmış ve dünya imalat ihracatının %43'ünü gerçekleştirmiştir. Çin 895 milyar Amerikan Doları ihracatla dünya ihracatının %10'unu gerçekleştirerek ikinci, A.B.D. 828 milyar Amerikan Doları ile üçüncü, Japonya 586 milyar Amerikan Doları ile dördüncü olmuştur. Bu ülkeleri, reeksport ağırlıklı Hong Kong, Kore Cumhuriyeti, Kore ve Singapur izlemiştir. İthalatta ise Avrupa Birliği, 3,4 trilyon Amerikan Doları hacim ve %40'lık payla yine ilk sırayı almıştır. A.B.D. 1,3 trilyon Dolar ve %16'lık payla ikinci, Çin 579 milyar Dolarla üçüncü sırayı almıştır. Yeniden işleme amaçlı ithalatın etkisiyle, Hong Kong dördüncü, Japonya beşinci, Kanada altıncı sırada yer almıştır.



Şekil 1.5: 1996-2006 Yıllarında Dünya Mal İhracatında Bölgesel Paylar (%)
 Kaynak: WTO International Statistics Report, 2007

Şekil 1.5'teki mavi sütunlar 1996 yılını mor sütunlar ise 2006 yılını göstermektedir. Avrupa'nın eskiden beri süregelen üstünlüğü devam etmekte, Asya Çin'in etkisiyle payını artırmakta, Kuzey Amerika ise üçüncü sırayı korumaktadır. Diğer bölgelerin payı ise görece olarak düşük ve genellikle petrol ve maden ihracatına dayanmaktadır.

	İhracat				İthalat			
	Değer	Yıllık Değişim (%)			Değer	Yıllık Değişim (%)		
	2007	2005	2006	2007	2007	2005	2006	2007
Dünya	13570	14	16	15	13940	14	15	14
Kuzey Amerika	1854	12	13	11	2704	14	11	6
A.B.D.	1163	10	15	12	2017	14	11	5
Kanada	418	14	8	8	390	15	11	9
Güney ve Orta Amerika	496	25	21	15	455	23	22	26
Brezilya	161	23	16	17	127	17	23	32
Avrupa	5769	9	13	16	6055	10	15	16
Avrupa Birliği (27 Ülke)	5314	8	13	16	5569	10	14	15
Almanya	1327	7	14	20	1059	9	17	17
Fransa	552	3	7	11	613	7	7	13
Birleşik Krallık	436	11	17	-3	617	9	17	3
Hollanda	551	14	14	19	491	14	15	18
Bağımsız Devletler Topluluğu	508	28	25	19	377	25	31	34
Rusya	355	33	25	17	223	29	31	35
Afrika	422	30	19	15	355	21	14	22
Ortadoğu	721	35	21	10	462	21	13	23
Asya	3798	16	18	16	3528	17	16	14
Çin	1218	28	27	26	956	18	20	21
Japonya	713	5	9	10	621	13	13	7
Hindistan	145	30	21	20	217	43	23	24
Kore, Singapur, Tayvan, H.K.	936	12	15	11	935	13	16	12

Tablo 1.4: Bölgelere ve Seçilen Ükelere Göre 2007 Yılında Dünya Mal Ticareti

Kaynak: WTO World Trade Report 2008

Asya bölgesinin ihracatı, hem dünya ortalamasının hem de bölge ithalat büyümesinin üzerinde seyretmiştir. Çin, Hindistan ve Vietnam %20'li rakamlarda ihracat ve ithalat büyüme hızına ulaşırken Japonya, Kore Cumhuriyeti, Tayvan, Singapur ve Hong Kong ticaretlerini %10 civarında artırmışlardır. Çin Asya'daki ticari üstünlüğünü sürdürmüş ve ilk kez toplam ticareti (ithalat ve ihracatın toplamı) Asya'da iki ve üçüncü sırada olan Japonya ve Kore'nin toplam ticaretini geçmiştir.

	İhracat				İthalat			
	Değer	Yıllık Değişim Yüzdesi			Değer	Yıllık Değişim Yüzdesi		
	2007	2005	2006	2007	2007	2005	2006	2007
Dünya	3260	12	12	18	3060	11	11	16
Kuzey Amerika	533	11	9	13	440	9	9	9
A.B.D.	454	11	10	14	336	9	9	9
Güney ve Orta Amerika	91	20	13	16	97	22	15	18
Avrupa	1662	10	10	19	1434	9	9	17
Almanya	197	10	12	18	245	6	6	15
Fransa	130	5	0	11	120	8	2	12
Birleşik Krallık	263	6	10	17	193	10	7	13
İspanya	127	10	12	21	97	13	17	24
İtalya	109	6	10	12	117	8	11	19
Bağımsız Devletler Topluluğu	64	20	23	25	90	18	17	29
Rusya	38	21	24	25	57	18	15	30
Afrika	84	13	19	21	97	21	14	19
Ortadoğu	79	17	16	15	125	20	19	17
Asya	745	15	17	19	778	12	14	17
Çin	127	19	24	...	129	16	21	...
Japonya	136	14	14	11	157	2	9	9
Hindistan	86	...	35	15	78	...	33	24
Kore,Singapur,Tayvan,H.K.	243	11	13	15	230	11	13	15

Tablo 1.5: Bölgelere ve Seçilen Ülkelere Göre 2007 Yılında Dünya Ticari Hizmet Ticareti

Kaynak: WTO World Trade Report, 2008

Hizmetler ticaretine bakıldığı zaman ise, 2007 yılında %18'lik bir artışla 3,3 trilyon Amerikan Dolarlık bir hacme ulaşıldığı görülmektedir. Bu artışın bir kısmı döviz kuru hareketleri ve ulaştırmada kullanılan yakıttaki fiyat artışından kaynaklanmıştır. Avrupa'nın hizmet ticaretindeki lider rolü %19'luk ihracat ve %17'lik ithalat artışları ile devam etmiştir. Avrupa kıtasında en önemli hizmet ticareti yapan ülkeler Birleşik Krallık ve Almanya'dır. Asya'nın hizmetler ticareti, dünya ortalamasının biraz üzerinde artarken, Hindistan en önemli artışı gösteren ülkelerden birisi olmuştur. Kuzey Amerika, bütün bölgeler içerisinde en düşük hizmetler ticaretini gerçekleştirirken Güney Amerika'da Brezilya hizmet ticaretinde en önemli rolü oynamıştır.

Kendi içerisindeki ticaret de dikkate alındığı zaman, AB, dünya mal ve hizmet ticaretinin üçte birinden daha fazla bir paya sahiptir. Dünya'nın en büyük pazarı durumunda olan AB, dünya mal ticareti içerisinde en yüksek ticaret akışına sahiptir. 2006 yılında AB içi ihracatın toplam

dünya ihracatına oranı %73'tür. 1990 yılında Dünya ihracatının hemen hemen yarısına sahip olan Avrupa'nın payı, 2000 yılında %42'ye gerilemiş ve günümüzde de %40 civarında seyretmektedir. İthalata bakıldığında da hemen hemen aynı rakamlarla karşılaşmaktadır. AB'nin en önemli ticari partnerlerinin A.B.D., İsviçre, Rusya, Çin, Japonya, Norveç olduğu görülmektedir ³⁸.

A.B.D., Kanada ve Meksika'dan oluşan NAFTA da önemli bir ticari merkez konumunda olup, toplam ihracatı 2006 yılında dünya ihracatının yaklaşık %15'ini, ithalatı ise dünya ithalatının %21'ini teşkil etmiştir. A.B.D.'nin ticaret rakamlarını baskın biçimde belirlediği NAFTA'nın en önemli ticari partnerleri AB, Çin ve Japonya'dır ³⁹.

Dünya'da geleneksel olarak en fazla ihracat gerçekleştiren ülke olan Almanya, 2007 itibariyle 1,3 trilyon Amerikan Doları ihracatı ve toplam dünya ithalatı içerisinde %10'a yaklaşan payıyla konumunu korumuştur. En büyük ikinci ihracat ülkesi Çin, ithalatta 3 sırada yer almakta ve Almanya gibi net ihracatçı bir ülke konumunda bulunmaktadır. Dünya'nın en büyük ithalatçısı A.B.D. ihracatta üçüncü sıradadır ve önemli bir net ithalatçı devlet durumundadır. Japonya ise her iki listede dördüncü sırada ve net ihracatçıdır.

³⁸ ŞENİĞNE Billur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 68-73, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

³⁹ ŞENİĞNE Billur, 2007, "Küreselleşme, Bölgeselleşme ve Türkiye", s. 74-77, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

Sıra	İhracatçılar	Değer	Pay	Yıllık değişim (%)	Sıra	İthalatçılar	Değer	Pay	Yıllık değişim (%)
1	Almanya	1 327	9,5	20	1	ABD	2 017	14,2	5
2	Çin	1 218	8,8	26	2	Almanya	1 059	7,5	17
3	ABD	1 163	8,4	12	3	Çin	956	6,7	21
4	Japonya	713	5,1	10	4	Japonya	621	4,4	7
5	Fransa	552	4,0	11	5	İngiltere	617	4,3	3
6	Hollanda	551	4,0	19	6	Fransa	613	4,3	13
7	İtalya	492	3,5	18	7	İtalya	505	3,6	14
8	İngiltere	436	3,1	-3	8	Hollanda	491	3,5	18
9	Belçika	432	3,1	18	9	Belçika	416	2,9	18
10	Kanada	418	3,0	8	10	Kanada	390	2,7	9
11	Kore Cumh.	372	2,7	14	11	İspanya	374	2,6	14
12	Rusya	355	2,6	17	12	Hong Kong	371	2,6	10
13	Hong Kong	350	2,5	8	13	Kore Cumh.	357	2,5	15
14	Singapur	299	2,2	10	14	Meksika	297	2,1	11
15	Meksika	272	2,0	9	15	Singapur	263	1,9	10
16	Tayvan	246	1,8	10	16	Rusya	223	1,6	35
17	İspanya	242	1,7	13	17	Tayvan	220	1,5	8
18	S.Arabistan	229	1,6	8	18	Hindistan	217	1,5	24
19	Malezya	176	1,3	10	19	Türkiye	170	1,2	22
20	İsviçre	172	1,2	16	20	Avustralya	165	1,2	19
21	İsveç	168	1,2	14	21	Avusturya	162	1,1	18
22	Avusturya	162	1,2	19	22	Polonya	161	1,1	27
23	Brezilya	161	1,2	17	23	İsviçre	161	1,1	14
24	B.A.E	154	1,1	8	24	İsveç	150	1,1	18
25	Tayland	152	1,1	17	25	Malezya	147	1,0	12
26	Hindistan	145	1,0	20	26	Tayland	141	1,0	8
27	Avustralya	141	1,0	14	27	Brezilya	127	0,9	32
28	Norveç	139	1,0	14	28	B.A.E	121	0,9	24
29	Polonya	138	1,0	24	29	Çek Cumh.	118	0,8	27
30	Çek Cumh.	122	0,9	29	30	Danimarka	99	0,7	16
	Toplam	11 497	82,7	-		Toplam	11 726	82,5	-
	Dünya	13 900	100,0	15		Dünya	14 200	100,0	14

Tablo 1.6: 2007 Yılında Dünya Mal Ticaretinde Başlıca İhracatçı ve İthalatçı Ülkeler

Kaynak: İGEME 2007 Yılında Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2008'e Yönelik Beklentiler Raporu

AB'nin ticaretinin çok önemli bir kısmını oluşturan birlik içi ticaret hariç tutulduğunda, AB bütün halinde en büyük ihracatçı ve ikinci büyük ithalatçı, Çin en büyük ikinci ihracatçı ve üçüncü ithalatçı, A.B.D. ise en büyük ithalatçı ve üçüncü ihracatçı konumundadır.

Sıra	İhracatçılar	Değer	Pay	Yıllık yüzde değişim	Sıra	İthalatçılar	Değer	Pay	Yıllık yüzde değişim
1	AB dışı (27)	1 695	16,5	16	1	ABD	2 017	19,0	5
2	Çin	1 218	11,8	26	2	AB dışı (27)	1 949	18,4	15
3	ABD	1 163	11,3	12	3	Çin	956	9,0	21
4	Japonya	713	6,9	10	4	Japonya	621	5,9	7
5	Kanada	418	4,1	8	5	Kanada	390	3,7	9
6	Kore Cumh.	372	3,6	14	6	Hong Kong	371	3,5	10
7	Rusya	355	3,5	17	7	Kore Cumh.	357	3,4	15
8	Hong Kong	350	3,4	8	8	Meksika	297	2,8	11
9	Singapur	299	2,9	10	9	Singapur	263	2,5	10
10	Meksika	272	2,6	9	10	Rusya Fed.	223	2,1	35
11	Tayvan	246	2,4	10	11	Tayvan	220	2,1	8
12	S.Arabistan	229	2,2	8	12	Hindistan	217	2,0	24
13	Malezya	176	1,7	10	13	Türkiye	170	1,6	22
14	İsviçre	172	1,7	16	14	Avustralya	165	1,6	19
15	Brezilya	161	1,6	17	15	İsviçre	161	1,5	14
16	B.A.E.	154	1,5	8	16	Malezya	147	1,4	12
17	Tayland	152	1,5	17	17	Tayland	141	1,3	8
18	Hindistan	145	1,4	20	18	Brezilya	127	1,2	32
19	Avustralya	141	1,4	14	19	B.A.E.	121	1,1	24
20	Norveç	139	1,4	14	20	S.Arabistan	94	0,9	35
21	Endonezya	118	1,1	14	21	Endonezya	92	0,9	14
22	Türkiye	107	1,0	25	22	G.Afrika	91	0,9	18
23	İran	83	0,8	8	23	Norveç	80	0,8	25
24	G.Afrika	70	0,7	20	24	Vietnam	61	0,6	36
25	Venezuela	69	0,7	6	25	Ukrayna	60	0,6	34
26	Şili	68	0,7	18	26	İsrail	59	0,6	17
27	Nijerya	67	0,6	13	27	Filipinler	57	0,5	6
28	Kuveyt	63	0,6	14	28	Venezuela	49	0,5	45
29	Cezayir	60	0,6	9	29	Şili	46	0,4	20
30	Arjantin	56	0,5	20	30	İran	45	0,4	10
	Toplam	9 331	90,8	-		Toplam	9 646	91,1	-
	Dünya	10 278	100,0	15		Dünya	10 591	100,0	14

Tablo 1. 7: 2007 Yılında Dünya Mal Ticaretindeki Başlıca İhracatçı ve İthalatçı Ülkeler

Kaynak: İGEME 2007 Yılında Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2008'e Yönelik Beklentiler Raporu

Dünya mal ticaretinin temelini, hala bölge içi ticaret oluşturmaktadır. Bu durum, mesafelerin hala bir engel teşkil edebildiğini göstermektedir. Kuzey Amerika, Asya ve Avrupa arasındaki bölgeler arası ticaret, toplam ticaretin sadece %23'ünü teşkil etmektedir. Bununla beraber Asya'nın Avrupa'ya olan ihracatı, 2006 yılında %21 artmıştır. Bu üç bölgenin, bölge içi ticareti, dünya mal ticaretinin %53'ünü ve bu bölgelerin mal ticaretinin 2/3'ünü oluşturmaktadır. Avrupa'nın bölge içi ticareti %31 ile ilk sırayı alırken, Asya %14, Kuzey Amerika ise %8 ile Avrupa'yı takip etmektedir. Bu üç bölgenin ihracatlarında, imalat ürünleri ilk sırayı almaktadır. Asya'nın ihracatının %80'i bu sınıfa dâhildir. Ortadoğu, Afrika ve BDT ülkelerinin ihracatı ise petrol ve maden ağırlıklı bir kompozisyondan oluşmaktadır.

Hedef Bölge	Dünya	K.Amerika	Güney ve Orta Amerika	Avrupa	BDT	Afrika	Orta Doğu	Asya
Orijin								
	Pay							
Kuzey Amerika	14.2	38.4	28.4	5.5	2.8	7.7	11.0	11.1
Güney Ve Orta Amerika	3.6	5.7	29.5	1.7	2.1	4.0	2.1	2.2
Avrupa	42.1	18.3	17.6	71.3	48.7	42.6	33.8	12.9
BDT	3.6	1.0	2.0	4.8	27.7	2.0	3.5	1.6
Afrika	3.1	3.4	3.0	2.9	0.5	11.6	1.7	2.6
Orta Doğu	5.5	3.1	1.2	2.0	1.0	7.4	18.8	12.0
Asya	27.8	30.1	18.4	11.8	17.1	24.7	29.2	57.7

Tablo 1.8: 2006 Yılında Dünya Mal Ticaretinde Bölgesel Ticaret Akışlarının Payı (%)

Kaynak: WTO International Trade Statistics 2007

Dünya Bankası'nın 2008 yılı için yaptığı tahminlerde, küresel büyümenin yüksek gelirli ülkelerdeki sorunlardan kaynaklanarak %2,7'ye düşeceği, gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranının ise %6,5'e gerileyeceği belirtilmektedir. Ayrıca, gelişmekte olan ülkelerdeki yavaşlamanın daha az etkili, fakat uzun süreli olacağı öngörülmektedir. Özellikle 2007'nin ortasından itibaren etkilerini gösteren ekonomik yavaşlama ve finansal problemler, 2008'in başında da devam etmiştir. Mortgage krizinin olumsuzluklarını yaşayan A.B.D.'nin büyüme hızının %1,1'e düşeceği öngörülmektedir. Bu oran Japonya için %1,4, Avrupa için %1,7 olarak tahmin edilmekte ancak büyüme oranlarının 2009 ve 2010'da tekrar istenilen seviyelere gelmesi beklenmektedir. Yüksek enerji ve yiyecek fiyatları, reel gelirlerin azalması ve finansal krizin derinleşmesi ile belirsizliğin artması da bu yıllarda etkili olacaktır.

Gösterge	2007	2008	2009	2010
Dünya Ticaret Hacmi	7.5	4.5	7.2	8.4
Reel Gayri Safi Hasıla Artışı				
Dünya	3.7	2.7	3.0	3.4
Avro Bölgesi	2.6	1.7	1.5	1.9
A.B.D.	2.2	1.1	1.9	2.5
Japonya	2.0	1.4	1.6	2.1
Çin	11.9	9.4	9.2	9.0

Tablo 1.9: Küresel Beklentiler

Kaynak: World Bank Global Development Finance: Review, Analysis and Outlook, 2008

1.2.3. Dünya Taşıma Koridorları ve Taşınan Yük Miktarları

Dünya ulaştırma sektörü, her geçen gün daha entegre hale gelen küresel ekonomiyle paralel biçimde gelişme gösteren uluslararası ticaretin önemli yapıtaşlarından birisidir. Pazar ekonomisi ve serbest ticaretin yaygınlık kazanması ve uzak ülkelerle işbirliği sonucunda hızla büyüyen lojistik sektörü ortaya yeni taşıma koridorları çıkarmış, uzayan mesafeler hızlı sistemleri önemli hale getirmiştir.

Koridorlar, iki veya daha fazla şehri birbirine bağlayan altyapı demetleri olarak düşünülebilir. Bunlar değişik hatların kullanıldığı otopanlar, tren hatları, kanallar, yakın deniz bağlantıları veya hava bağlantıları olabilir. Uluslararası taşıma koridoru ise, tarafları birbirine bağlayan, kural olarak mal ve yolcuların özellikle en yoğun olduğu yönlerde uluslararası anlamda taşınmasını sağlayan çeşitli taşıma şekillerinin gerçekleştirilmesi için yeterli donanıma sahip bir ana ulaştırma sistemleri ağıdır⁴⁰. Dünya taşıma koridorları genellikle kıta içi ve kıtalararası taşımacılığın daha kolay, güvenli, hızlı sağlanması ve sürdürülebilir olması amacıyla oluşturulmuş rotalardır. Taşıma koridorları fiziksel ve fonksiyonel boyutları olan; bağlantılar, düğümler ve ana kapılardan oluşan yapılardır. Yerel, uluslararası ve transit şeklinde bir ayırım yapılabileceği gibi tek alternatif veya rekabet eden nitelikte koridorlardan da bahsedilebilir. Ekonomik büyümeyi destekleyen koridorlar hem yolcu hem mal taşımacılığı için kullanılabilirler. Koridor performansı yapısal olarak değerlendirilirken düğüm ve bağlantıların kapasitesi ile sağlanan servis düzeyi; sağladığı hizmetler değerlendirilirken kalite, zaman, maliyet, güvenilirlik ve esneklik kriterleri göz önünde bulundurulur. Koridor geliştirmenin faydaları; taşıma hizmetlerinin kalitesini artırması, yeni taşıma teknolojilerinin geliştirilmesini teşvik etmesi, rekabet avantajı yaratması, lojistik sektöründe reformlara olanak sağlaması olarak sayılabilir⁴¹.

Taşıma koridorlarının ortaya çıkışı küreselleşme trendine hız kazandırmakta ve yeni bilimsel bir disiplin ortaya çıkarmaktadır. Taşıma koridorları ekonomisi denilince mal ve teknolojinin farklı bölgelere dağıtımıyla uğraşan bilim dalı anlaşılmaktadır. Sahiller ve nehirlerle oluşmuş doğal koridorların yanı sıra ticaret rotaları, insan yapımı kanallar, kara ve demiryolları gibi etmenlerce ortaya çıkmış yapay koridorlar da bulunmaktadır⁴². Asya, Avrupa, Afrika, Okyanusya ve Amerika kıtalarında ve bu kıtalar arasında çeşitli sayıda; karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi farklı taşıma modlarında koridorlar vardır. Çalışmanın bu

⁴⁰ KARATAŞ Çimen, 2003, "Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu", s.4, YÖK, Yüksek Lisans Tezi

⁴¹ GUITINK Paulus, 2005, "Vision for Integrated Trade and Transport Corridors", World Bank Publications, Eastern Europe and Central Asia Report 2005

⁴² GEGESHIDZE Archil, 2005, "The New Silk Road: Georgian Perspective".

bölümünde Avrupa ve Akdeniz bölgesi dışında kalan taşıma koridorlarına değinilecek, söz konusu bölgelerdeki taşıma koridorları ileriki bölümlerde ele alınacaktır.

1.2.3.1. Karayolu Taşıma Koridorları

Karayolu taşımacılığı en eski ve yaygın taşımacılık türlerinden birisidir. Denizyoluyla ulaştırmaya kıyasla mesafeleri kısaltılabilen karayolu taşımacılığının olumsuz yanları, maliyetlerin denizyolu ve demiryoluna göre daha yüksek olması ve coğrafi engellerden daha kolay etkilenebilmesidir. Bununla beraber kapıdan kapıya taşımanın kaçınılmaz gereği sonucu, olumsuz yanlarına karşın karayolu taşımacılığına gereksinim bulunmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, Asya, Avrasya ve Amerika kıtalarındaki belli başlı karayolu taşıma koridorlarına değinilmiştir. Bu koridorların çoğunun karayolu taşımacılığının yanı sıra demiryolu ve iç su taşımacılığı gibi kombine taşımacılığın diğer unsurlarını da içerisinde barındırdığı göz önünde bulundurulmalıdır.

Asya içi en önemli taşıma koridoru olan Asya Otoyol Şebekesi (Asian Highway Network), 32 Asya ülkesini kapsayan ve bunları Avrupa kıtasına bağlayan, 141.000 kilometre standardize yoldan oluşan bir ağıdır. Trans-Asya Demiryolu Ağı'nı da içeren Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Kalkınması (ALTID) inisiyatifinin bir parçası olan proje, 1959 yılında bölgenin uluslararası taşımacılığını geliştirmek amacıyla hayata geçirilmiştir. Asya otoyolunun ilk ayağının Tokyo'yu İstanbul'a bağlaması öngörülmüş, projenin tam olarak hayata geçirilmesi için 2010 yılı hedeflenmiştir⁴³.

Türkiye'nin de üye olduğu BM Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) tarafından idare edilen proje için, şu ana kadar 26 milyar Amerikan Doları harcanmış ve bu bütçeyle Asya ulaştırma karayollarının yenilenmesi ve güçlendirilmesi sağlanmıştır. UNESCAP kapsamında 62 ülke vardır ve Dünya nüfusunun %60'ı bu bölgede yaşamaktadır. 141.000 km.lik toplam karayolunun 26.000 kilometresi Çin, 17.000 kilometresi Rusya, 12.000 kilometresi Kazakistan, 11.000 kilometresi Hindistan ve İran sınırları içerisinde yer almaktadır. Türkiye ise 5.245 kilometrelik karayolu payına sahiptir. Rotalar saptanırken; başkentleri bağlaması, sınıflar ve tarım alanlarına ulaşım sağlanması, deniz, nehir ve havalimanlarına yakın olması, konteyner depolarına sahip olması ve turistik merkezlere yakınlık gibi kıstaslar göz önüne alınmıştır. Üye ülkelerden Hindistan'ın mal taşımacılığının %95'inin, Türkiye'nin ise %92'sinin karayoluyla yapıldığı göz önüne alındığında, projenin önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

Şebekede 3 ana arter vardır:

⁴³ DHOLAKIA Nikhilesh, 2006, "Trans-Asia Seamless Road Transport", s.26

- Çin, Kazakistan, Moğolistan, Rusya ve Kore Yarımadası'nı bağlayan *Kuzey Koridoru*
- Orta Asya'yı Hazar Denizi, Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan *Merkez Koridoru*
- Asya'yı İran ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan *Güney Koridoru*



Şekil 1.6: Asya Otoyol Haritası

Kaynak: http://www.unescap.org/TTDW/common/TIS/AH/maps/ah_map_2007.jpg, erişim: 22.08.2008

Avrasya kıtası için oldukça önem taşıyan ve Avrupa Birliği'nin desteklediği bir proje olan Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA); Avrupa'dan doğu-batı ekseninde, Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir taşımacılık koridorunun geliştirilmesine yöneliktir. Böylece AB ile Orta Asya ve Kafkasya arasındaki uluslararası transit ticaretin hızlı, kolay ve güvenli bir şekilde yapılması sağlanacaktır. TRACECA Projesi'nin 2010 yılında tam anlamıyla hayata geçirilmesi planlanmaktadır. TRACECA haritası, tam üyeliğinden sonra Türkiye'yi de kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiş; Proje ile Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlaması düşünülen 3 ana yoldan ikisinin

Türkiye üzerinden geçirilmesi planlanmıştır. Böylece Türkiye, kara ve demiryolu ile Avrupa ile Asya arasındaki iki ana bağlantıyı sağlayacaktır.

Asya ile Avrupa arasındaki ticaret, yaklaşık olarak 600 milyar doları bulmakta ve bu da yılda 6-7 milyon konteynera denk gelmektedir. Bölgenin sahip olduğu yeraltı kaynakları, bölgenin potansiyel büyük bir pazar olması, AB ile Asya ve Uzak Doğu arasında önemli bir bağlantı oluşturması, bölge ülkelerinin ulaştırma alt yapısının yetersizliği gibi nedenler, batı ülkelerinin özellikle de AB'nin ilgisini bölgeye çekmiş ve TRACECA Projesi geliştirilmiştir. İlk olarak 3 Kafkas (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) ve 5 Orta Asya (Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan) ülkesini kapsayan projeye, daha sonraki yıllarda Türkiye, Romanya, Moldova ve Bulgaristan da dahil edilmiştir. AB tarafından finansmanı sağlanan TRACECA Projesi, mevcut demiryolları, karayolları ve limanların restorasyonu, yeni bir takım demiryolu, karayolu, liman ve köprülerin inşası, ulaştırma sektöründeki personelin eğitimi, ülkeler arasında sınır geçişlerinin kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından meydana gelmekte; 12 liman, 34 demiryolu ve/veya otoyol hattı, birçok demiryolu – feribot ve Ro-Ro hatları, 37 otoyol ve 27 demiryolu sınır geçiş noktasından oluşmaktadır ⁴⁴.

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikri olarak da adlandırılan TRACECA'nın; yalnızca bir kervan yolu olan Tarihi İpek Yolu'nun aksine politik, ekonomik, teknolojik ve hukuki alanlarda gelişmiş, Japonya'dan Batı Avrupa'ya kadar uzanan ve çift yönlü olarak insanların, malların ve bilgi kaynaklarının akımını sağlayacak bir yol olması öngörülmektedir. Ayrıca karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları gibi bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacak olup çok modlu bir ulaşımı sağlayacaktır. Bölgede ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini canlandırmak, bölgenin ticaret ve ulaştırma sistemleriyle ilgili problem ve eksikliklerini ortaya koymak, Orta Asya-Kafkasya-Avrupa Ulaştırma Koridoru'nu oluşturmak ve geliştirmek projenin temel amaçları arasındadır ⁴⁵.

⁴⁴ www.traceca-org.org

⁴⁵ OVALI Serap, 2008, TRACECA Projesi ve Türkiye, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Sayı 1 Cilt1, s.3



Şekil 1.7: TRACECA Ağı

Kaynak: <http://www.traceca.org.tr/harita.htm>, erişim: 14.09.2008

TRACECA dâhilindeki karayolu ve karayolu/demiryolu kombine hatları şöyle sıralanabilir; batıda Ukrayna'dan İliçevsk'e uzanan kara ve demiryolu hattı, Avrupa 4. TEN Koridoruna bağlanan ve Türkiye sınırları içinden geçen İstanbul-Samsun-Trabzon-Batum-Vale-Gümrü karayolu hattı, Tiflis-Erivan kara ve demiryolu hattı, Tiflis-Bakü kara ve demiryolu hattı, Erivan-Bakü kara ve demiryolu hattı, Türkmenbaşı-Buhara kara ve demiryolu hattı, Türkmenbaşı-Taşkent kara ve demiryolu hattı, Semerkand-Duşanbe/Kulab kara ve demiryolu hattı, Duşanbe-Oş-Bişkek karayolu hattı, Taşkent-Oş-Irkeshtam/Torugart karayolu hattı, Semerkand-Oş/Calalabad kara ve demiryolu hattı, Semerkand-Kulkuduk-Beyneu karayolu hattı, Semerkand-Buhara-Beyneu karayolu hattı, Aktau-Beyneu-Alma Ata-Druzhba kara ve demiryolu hattı, Lugovaya-Bişkek-Balıkçı kara ve demiryolu hattı ve son olarak Duşanbe-Kulab-Rangkul karayolu hattı ⁴⁶.

Böylece Avrupa'ya TENS ile bağlanan TRACECA, Yagodin (Ukrayna)'den başlayarak Odesa ve İliçevsk limanlarına ve Karadeniz'i feribot ve Ro-Ro seferleriyle geçerek Poti ve Batum limanlarından Kafkasya'ya bağlanan, buradan Tiflis ve Erivan ana güzergâhlarını takip ederek kara ve demiryollarıyla Bakü'ye ulaşan, Bakü Limanı'ndan yine feribot ve Ro-Ro

⁴⁶ OVALI Serap, 2008, TRACECA Projesi ve Türkiye, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Sayı 1 Cilt1, s.8

seferleriyle Orta Asya'nın Türkmenbaşı ve Aktau limanlarına ulaşıp kara ve demiryolu bağlantılarıyla Tacikistan'a ve nihayet Çin'e kadar uzanan bir ulaştırma koridorunu temsil etmektedir. Ayrıca koridorun Avrupa ile Kafkasya'yı birleştiren kara bağlantısı Türkiye üzerinden İstanbul-Samsun-Hopa karayolu ve yine İstanbul-Ankara-Kars-Tiflis demiryolu aracılığı ile gerçekleştirilecektir.

Orta Asya ülkelerinin dış ticareti incelendiğinde, TRACECA kapsamındaki yük akışı açısından en yoğun koridorun Rusya-Kazakistan arasında yer aldığı görülmektedir. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru boyunca karayolu ile yapılan taşımacılık incelendiğinde, 1995-2001 yılları arasında koridor kapsamındaki karayolu taşımacılığı tüm ülkelerde istikrarlı bir değişim göstermiştir. En fazla paya sahip ülkelerin Gürcistan ve Azerbaycan olduğu görülmektedir. Türkiye ise, Ermenistan'dan sonra, koridor otoyolları üzerinde en düşük miktarda taşımacılık yapan ülke konumundadır. TRACECA Demiryolu ağı içerisinde en fazla taşıma yapan ülkeler, Azerbaycan ve Gürcistan'dır⁴⁷.

Asya'daki bir diğer taşıma koridoru olan Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC) 2000 yılında St.Petersburg'da İran, Rusya ve Hindistan tarafından üye ülkeler arası ulaştırma sistemlerinin iyileştirilmesi amacıyla kurulmuştur. Bu koridor Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'ni İran üzerinden Hazar Denizi'ne oradan da Rusya üzerinden St.Petersburg ve Kuzey Avrupa'ya bağlamaktadır. Böylece Asya'dan Avrupa'ya gidecek mallar için Süveyş Kanalı'na bir alternatif olacaktır. Kurucuların yanı sıra üye ülkeler Belarus, Kazakistan, Tacikistan, Umman, Azerbaycan, Ermenistan, Suriye, Ukrayna, Türkiye, Kırgızistan'dır. Bulgaristan ise gözlemci statüsündedir⁴⁸.

Anlaşmanın amaçları şöyle sıralanmıştır; Ulaştırma ağlarının etkinliğinin artırılması, uluslararası pazarlara erişimin desteklenmesi, yolcu ve mal taşıma hacminin artırılması, seyahat güvenliğinin, malların emniyetinin yanı sıra çevrenin korunmasının sağlanması, ulaştırma politikalarının ve taşımacılık alanındaki yasa ve idari temellerin uyumlulaştırılması ve taşımacılık alanındaki tüm taraflara yönelik eşit ve ayrımcı olmayan koşulların ortaya konması.

Toplam uzunluğu 6.245 kilometre olan koridor, Hint Okyanusu ile Baltık Denizi arasında bir bağlantı sağlamaktadır. Hindistan'ın ticari başkenti Bombay'ı İran'ın liman kenti Bandar Abbas ile denizyoluyla birleştiren koridor daha sonra Bandar Abbas'ı kara ve demiryoluyla Tahran üzerinden Hazar Denizi limanları Bandar, Enzaliye ve Bandar Emirabad'a bağlamaktadır. Buradan, Hazar Denizi üzerinden Rusya'daki Astrahan'daki Olya limanına,

⁴⁷ KARATAŞ Çimen, 2003, "Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu", s.40, YÖK, Yüksek Lisans Tezi

⁴⁸ www.instc.org

Astrahan'dan ise Rusya'nın Baltık Denizindeki limanı St.Petersburg'a uzun karayolu ve demiryolu bağlantısı ile Volgograd ve Moskova üzerinden bağlanmakta, ilgili kargolar daha sonra karayoluyla batıya aktarılmaktadır. Güzergâhın, potansiyel kapasitesinin yılda 8-9 milyar dolar olduğu tahmin edilmekte olup, öngörülen trafik hacmi yılda 15 milyon metrik tondur ⁴⁹.



Şekil 1.8: Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC)

Kaynak: <http://www.instc.org/Map/Map4.asp>, erişim: 13.09.2008

Arap – Maşık Entegre Ulaştırma Sistemi (ITSAM), 1999 yılında Beyrut'ta BM Batı Asya Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (ESCWA) tarafından hayata geçirilen bir projedir. Maşık olarak nitelenen bölge, Arabistan Yarımadası ülkeleri, Irak, Kuveyt, Mısır, Sudan, Lübnan, Ürdün ve Suriye'yi kapsamaktadır. ITSAM ile 23 ana güzergâh üzerinde bulunan 31.400 kilometre karayolunun geliştirilmesi, ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi, üye ülkelerin ilişkilerinin geliştirilmesi öngörülmektedir. ITSAM Şebekesi, Türkiye'nin güneydoğusunda Trans-Avrupa Ağı ile buluşmaktadır ⁵⁰. Bu bölge politik ve ekonomik yapısı nedeniyle nakliyecilerin aldığı riski artırmakta, fakat kâr potansiyeli de bununla birlikte artmaktadır ⁵¹.

⁴⁹ www.instc.org

⁵⁰ <http://www.escwa.un.org/divisions/pptcdadvisors.asp?id=3>

⁵¹ DHOLAKIA Nikhilesh, 2006, "Trans-Asia Seamless Road Transport", s.13

Pan-Amerikan Otoyolu, Amerika Kıtasına kuzey-güney doğrultusunda baştan başa kat eden 48.000 kilometrelik bir taşıma koridorudur. Alaska'dan başlayan karayolu, Güney Amerika'nın Arjantin ve Şili'deki en uç noktalarına kadar ulaşmaktadır. Kanada ve A.B.D. ülkelerinde bu koridor için tek bir rota belirlenmemiş olup, farklı yollar takip edilebilmektedir. Bu nedenle koridor esas olarak A.B.D.-Meksika sınırından başlamaktadır.



Şekil 1.9: Pan-Amerikan Otoyolu

Kaynak: <http://en.wikipedia.org/wiki/Image:PanAmericanHwy.png>, erişim: 10.09.2008

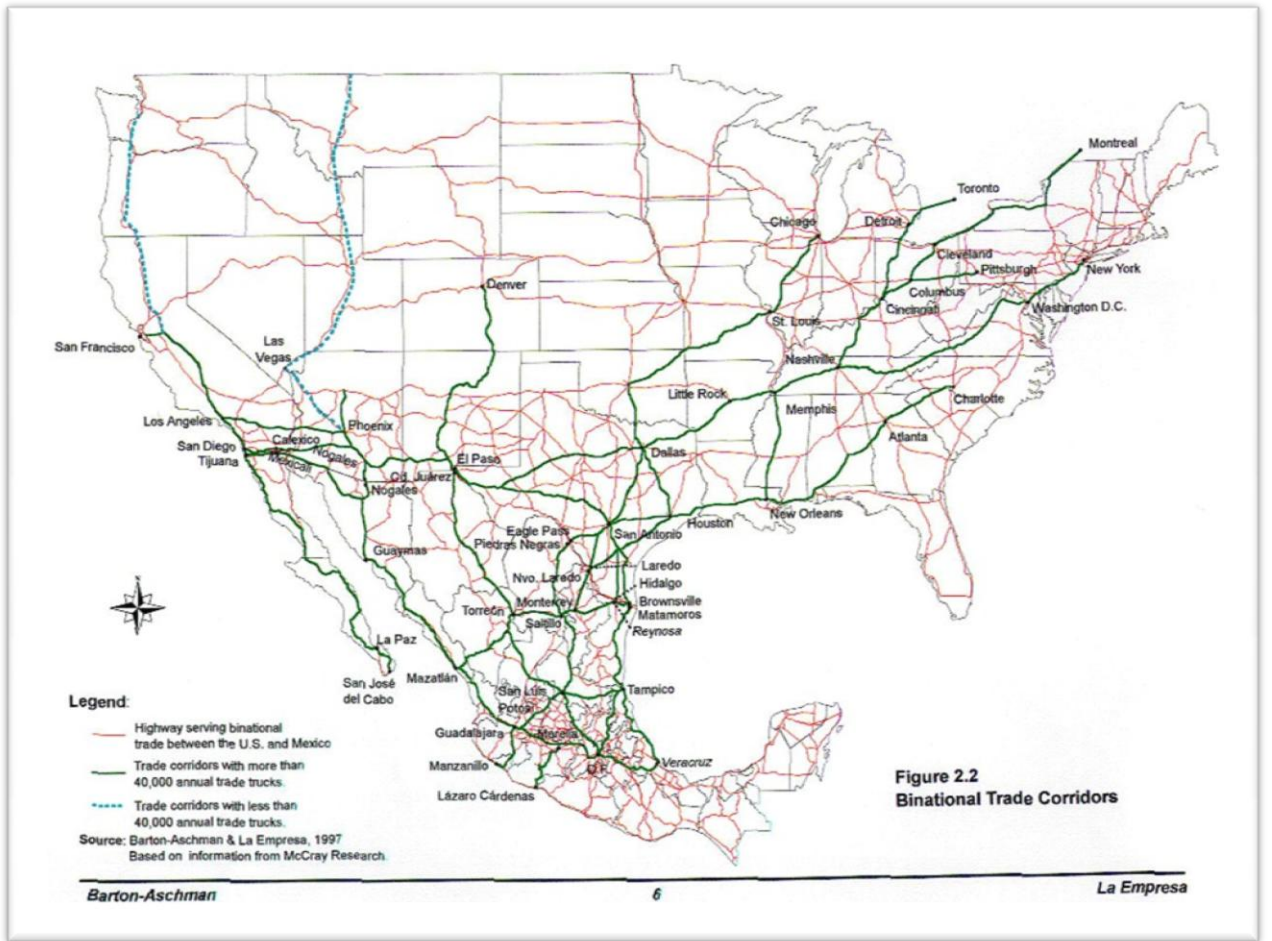
CANAMEX Trade Corridor



Şekil 1.10: CANAMEX Ticaret ve Taşıma Koridoru

Kaynak: <http://img393.imageshack.us/img393/6315/canamexmi1.jpg> , erişim:22.09.2008

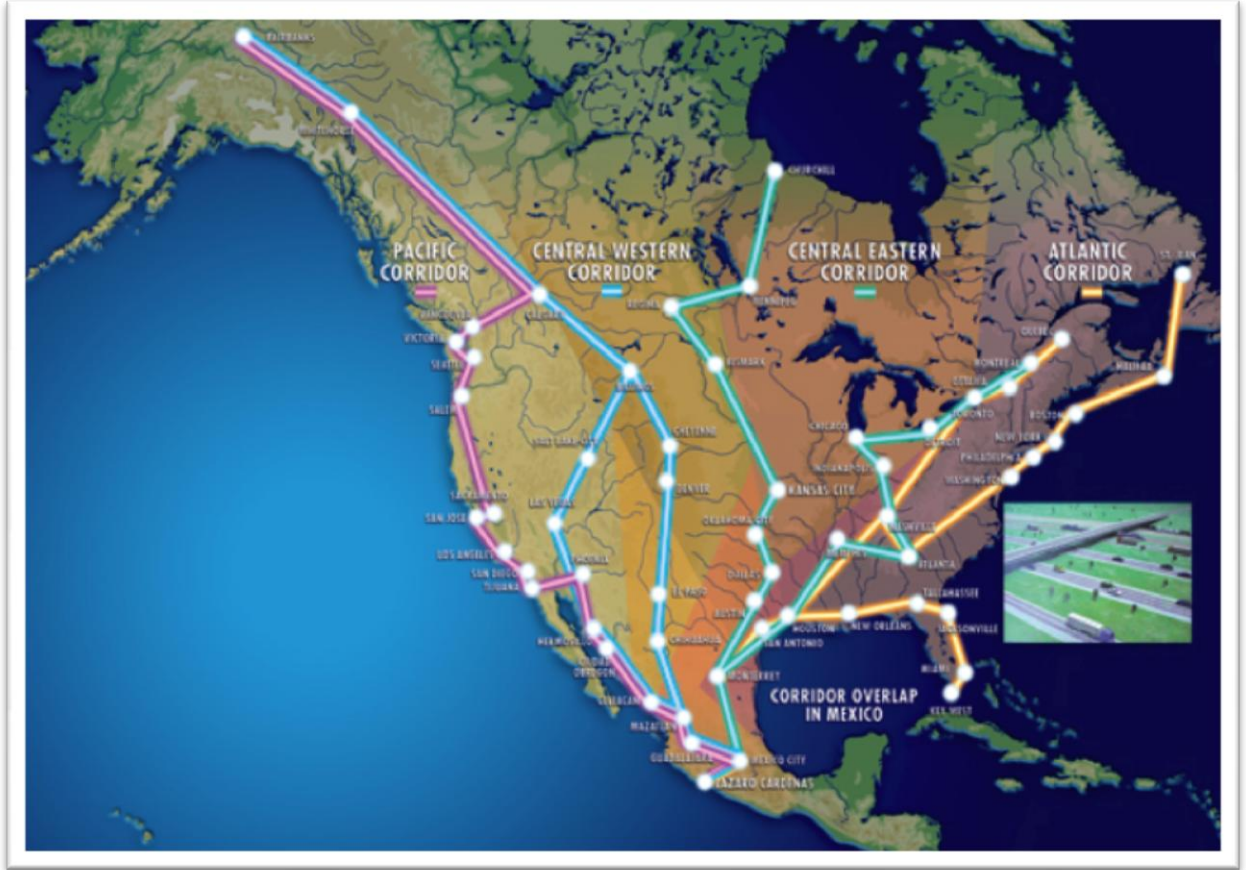
Kuzey Amerika kıtası, NAFTA Anlaşması ve özellikle A.B.D.'nin önemli dış ticaret hacmi nedeniyle lojistik açısından önem kazanmaktadır. CANAMEX; 1995 yılında hayata geçirilmiş, mal, hizmet, yolcu ve bilginin serbest ve hızlı akışını sağlamak amacıyla Kanada, A.B.D. ve Meksika tarafından kurulmuş bir taşıma koridorudur. NAFTA'nın amaçlarına hizmet etmesi açısından önemlidir. Koridor Meksika, A.B.D. ve Kanada'nın batısını birleştirerek A.B.D.'nin Alaska eyaletinde sona ermektedir. 2 NAFTA üyesi ülke A.B.D. ve Meksika arasındaki karayolu taşıma koridorları Şekil 1.11'de görülmektedir.



Şekil 1.11: A.B.D. – Meksika Arası Taşıma Koridorları

Kaynak: http://images.nationmaster.com/images/motw/americas/mexico_usa_trade_corridors.jpg, erişim: 3.9.2008

NAFTA anlaşmasıyla beraber Kanada, ABD ve Meksika ticaretin geliştirilmesi, sınır geçiş işlemlerinin kolaylaştırılması ve altyapının geliştirilmesi için çok modlu ulaştırma koridorlarının oluşturulmasına karar vermişlerdir. Bu koridorlardaki altyapı; karayolu, demiryolu, otoyollar, havaalanları, demiryolu istasyonları, boru hatları, nehirleri, iletişim altyapısını ve limanları içermektedir. Kuzey Amerika kıtasında dört ana koridor oluşturulmuştur. Bu koridorlar; Pasifik, Orta Batı, Orta Doğu ve Atlantik koridorlarıdır.



Şekil 1.12: Kuzey Amerika Taşıma Koridorları

Kaynak: <http://www.thealliancefordemocracy.org/images/spp/SPPSuperCorridors.png> , erişim: 16.09.2008

Trans-Afrika Otoyolu; Afrika kıtasındaki önemli merkezleri birleştiren, Birleşmiş Milletler Afrika Ekonomik Komisyonu (UNECA), Afrika Birliği ve Afrika Kalkınma Bankası tarafından finanse edilmiş bir taşıma koridorudur. Toplam uzunluğu 56.683 kilometre olan koridorun amacı, ticaretin gelişmesine katkıda bulunmak suretiyle Afrika'daki yoksulluğu azaltmaktır. Koridor kapsamındaki 9 ana yol Şekil 1.13'de görülmektedir.



Şekil 1.13: Trans-Afrika Otoyolu

Kaynak: http://en.wikipedia.org/wiki/Image:Map_of_Trans-African_Highways.PNG , erişim: 18.09.2008

1.2.3.2. Demiryolu Taşıma Koridorları

Demiryolu ile taşınabilen vagon ve konteyner çeşitliliği hızla artarken, çekici ve römorkların demiryolu ile uzun mesafe taşınabiliyor olması da demiryolunun cazibesini artıran bir faktördür. Demiryolu koridorlarının geleneksel denizyolu taşımacılığı ile karşılaştırılması yapıldığında, denizyoluna göre daha kısa bir mesafeye sahip oldukları görülse de, denizyolu ile taşımacılığın diğer taşımacılık türlerinde olduğu gibi demiryolu taşımacılığına karşı da maliyet avantajı bulunmaktadır. Bununla beraber, demiryolu ile taşıma son dönemde artmaktadır. 2006 yılında Avrupa demiryolu yük taşımacılığı %4,9, Rusya %5, Çin %11,

A.B.D. %3 oranlarında artmıştır. A.B.D. demiryolları 3 milyar ton-km.'ye yakın yük taşıırken Çin, 2010 yılında konteynerize demiryolu taşımacılığının 10 milyon TEU'ya ulaşmasını beklemektedir⁵².



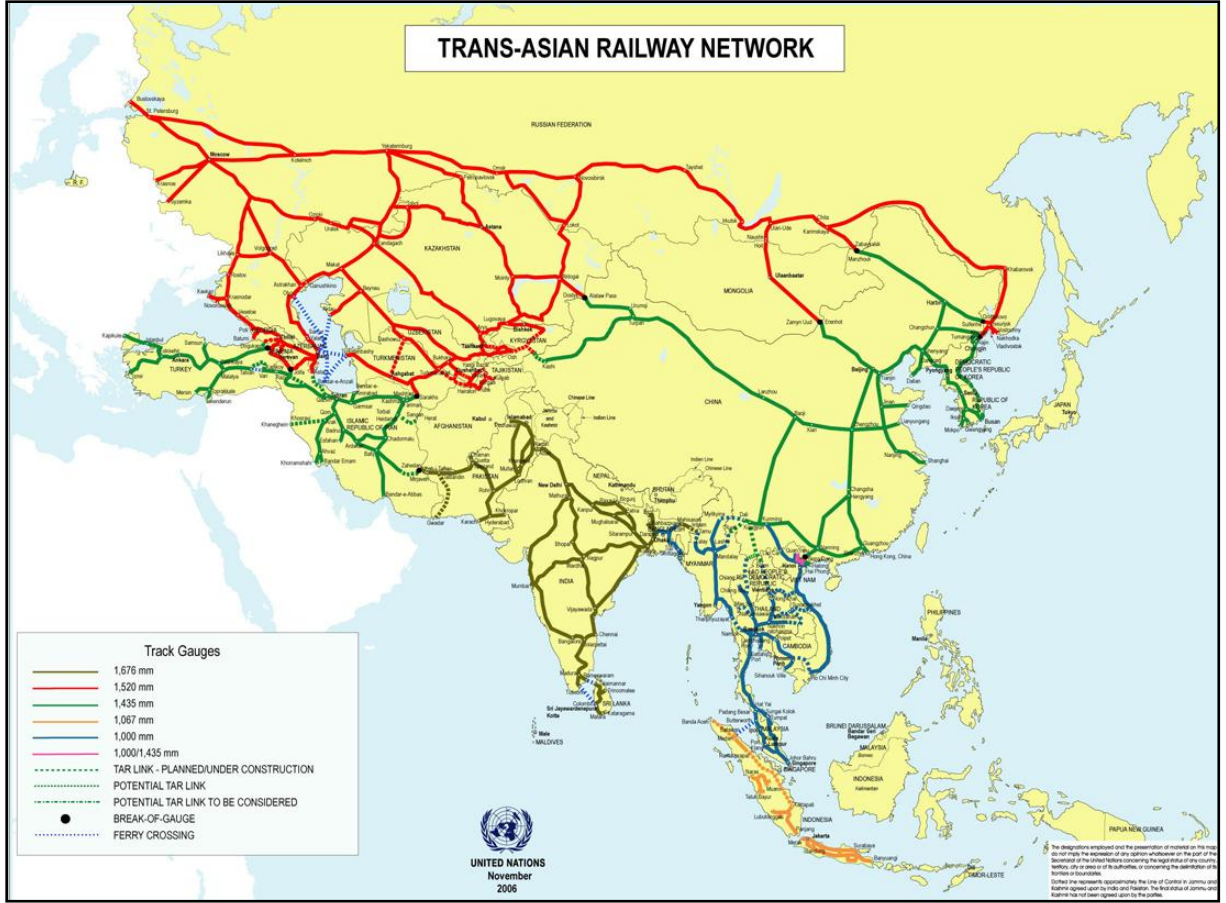
Şekil 1.14: Dünya Demiryolu Ağı Ana Hatları

Kaynak: http://www.schillerinstitute.org/economy/maps/maps2.html#interamer_rail , erişim: 18.9.2008

UNESCAP Komisyonu'nun Asya için taşıma altyapısı oluşturulması konusunda aldığı karar sonucu ortaya çıkan Trans-Asya demiryolu ağı, Singapur'u İstanbul'a kesintisiz 14.000 kilometrelik bir yol ile bağlamak ve bunu Avrupa ve Afrika'ya kadar ilerletmek amacıyla 1960'lı yıllarda ortaya konmuştur. Ağın oluşturulması ile bölgenin uluslararası ticaretinin artırılması ve kapalı ekonomilerin Dünya ekonomisine entegre olmasını sağlamak hedeflenmiştir. Şebeke, rota sayısını minimize ve mevcut rotaların kullanım oranını maksimize ederken; iki başkenti birleştiren, ana endüstriyel ve tarım bölgelerini bağlayan, büyük deniz ve akarsu limanlarına ulaşan, ana konteyner terminal ve depolarına ulaşan rotaları bünyesinde toplamaya çalışmaktadır;⁵³.

⁵² Review of Maritime Transport 2007

⁵³ www.unescap.org



Şekil 1.15: Trans-Asya Demiryolu Ağı

Kaynak: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg , erişim: 20.08.2008

UNESCAP 4 koridor üzerinde durmaktadır. Bunlar: *Kuzey Koridoru* (Çin, Kazakistan, Moğolistan, Rusya, Kore Yarımadası), *ASEAN ve Hindi Çin alt bölgelerini kapsayan koridor* (Kamboçya, Çin'in Yunnan bölgesi, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Singapur, Tayland, Vietnam), *Güney Koridoru* (Tayland ve Çin'in Yunan bölgesini Türkiye'ye bağlarlarken Bangladeş, Hindistan, İran, Myanmar, Pakistan, Sri Lanka ve Tayland'ı da kapsar), ve *Kuzey-Güney Koridoru* (Kuzey Avrupa'yı Rusya, Orta Asya ve Kafkasya üzerinden Basra Körfezi'ne bağlarlarken Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Finlandiya, İran, Kazakistan, Rusya, Türkmenistan, Özbekistan'ı kapsar). Bölgedeki koridorlarda ray standardizasyonu olmaması ve farklı bölgelerde farklı ray sistemleri kullanılması nedeniyle çeşitli sıkıntılar yaşanmaktadır.

Güneydoğu Asya	Kamboçya, Endonezya, Laos, Myanmar, Malezya, Singapur, Tayland, Vietnam	12600 km.
Kuzey ve Kuzeydoğu Asya	Çin, Kuzey Kore, Güney Kore, Moğolistan, Rusya	32500 km.
Orta Asya ve Kafkaslar	Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan	13200 km.
Güney Asya, İran ve Türkiye	Bangladeş, Hindistan, İran, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Türkiye	22600 km.
Toplam		80900 km.

Tablo 1.10: Alt Bölgelere Göre Trans-Asya Demiryolu Ağı

Kaynak: <http://www.unescap.org/tdw/common/TIS/TAR/fact.asp#>



Şekil 1.16: Trans-Sibirya Demiryolu Koridoru

Kaynak: <http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Map.html>

Asya kıtasının bir diğer önemli demiryolu koridoru olan Trans-Sibirya Demiryolu Koridoru, Moskova ve Rusya'nın Avrupa tarafını Rusya'nın Uzakdoğu tarafına, Çin'e, Moğolistan'a ve Japon Denizi'ne bağlamaktadır. Trans-Sibirya Koridoru; Avrupa'da, Pan-Avrupa 2 ve 9. koridorlarla, Asya'da ise Trans-Asya Kuzey koridoru ile kesişmektedir. Trans-Sibirya koridoru Dünya'nın iki farklı kıtasından geçmektedir. (Avrupa 0-1777 kilometre, Asya 1778-9289 kilometre) Toplam mesafenin % 19,1'i Avrupa ve %80,9'u Asya üzerinde bulunmakta olup dünyadaki en uzun kesintisiz demiryolu hattıdır.

Moskova–Vladivostok arası demiryolu 8.640 kilometre olup seferlerin büyük bir bölümü elektrikli lokomotifler aracılığıyla yapılmaktadır. Koridor, doğuda Pasifik Okyanus'u kıyısındaki Vladivostok, Nakhodka ve Vostochny limanlarını Rusya'nın batıdaki Moskova merkezli demiryolu ağına bağlamıştır. Koridor, Rusya'da üç alt koridora ayrılmaktadır; Rusya-Kazakistan-Çin, Rusya-Kore Yarımadası ve Rusya-Moğolistan-Çin. Asya-Avrupa arası ticaretin %95'e yakını denizyoluyla yapılırken, Trans Sibirya bu ticaretin %3-4'ünü gerçekleştirmektedir⁵⁴.

TRACECA Kapsamı'nda yer alan demiryolu koridorları ise şu şekildedir; Ungeny-Klimentovo ve Un-Kurchugan demiryolu hattı, İstanbul-Sivas-Kars-Gümrü demiryolu hattı, Batum-Tiflis ve Poti-Tiflis demiryolu hatları, Navoi-Kulkuduk-Beyneu demiryolu hattı, Türkmenabad-Taşavuz-Beyneu demiryolu hattı, Beyneu-Aktau demiryolu hattı⁵⁵.



Şekil 1.17: Avustralya Demir ve Karayolları Haritası

Kaynak: <http://www.auslink.gov.au/whatis/network/index.aspx> , erişim: 08.09.2008

Avustralya ulaştırma ağları, AusLink adı altında bir ağ yapısıyla birleştirilmiştir. Sistem Federal, eyalet ve yerel yönetimlerce fonlanmaktadır. AusLink ağı, ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorları üzerinde oluşturulmuş olup, şehirleri limanları ve havalimanlarını, demiryolları, karayolları ve intermodal bağlantılarla birbirlerine bağlamaktadır.

⁵⁴ Review of Maritime Transport 2007

⁵⁵ OVALI Serap, 2008, TRACECA Projesi ve Türkiye, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Sayı 1, Cilt1, s.14



Şekil 1.18: Afrika Kıtası Demiryolu Ağı

Kaynak: www.exploringafrica.matrix.msu.edu/students/curriculum/m20/activity4.php , erişim: 10.09.2008

Afrika'da hem demiryolları hem de otoyolların kıyı bölgelerde geliştiği görülmektedir. Yine demiryollarının sahip olduğu doğal kaynaklar sayesinde en zengin Afrika ülkesi olan Güney Afrika Cumhuriyeti'nde diğer bölgelere göre daha yaygın olduğu görülmektedir. İhraç ürünlerinin limanlara ulaştırılması ve denize kıyısı olmayan ülkeler için bir çıkış yolu aranması, bu bölgede demiryollarının gelişmesini sağlamıştır.

1.2.3.3. Denizyolu Taşıma Koridorları

Denizyolu taşımacılığı taşıma maliyetleri açısından ulaştırma yolları arasında en verimli olanıdır. Taşıma maliyetlerinde demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Bir seferde büyük miktarlarda yük taşıma özelliği, yük taşımacılığının hızlı, güvenli ve ekonomik olmasının yanında, çevreyi en az kirleten taşımacılık türü olması, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım-onarım kolaylığı ve yatırım maliyetinin düşüklüğü diğer ulaşım türlerine göre denizyolu ulaştırmasını avantajlı kılmaktadır.

Uluslararası taşımalarda yoğunluk, denizyolu taşımalarındadır. Buna paralel olarak dünya deniz ticaret filosu 1995-2005 arasında yıllık ortalama %2,7'lik artışla 855 milyon DWT'a ulaşmıştır. Dünya üzerinde kombine taşımacılığa verilen önemle birlikte gemi tipleri de değişmektedir. Kombine taşımacılığa uygun, güvenli ve ekonomik yapılarıyla Ro-Ro, iç sularda ITBS denen itmeli ve çekmeli römorkör-mavna sistemleri de hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.

Dünyada yüklerin birleşerek konteynerlerle taşınması, liman yatırımlarının da konteyner terminallerine yönelik olmasına sebep olmaktadır. 1994-2004 yılları arasında dünya konteyner trafiği ortalama yıllık %10,6'lık ortalama artışla 2004 yılı sonu itibariyle 359,7 milyon TEU değerine ulaşmıştır⁵⁶. 2005 yılı itibariyle ise 383,7 milyon TEU'ya çıkmıştır. Bölgesel bazda deniz ticaretine konu konteyner hareketlerinin en yoğun yaşandığı bölgeler sırayla 195.256.690 TEU hacimle Asya, 81,7 milyon TEU ile Avrupa, 42,5 milyon TEU ile Kuzey Amerika olmuştur⁵⁷.

Söz konusu rakam tahminlere göre 2006 yılında yaklaşık 440 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir⁵⁸. Dünya Bankası tahminlerine göre deniz trafiği 2010 yılına kadar %4-5 artacak ve dünyada 200-300 adet fazladan konteyner terminal limanına ihtiyaç olacaktır. Uluslararası deniz ticaret hacmi ise 2005-2006 yılları arasında 29.598 milyar ton milden, %6,2 artarak 31.744 milyar ton-mile, 2007 yılında ise %4,2 artarak 32.932 milyar ton-mile ulaşmıştır.

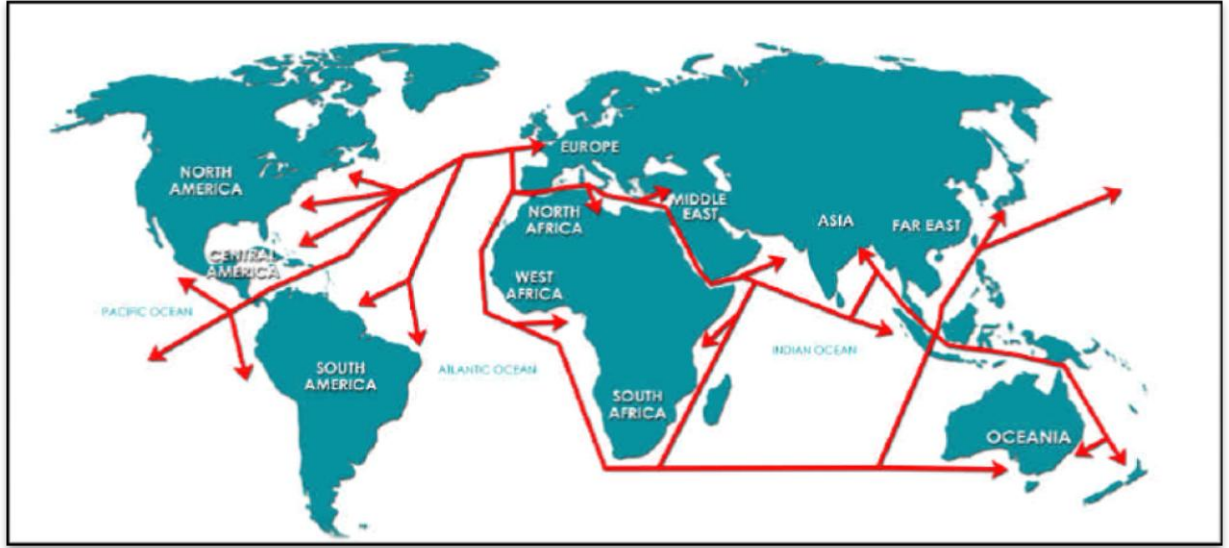
Doğu ile Batı arasında taşımacılıktaki en büyük pazar Pasifik ötesi (Asya-Amerika arası) taşımacılıktır. 2007 yılında bu rotadaki taşımacılığın yaklaşık 22 milyon TEU'luk bir hacme ulaştığı hesaplanmıştır. 2006 yılında ise bu rakam 20 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 15,3 milyonu Asya'dan Amerika kıtasına, 4,7 milyonu ise Amerika'dan Asya'ya

⁵⁶ TORUN Murat, 2006, "Türkiye ve Dünya'da Lojistik", s.12, Çukurova Kalkınma Ajansı Yayınları

⁵⁷ <http://www.iaphworldports.org>

⁵⁸ Review of Maritime Transport, 2007

doğru gerekleŒmiŒtir. İkinci büyük konteyner taŒımacılık hattı ise Doğu Asya–Avrupa hattıdır. Asya–Avrupa arası konteyner hareketinin hacmi 17,9 milyon TEU olurken bunun 12,2 milyonu Asya’dan Avrupa’ya, 5,7 milyonu ise Avrupa’dan Asya’ya gerekleŒmiŒtir. Amerika ile Avrupa kıtaları arası konteyner taŒıma hacmi ise 6,9 milyon TEU olurken bunun 4,2 milyonu Amerika’dan Avrupa’ya, 2,6 milyonu ise Avrupa’dan Amerika kıtasına doğru gerekleŒmiŒtir⁵⁹.



Œekil 1.19: Dünya Denizyolu Ana Rotaları
Kaynak: www.havre-port.fr , eriŒim: 22.08.2008

Tonaj ve değer açısından okyanus taŒımacılıđı uluslararası ticaret üzerinde hâkimiyet sahibidir. A.B.D.’nin uluslararası ticaretinin çoğunluğu okyanus gemilerince taŒınmakta olup, ağırlık bakımından %95, bedel olarak %75 oranlarına ulaŒılmaktadır⁶⁰.

İç su taŒımacılıđı da, diğer taŒıma modları yetersiz kaldığında önemli bir ulaŒtırma alternatifidir. Kombine taŒımacılık maliyetleri dŒrmenin önemli bir yoludur. 2005 yılında Rusya kara içi deniz taŒımacılıđı ile 170 milyon ton, Avrupa 465 milyon ton, Asya’daki Yangtze nehri ise 795 milyon ton yük taŒımıŒtır⁶¹.

Deniz taŒımacılıđında önemli yeri olan deniz taŒıma koridorlarının tanımı Œu Œekilde yapılmaktadır; temel karayolu ulaŒtırma rotalarını, belirli bir doğrultudaki temel okyanus

⁵⁹ Marinus, Lieselot, 2008, The Mediterranean Transport Reality: The EU Ports Perspective.

⁶⁰ UND Dünyadaki önemli lojistik Merkezler Raporu, 2002

⁶¹ Review of Maritime Transport, 2007

nakliyat rotalarını ve kara ulaştırması ile deniz ulaştırması arasındaki bağlantıyı sağlayan limanları içeren uluslararası bir ulaştırma rotasıdır⁶².

1869 yılında Süveyş kanalı'nın ve 1914 yılında Panama kanalının açılmasıyla, mevcut deniz koridorlarında kısalma gerçekleşmiş ve bu durum yeni deniz koridorlarının doğuşunu sağlamıştır. Konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla birlikte, dünya üzerinde üç ana koridor ortaya çıkmıştır; Trans-Pasifik hattı (Asya-ABD), Trans-Atlantik hattı (Avrupa-ABD), Asya-Avrupa hattı. Dünya'daki belli başlı deniz hatları ise şöyle sıralanabilir⁶³;

Avrupa - Kuzey Amerika hattı

Avrupa - Karayipler hattı

Avrupa - Güney Amerika-Batı Sahili hattı

Avrupa - Güney Amerika Doğu Sahili hattı

ABD Doğu Sahili - Güney Amerika Doğu Sahili hattı

ABD Batı Sahili - Güney Amerika Batı Sahili Hattı

Trans - Pasifik hattı

Avrupa - Orta Doğu-Hint Okyanusu hattı

Avrupa - Uzakdoğu hattı

Avrupa - Avustralya hattı

Kuzey Amerika - Avustralya /Yeni Zelanda hattı

Batı Afrika hattı

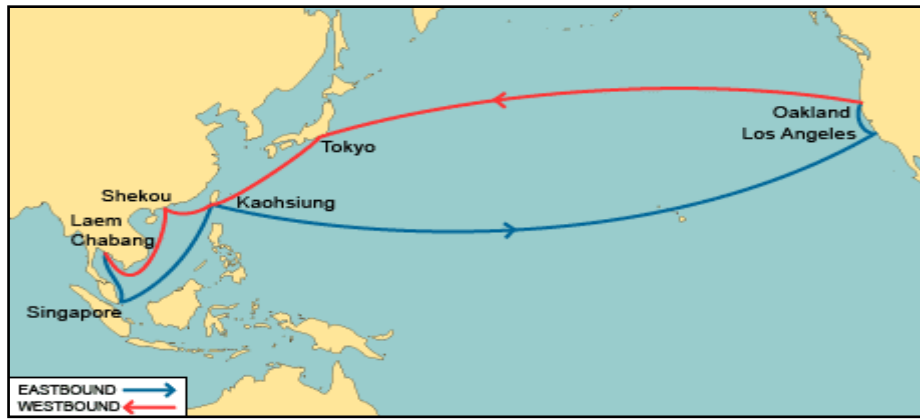
Güney Afrika hattı

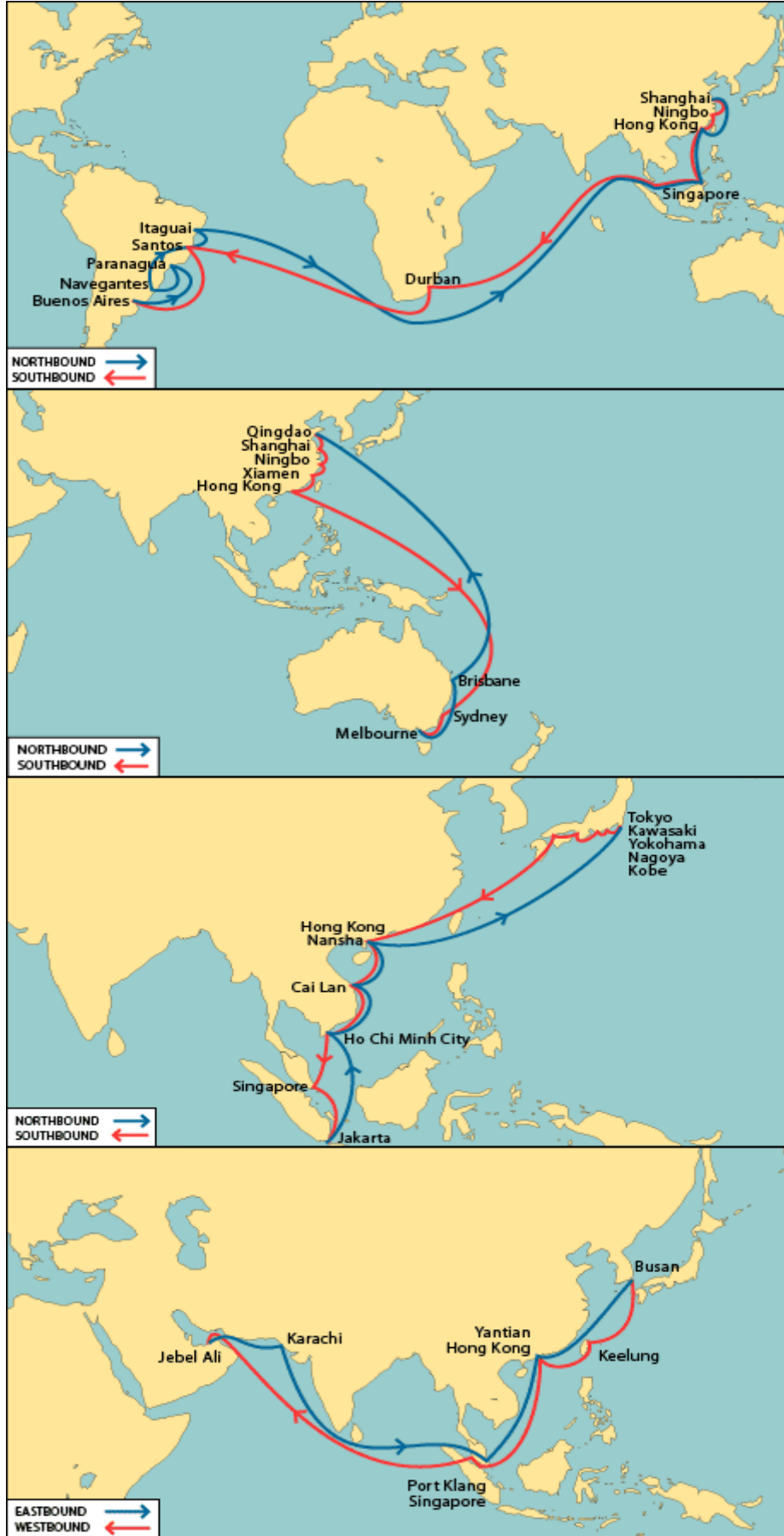
Hint Okyanusu - Doğu Afrika hattı

Akdeniz hattı

⁶² MITSUHASHI I. ve diğerleri, 2005, Future Development of Sea Transportation Corridors in Northeast Asia

⁶³ Review of Maritime Transport, 2007





Şekil 1.20: Bazı Uluslararası Deniz Koridorları

Kaynak: http://www2.nykline.com/liner/service_network/kms.html

(Şekillerde yer alan hatlar, işletmelerin politikalarına göre farklı kombinasyonlarda gerçekleştirilebilmektedir)

Asya-Avrupa hattında çalışan düzenli hat işletmeleri Uzak Doğu'da Japonya, Kore, Tayvan, Çin, Singapur, Rusya ve Hong Kong; Akdeniz, Karadeniz, Hamburg – Le Havre Bölgesi ve İskandinavya'yı içine alan tüm Avrupa; bu bölgeler arasında ise Güney Doğu Asya, Hindistan ve Orta Asya bölge limanlarına uğramaktadırlar. Asya ve Avrupa arasında ticaretin büyümesinin arkasında yatan en önemli sebeplerden birisi denizyolu konteyner taşımacılığının yıllık ortalama %6 gibi yüksek bir oranda artmasıdır. Bu durum Asya-Avrupa ticaretinde artan bir şekilde büyük gemilerin kullanılması ve navlunlardaki düşmeyle sağlanmıştır. Asya ve Avrupa arasındaki konteyner taşımacılığında büyük kapasiteli gemilerin kullanılması konteyner taşımacılığının gerek Avrupa'da gerekse Asya'da belirli limanlarda (hubs) toplanmasına neden olmuştur. Asya'dan Avrupa'ya yapılan deniz ticareti, dünyanın ikinci büyük konteyner hattının doğuşunu sağlamıştır.

Asya-Avrupa hatlarında ulaştırma süreleri için örnek vermek gerekirse; Çin'in Şangay Limanı'ndan Avrupa'nın Hamburg, Rotterdam, Marsilya gibi limanlara transit süreler geminin özellikleri ile işletmelerin tercihlerine bağlı olarak 25-36 gün sürmektedir.

Türkiye'nin de içinde yer aldığı ve denizyolu trafiğini de kapsayan TRACECA Projesi kapsamına alınan Karadeniz ve Hazar Denizi'ndeki limanlar şunlardır; Karadeniz'de Odesa, İliçevsk, Köstence, Varna, Burgaz, İstanbul, Samsun, Batum, ve Poti limanları, Hazar Denizi'nde ise Bakü, Türkmenbaşı ve Aktau limanları. Proje dâhilinde Karadeniz üzerinden yapılacak taşımalarda; İstanbul Limanı ile Odesa, İliçevsk ve Köstence limanları, Burgaz-Poti limanları, Köstence-Batum limanları ve Samsun-İliçevsk limanları arasında Ro-Ro seferleri; İstanbul Limanı ile Köstence ve İliçevsk limanları, Varna-Poti-Batum limanları, Köstence-Samsun-Batum limanları ve İliçevsk-Poti limanları arasında demiryolu feribot seferleri öngörülmektedir. Hazar Denizi üzerinden yapılacak taşımalarda ise Bakü-Aktau limanları ve Bakü-Türkmenbaşı limanları arasında demiryolu feribot seferleri ve Ro-Ro seferleri yapılacaktır⁶⁴.

1.2.3.4. Önemli Dünya Limanları ve Taşıma Miktarları

Her geçen gün değişen ticaret yapısı, dünyadaki önemli lojistik merkezleri ve uluslararası ticaretin en önemli bağlantı noktaları olan limanlarda da değişikliklere sebep olmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin dünya ticaretinden aldıkları payların artması ve başta Çin olmak üzere Uzakdoğu ülkelerinin ticarete her geçen gün artan payı bu bölgedeki limanların geleneksel limanlarla olan rekabetini artırmaktadır. Düzenli hat taşımacılığının gelişmesiyle bazı bölgelerdeki limanlar özellikleri itibarıyla öne çıkmışlar ve birer lojistik merkez konumuna gelmişlerdir. Bu limanların konumlarına bakıldığında dünyadaki üretim ve tüketim merkezlerinde geliştikleri buna ilaveten aktarma ve katma değerli hizmetlerin verildiği bölgelerde bulunan limanlarında bu gelişmeyi izledikleri görülmektedir. Dünya'nın önemli limanları arasında; Avrupa'da Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Marsilya, Barselona, Valencia; Asya'da Dubai, Hong Kong, Şangay, Singapur, Pusan; Amerika kıtasında Los Angeles sayılabilir. Bunların yanı sıra Çin, Kore ve Japonya'nın etkileriyle birçok Uzakdoğu limanı gittikçe önem kazanmaktadır.

⁶⁴ OVALI Serap, 2008, TRACECA Projesi ve Türkiye, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Sayı 1 Cilt1, s.9



Şekil 1.21: Dünya'nın Önemli Limanları Haritası
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

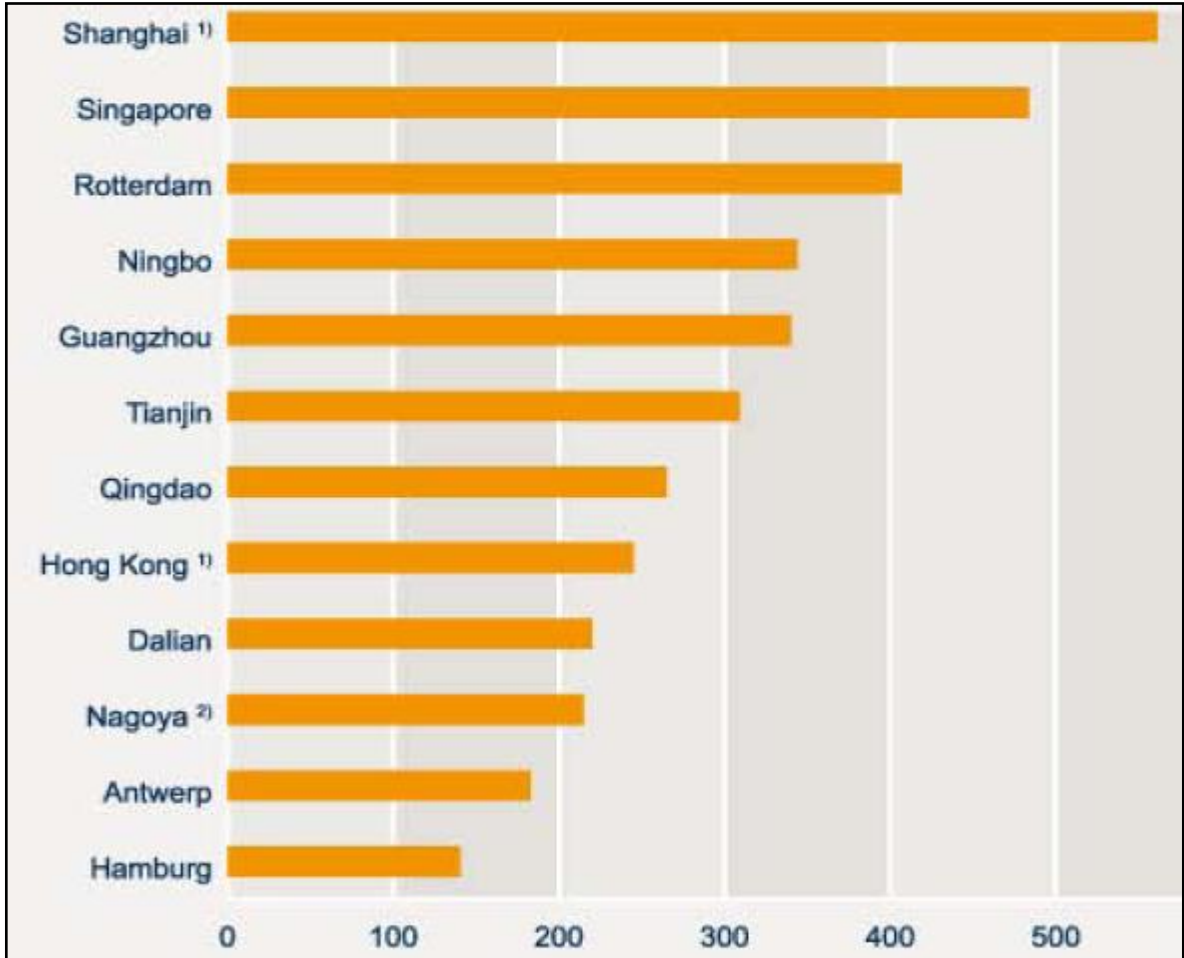
Uluslararası Limanlar Birliği (IAPH) verilerine göre 2007 yılında Dünya'nın en işlek 20 limanı gemi yanaşma (port call) sayısına göre tablodaki gibidir;

Sıralama	Liman	Yanaşma Sayısı	Sıralama	Liman	Yanaşma Sayısı
1	Singapur	64,375	11	Qingdao	10,768
2	Hong Kong	31,196	12	Fujairah Anch.	10,358
3	Rotterdam	30,964	13	Incheon	9,667
4	Pusan	24,049	14	Nagoya	9,462
5	Şangay	19,684	15	Barselona	9,321
6	Antwerp	16,445	16	Zeebrugge	8,794
7	Hamburg	14,599	17	Jebel Ali	8,614
8	Koahsiung	14,537	18	Kobe	8,448
9	Yokohama	12,799	19	St.Petersburg	7,892
10	Port Klang	12,437	20	Keelung	7,731

Tablo 1.11: 2007 Yılında Dünyanın En İşlek Limanları (yanaşma sayısına göre)
Kaynak: <http://www.lloydsniu.com/lmiu/lmiustats.htm?action=graph16> , erişim: 22.9.2008

	2004	2005	2006	2007
Singapore	21.329	23.192	24.792	27.923
Shangai	14.554	18.084	21.719	26.150
Hong Kong	21.984	22.427	23.540	23.881
Shenzen	13.660	16.197	18.469	21.099
Pusan	11.490	11.843	12.039	13.260
Rotterdam	8.292	9.288	9.653	10.791
Dubai Ports	6.429	7.619	8.923	10.653
Kaohsiung	9.714	9.471	9.775	10.257
Hamburg	7.003	8.088	8.862	8.990
Los Angeles	7.321	7.485	6.470	8.355
Antwerp	6.064	6.488	7.018	8.176

Tablo 1.12: Dünya'nın En Büyük Konteyner Limanları (1000 TEU)
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007



Şekil 1.22: Dünya'nın Ana Limanları (Milyon Gros Ton Yü)
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

Avrupa kıtasında limanlar açısından en önemli ülkenin Rotterdam Limanı'nın da etkisiyle Hollanda olduğu söylenebilir. Hollanda coğrafi avantajları nedeniyle çok önemli limanlara sahiptir ve limanlar ülkesi olarak adlandırılmaktadır. Yakınında yer alan alım gücü yüksek ve kalabalık ülkeler sayesinde yaklaşık 500 milyonluk bir tüketici kitlesi için Avrupa'nın kapısı konumundadır. Hollanda'dan Avrupa'nın önemli ekonomik merkezlerine ulaşım uçakla en fazla 2 saat, karayolu ile 1 gündür. Kusursuz ulaştırma bağlantıları, lojistik destek tesisleri, gelişmiş dağıtım altyapısı Hollanda'nın Dünya lojistik sektörü içerisindeki önemli konumunu pekiştirmektedir. Avrupa'da bir dağıtım merkezi kurmuş olan tüm Amerikan şirketlerinin %54'ü ile Japon şirketlerinin %56'sı Hollanda'da faaliyete geçmiştir. En önemli limanı Rotterdam Limanı olmakla beraber, Amsterdam, Groningen, Harlingen, Den Helder gibi diğerleriyle birlikte Hollanda'da toplam 12 liman vardır⁶⁵.



Şekil 1.23: Avrupa'nın Önemli Limanları
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

⁶⁵ <http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/35A69305-B5D3-4D1D-152841363F1BD6/9397/Hollanda1.pdf> , erişim: 14.08.2008

	2007	2006	2005	2004
Rotterdam	406.8	381.8	370.2	352.7
Antwerp	182.9	167.4	160.1	152.3
Hamburg	140.4	134.9	125.7	114.4
Marseilles	96.3	100.0	96.6	94.1
Amsterdam/North Sea Canal Area	87.8	84.4	74.8	73.1
Le Havre	78.9	73.9	74.9	76.2
Algeciras	74.5	71.8	63.5	65.7
Bremen	69.2	65.1	54.3	52.3
Constantza *)	60.0	57.1	60.6	50.4
Genova	57.2	55.0	56.5	57.0
Duinkerken	57.1	56.6	53.4	51.0
Valencia	53.6	47.5	40.9	37.5
London	52.7	51.9	53.8	53.3
Barcelona	50.0	46.4	43.8	39.3
Wilhelmshaven	42.7	43.1	45.9	45.2
Zeebrugge	42.1	39.5	34.5	31.7
Zeeland Seaports	33.0	30.2	30.4	30.0

Tablo 1.13: Toplam İşlem Miktarı Açısından Avrupa'daki Limanlar (Milyon Gros Ton)

Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

Rotterdam Limanı Avrupa'nın tonaj bakımından en büyük konteyner limanıdır ve A.B.D.'den Avrupa'ya açılan bir kapı niteliğindedir, zira A.B.D.'nin Avrupa'ya ihracatının %60'ı Rotterdam Limanı'ndan geçmektedir. 30000'den fazla çalışanı ile toplam işgücünün %4'ünü barındıran limanın, Hollanda GSMH'sine katkısı %10 civarındadır. Rotterdam, 500 civarında deniz taşımacılık hattının uğrak limanı konumundadır. Limandan daha küçük limanlara besleyici (feeder) hatlar mevcuttur. Sanayi bölgesinde 20'nin üzerinde çokuluslu şirketin şubesi bulunmaktadır⁶⁶.

Rotterdam'daki en dikkat çekici faaliyet yoğunluğu sanayi, özellikle de kimyasallar ve petro kimyasallar alanlarındadır. Bu sanayiler için Rotterdam'a mal akışı bir zorunluluktur. Liman petrol, kimyasallar, konteynerler, demir cevheri, kömür, gıda ve madenler açısından Avrupa'nın en önemli limanıdır. Yarı işlenmiş kimyasalların çoğu, art alanlara boru hattıyla taşınır. Alman çelik sanayi demir cevherinin yaklaşık tamamını Rotterdam üzerinden taşımaktadır. Rotterdam büyük miktarlarda tarımsal ürün de elleçlemektedir. Ham petrol, petrol ürünleri ve sıvı kimyasallar Rotterdam'daki toplam işlem hacminin yarısını oluşturmaktadır. Rotterdam'ın köprülerin altından ya da gemi havuzlarından geçmesine gerek kalmadan denizden tüm havzalara ulaşabileceği açık bir liman olması önemlidir. Art bölgesine giden mallar limanı nehir, demiryolu, karayolu, boru hattı ya da denizyoluyla terk edebilir ve etkin bir Avrupa otoyol sistemine doğrudan erişimi vardır.

⁶⁶ TORUN Murat, 2006, "Türkiye ve Dünya'da Lojistik", Çukurova Kalkınma Ajansı Yayınları

	2007	2006	2005	2004
Rotterdam	10,791	9,653	9,288	8,292
Hamburg	9,890	8,862	8,088	7,003
Antwerp	8,176	7,018	6,488	6,064
Bremen	4,912	4,450	3,735	3,469
Gioia Tauro	3,445	2,939	3,161	3,261
Algeciras	3,414	3,255	3,180	2,937
Felixstowe	3,300	3,000	2,700	2,675
Valencia	3,043	2,612	2,410	2,145
Le Havre	2,638	2,137	2,058	2,150
Barcelona	2,610	2,318	2,071	1,916
Zeebrugge	2,020	1,653	1,408	1,197
Southampton	1,900	1,500	1,375	1,441
Marsaxlokk	1,900	1,485	1,321	1,461
Genoa	1,855	1,657	1,625	1,629
Piraeus	1,369	1,386	1,395	1,542

Tablo 1.14: Avrupa'daki En Büyük Konteyner Limanları (1000 TEU)
Kaynak: Port of Rotterdam Port Statistics 2007

Rotterdam Limanına 2007 yılında indirilen yük miktarı 299.449.000 ton olurken, limandan yüklenen yük miktarı 107.363.000 ton olmuştur. Toplamda işlem miktarı 406.812.000 ton olurken bu miktar 2006 yılına göre %6,6'lık bir artışa tekabül etmektedir. Avrupa'ya yapılan ticaret toplam ticaretin %45'ini oluştururken bunu %20 ile Amerika kıtası ticareti izlemiştir⁶⁷.

Avrupa'daki bir diğer lojistik merkezi Fransa, Avrupa'nın belli başlı pazarları ve dağıtım kanallarının kesişme noktasında bulunmaktadır. Kuzey Avrupa ile Akdeniz ülkelerini birbirine bağlaması ve Kuzey Afrika coğrafyasına yakın konumu ile de önemli bir ülke olan Fransa, altyapısının kalitesi, geniş demiryolu ve karayolu ağları, 72 havaalanı ve 27 limandan oluşan sistemiyle bir cazibe merkezidir. 5000 mil uzunluğundaki karayolu ağlarında düşük trafik yoğunluğu ve kaliteli yapısıyla dikkat çekmekte ve rekabetçi tır taşıması fiyatları sunmaktadır.

Rhone-Alpler bölgesindeki Lyon ve Lorraine, Avrupa lojistik operasyonları için kilit mevkilerden kabul edilmektedir. Lyon'un karayolları Rhone-Alpler bölgesinin 70.000 millik karayolu ve serbest yolları üzerindeki tüm yük trafiğinin yaklaşık %70'ini elleçlemektedir. Lyon'dan geçen 4 araçtan biri yük taşıyan bir tırdır. Geri kalan %30'luk yük demiryoluyla taşınmaktadır. Fransa 33.000 km.lik demiryolu hattı ile Almanya ve Birleşik Krallık'tan daha geniş bir demiryolu ağına sahiptir. Bunların yanı sıra, sadece Paris'teki havaalanları Avrupa'nın uluslararası taşımalarının %20'sini oluşturmaktadır. Avrupa'nın 15 ana limanından 5'i Fransa'dadır. Akdeniz'in en büyük limanlarından olan Marsilya ilk sırada yer alırken, diğer önemli limanlar Le Havre, Dunkerque, Bordeaux ve St Nazaire'dir. Marsilya limanına daha sonraki bölümlerde değinilecektir.

⁶⁷ http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/Throughput%202007_tcm26-24039.pdf

Geleneksel olarak en önemli limanlardan birisi de Batı Avrupa'nın en önemli limanlarından olan Belçika'daki Antwerp limanıdır. Hollanda'nın sahip olduğu coğrafi avantajların benzerine sahip olan Belçika, Antwerp limanı ile taşımacılık sektöründe önemli bir yere sahiptir. Antwerp limanı yüksek işçi verimliliği ile Avrupa'daki limanlar arasında konteyner başına en düşük elleçleme ücretlerini sunmaktadır.

Güney Avrupa taşımacılığında önemli yere sahip İspanya'nın en önemli 2 limanı Barcelona ve Valencia limanlarıdır. Barcelona limanı Akdeniz'deki en büyük konteyner elleçleme limanlarından birisidir. Barcelona, bölge olarak elverişli bir coğrafi konuma sahip olup çok gelişmiş taşımacılık, lojistik ve faaliyet tesisleri komplekslerine sahiptir. Valencia da, Akdeniz'deki önemli taşımacılık ve lojistik merkezlerinden biridir. Valencia limanı İspanya'nın ihracatlarının %20'sini elleçlemekte, konteyner trafiğinde ülkenin en işlek limanı olma konumundadır. Bu limanlara sonraki bölümlerde değinilecektir.

Asya'daki limanlara bakıldığında ise Singapur, Hong Kong, Şangay, Pusan, Dubai gibi limanlar öne çıkmaktadır. Singapur Limanı en işlek limanlar sıralamasında ilk sıradadır. Singapur'da elleçlenmekte olan konteynerlerin yaklaşık %80'i transittir. Limanın, dünyadaki ana taşımacılık güzergâhlarının kesişme noktasındaki konumu, Singapur'un Güneydoğu Asya'daki başlıca taşımacılık faaliyetleri için bir merkez haline gelmesini kolaylaştırmıştır. Liman, Singapur'u dünya çapında 130 ülkedeki 700'den fazla limana bağlayan 400 kadar taşımacılık hattının odak noktasıdır. Singapur limanının en güçlü özelliği verimlilik, bunu sağlayan ise bilişim teknolojisidir; Bilgisayarlı terminal operasyonları ile diğer güçlü limanlara karşı rekabet avantajına sahiptir. Antrepo ticaretinin kolaylaştırılması ve transit kargonun daha iyi elleçlenmesi amacıyla liman bölgesinde 6 adet Serbest Ticaret Bölgesi bulunmaktadır⁶⁸.

⁶⁸ UND Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler Raporu



Şekil 1.24: Singapur Limanı'nın Taşıma Kanalları
Kaynak: UND Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler Raporu

Singapur'dan sonra geleneksel olarak en önemli Asya limanı olan Hong Kong'un, özellikle merkezi liman konumu ve uluslararası standartlardaki tesisleriyle Çin'in kalkınmasında önemli rolü vardır. Hong Kong'un denizaşırı ülkelere dağıtımaya yönelik katma değerli transit noktası olarak Çin'in lojistik alanında başı çekmesinin bir başka sebebi de tekstil ve giyim, elektronik, otomobil parçaları ve bilgi teknolojisi ekipmanı ile perakende pazarındaki lojistik ve dağıtım alanlarındaki uzmanlığıdır. Pasifik Okyanusundan gelen okyanus gemileri ile Pearl Nehrinden gelen daha ufak, kıyı ve nehir ticari gemilerinin kesişim noktasında, Singapur ve Şangay arasındaki tek modern ve tam gelişmiş derin su limanı olan Hong Kong limanı, Güney Çin'deki tüm ticari denizcilik faaliyetlerinin odak noktasıdır. Hong Kong Liman ve Denizcilik Kurulunun yaptığı çalışmalara göre Hong Kong konteyner limanının kargo talebinin gelecek 15 yıl içinde yılda %5 oranında artacağı öngörülmektedir.

Dünya çapındaki altyapısı ve başlıca ticaret güzergahlarına uygun mevki ile Dubai, global bir kargo merkezi olmak için ideal konumda bulunmaktadır. Birleşik Arap Emirlikleri'nde bulunan ve Orta Doğu'nun Hong Kong'u olarak bilinen Dubai, Uzak Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan başlıca doğu-batı ticaret güzergâhlarının yanı sıra artmakta olan kuzey-güney ticareti için de uygun konuma sahiptir. 1,3 milyarlık nüfusa sahip Hint alt kıtasına ve Çin'e olan yakınlığı da Dubai'yi cazip hale getirmektedir. 15 metre derinliğe sahip Jebel Ali Limanı dünyanın en büyük yapay limanıdır. Dubai'deki bir diğer liman ise Rashid limanıdır. Dubai'deki limanları şirketlerin çoğu, hafif imalat ya da montaj ve ardından ürünlerini dünya çapındaki pazarlara yeniden ihraç etme amacıyla kullanmaktadır. Dubai'nin deniz-hava

dağıtım kapasitesi Uzak Doğu ve Avrupa ya da ABD arasındaki transit sürelerini azaltmak isteyen ancak toplam hava taşıması maliyetini ödemek istemeyen şirketler tarafından daha fazla kullanılmaktadır. Dünyadaki en büyük deniz taşımacılığı hatlarının 125'inden fazlası, İran, Afrika ve Hint Alt Kıtasına giden besleyici gemiler dâhil, Dubai'ye uğramaktadır.

Dünyanın en büyük liman şehirlerinden olan Pusan, Kuzeydoğu Asya'nın merkezinde, Avrasya kıtasına açılan bir kapı olarak konuşlanmıştır. Japonya ve Çin'in doğu kısmına 400 km uzaklıkta ve Japonya, Çin, Rusya ve Kore arasındaki ekonomik dengeyi destekleyen merkezi bir konumdadır. Bu coğrafi avantaja dayanarak Pusan, hem Trans-Sibirya Demiryolu hem de Trans-Çin Demiryolu için hareket ve terminal noktası görevi görmektedir. Pusan'ın stratejik konumu, iyi gelişmiş taşımacılık türleri tarafından desteklenmektedir; uluslararası havaalanı, uluslararası feribot ve konteyner limanları ve hızlı demiryollarına sahip olması Pusan'ın güçlü konumunu pekiştirmektedir.

1.2.3.5. Havayolu Taşıma Koridorları

Uluslararası ticarete önemli rol oynayan ulaştırma şekillerinden birisi de hava taşımacılığıdır. Özellikle yüksek değerli malların ve hız gerektiren malların kıtalararası taşınmasında kullanılan hava taşımacılığının önümüzdeki yıllarda büyüme göstereceği ve Dünya havayolu taşımacılarının sayısının 20 yıl içinde ikiye katlanması beklenmektedir. Hava taşımacılığında, kara veya demiryolu taşımacılığında olduğu gibi bazı kısıtlar mevcuttur. Buna örnek olarak rüzgâr ve hava boşlukları gösterilebilir. Ayrıca maliyeti en yüksek olan taşımacılık türü hava taşımacılığıdır. Bu sebeple maliyetleri düşürmek ve emniyeti artırmak için koridorlar oluşturulmuştur. Hava taşımacılığının başladığı 1930'lu yıllardan günümüze hava ulaşımının yaygınlaşmasıyla, hem yeni hava Koridorları oluşmuş hem de hava koridorları daha karmaşık bir hale gelmiştir.

Hava taşımacılığında, yük taşımacılığının yoğunlaştığı bölgeler; Amerika, Avrupa ve Asya kıtaları olarak görülmektedir. Kıtalar arası trafik de oldukça büyük bir hacme ulaşmıştır.

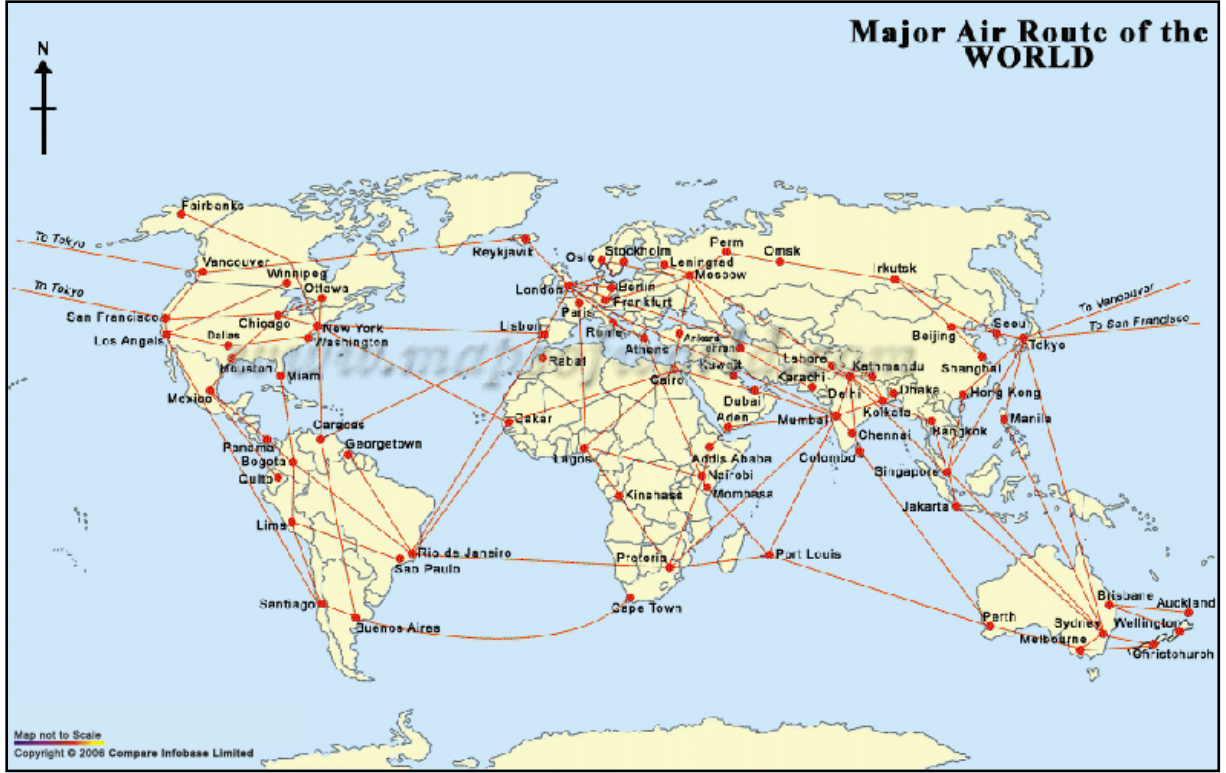
Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI) sıralamasına göre Dünyanın ilk 20 kargo havaalanı Tablo 1.15'de gösterilmektedir. Burada, toplam kargo yüklenen ve boşaltılan yük ve postanın ton olarak miktarıdır. Anchorage Havalimanı'na ait miktara, transit ticaret hacmi de dâhildir.



Şekil 1.25: Dünya’da Taşımacılık Yapılan Önemli Havalimanları
Kaynak: www.airports.org

Sıra	Şehir (Havalimanı)	Toplam Kargo	Yıllık Değişim
1	MEMPHIS TN (MEM)	3 840 491	%4.0
2	HONG KONG (HKG)	3 773 964	%4.5
3	ANCHORAGE AK (ANC)	2 825 511	%0.6
4	ŞANGAY (PVG)	2 559 310	%18.0
5	INCHEON (ICN)	2 555 580	%9.4
6	PARIS (CDG)	2 297 896	%7.9
7	TOKYO (NRT)	2 254 421	%(1.2)
8	FRANKFURT (FRA)	2 127 646	%8.4
9	LOUISVILLE KY (SDF)	2 078 947	%4.8
10	MIAMI FL (MIA)	1 922 985	%5.1
11	SİNGAPUR (SIN)	1 918 159	%(0.7)
12	LOS ANGELES CA (LAX)	1 884 317	%(1.2)
13	DUBAI (DXB)	1 668 505	%11.0
14	AMSTERDAM (AMS)	1 651 385	%5.4
15	NEW YORK NY (JFK)	1 607 050	%(1.9)
16	TAIPEI (TPE)	1 605 681	%(5.5)
17	CHICAGO IL (ORD)	1 533 606	%(1.6)
18	LONDRA (LHR)	1 395 905	%3.9
19	BANGKOK (BKK)	1 220 001	%3.2
20	PEKİN (PEK)	1 192 553	%15.9

Tablo 1.15: 2007 Yılında İlk 20 Kargo Havalimanı
Kaynak: www.airports.org



Şekil 1.26: Dünya Ana Hava Koridorları
 Kaynak: www.mapsofworld.com/world-airroutes-map.htm

Dünya'daki önemli hava koridorları yine dünya ticaretini şekillendiren Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika tarafından şekillendirilmektedir. Bunların yanı sıra Avustralya da çeşitli koridorlarla bu kıtalara bağlanmaktadır. Doğu Asya'da Tokyo, A.B.D.'ye yapılan uçuşlarda önemliyken, Avrupa tarafına daha çok Dubai ve Singapur hava alanları kullanılmaktadır.

1.2.4. Avrupa Birliği Ülkelerinde Lojistik ve Uluslararası Ticaret

Dünya'daki bölgesel entegrasyonlar arasında hem politik, hem ekonomik, hem de hukuki açıdan en başarılı örnek olan Avrupa Birliği; en son katılan üyelerle birlikte 500 milyonluk dev bir pazar haline gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra harap durumdaki Avrupa kıtasına refah, barış ve istikrar getirmeyi amaçlayan ve Hollanda, Belçika, Lüksemburg, İtalya, Almanya ile Fransa tarafından kurulan Avrupa Kömür Çelik Topluluğu, 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kuruluşu ile güçlendirilmiştir. Danimarka, Birleşik Krallık ve İrlanda'nın 1973 yılındaki katılımını 1980'li yıllarda Yunanistan, İspanya ve Portekiz, 1995 yılında ise İsveç, Finlandiya ve Avusturya izlemiştir. 1993 yılında topluluk Avrupa Birliği adını almıştır. 2004 yılındaki yeni genişleme dalgasıyla birlikte Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Kıbrıs

Rum Kesimi, Malta, Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Macaristan ve Slovenya AB üyesi olurken, 2007 yılında Bulgaristan ve Romanya birliğe katılmışlardır ⁶⁹.

Bu ülkelerle beraber şu anda 27 üye ülkeye sahip AB'ye aday ülkeler ise Türkiye, Hırvatistan ve Makedonya'dır. AB'ye kendi istekleri ile üye olmayan Norveç, İsviçre, İzlanda, Lihtenştayn gibi ülkelerin dahil olduğu Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) ülkeleri de özellikle ekonomik konularda hemen hemen birlik üyesi ülkeler gibi muamele görmektedir. Her türlü gümrük işleminden arındırılmış serbest bölge içi ticareti, üçüncü ülkelerle ticarete ortak hareket etme politikası ve Dünya'da doların yerini almaya başlayan ortak para birimi Avro ile Avrupa Birliği adeta tek bir ülke halini almıştır ve Dünya'nın en önemli ticari ve ekonomik merkezi konumundadır.

Avrupa Birliği'nin GSYİH'sı sabit fiyatlarla 2005 yılında %1,8, 2006 yılında %3,0, 2007 yılında %2,7 büyümüştür. 27 ülkenin ihracatı 2005'te %4,5, 2006'da %7,5, 2007 yılında ise %3,0 artarken ithalatı 2005 yılında %4,0, 2006 yılında %7,0, 2007'de ise %3,0 artmıştır. 2007 yılındaki mal ihracatı AB içi ticaret de dahil olmak kaydıyla 5.314 trilyon dolar, ithalatı ise 5.569 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemdeki hizmet ihracatı 1.512 trilyon dolar, ithalatı ise 1.337 trilyon dolar olmuştur⁷⁰.

⁶⁹ http://europa.eu/index_en.htm

⁷⁰ WTO World Trade Report 2008



Şekil 1.27: Avrupa Birliği

Kaynak: http://tr.wikipedia.org/wiki/Resim:Avropean_Union_2.png

AB'nin birlik içi ticaret de dikkate alındığında dünya ticaretinin üçte birinden fazlasına denk gelen bir paya sahip olduğu görülmektedir. Bunun yanında dünya mal ticareti içerisinde en yüksek ticaret akışı AB içerisinde gerçekleşmektedir. AB hali hazırda nüfusunun sahip olduğu yüksek alım gücü ile dünyanın en büyük pazarıdır.

Ülke	2005	2006	2007
Almanya	972.247	1.107.663	1.317.604
Avusturya	125.352	136.693	161.843
Belçika	334.859	366.790	427.915
Birleşik Krallık	385.002	448.472	434.899
Bulgaristan	11.739	15.102	18.338
Çek Cumhuriyeti	78.211	94.886	121.614
Danimarka	85.238	92.526	102.772
Estonya	7.699	9.714	10.891
Finlandiya	66.115	77.000	89.104
Fransa	464.061	495.677	549.679
Güney Kıbrıs Rum Kesimi	1.470	1.330	1.389
Hollanda	406.928	463.446	547.201
İrlanda	109.805	108.679	120.511
İspanya	192.912	213.631	239.416
İsveç	130.473	147.738	168.051
İtalya	373.640	416.706	488.239
Letonya	5.170	6.150	8.250
Litvanya	11.823	14.132	17.045
Lüksemburg	18.824	22.893	22.286
Macaristan	63.025	75.231	93.991
Malta	2.280	2.661	2.900
Polonya	89.561	110.737	137.883
Portekiz	38.196	43.314	50.916
Romanya	27.730	32.336	40.025
Slovakya	32.092	41.832	57.791
Slovenya	19.273	23.219	29.856
Yunanistan	17.229	20.747	23.443

Tablo 16: Avrupa Birliği Ülkelerinin 2005-2007 Yıllar Arası İhracatı (Milyon \$)
Kaynak: UNCTAD

AB'nin bir bütün olarak bakıldığı zaman 2005 yılındaki toplam ihracatı yaklaşık 4 trilyon Amerikan Doları, 2006 yılında 4,6 trilyon Amerikan Doları, 2007 yılında ise 5,4 trilyon Amerikan Doları olarak gerçekleşmiştir. Bu oranların %70'e yaklaşan kısmı AB içi ticaret, geri kalanı ise üçüncü ülkelerle olan ticareti içermektedir. İhracatta Almanya 2007 yılında yaptığı yaklaşık 1,3 trilyon dolarlık ihracatla ilk sırayı alırken Hollanda, Fransa, İtalya, Belçika, Birleşik Krallık gibi ülkeler Almanya'yı takip etmiştir. Almanya'nın ihracat miktarı en yakın takipçisi olan Fransa'nın ihracatının 2 katından fazla olarak gerçekleşmiştir.

Ülke	2005	2006	2007
Almanya	778.139	906.320	1.051.545
Avusturya	127.495	137.157	161.271
Belçika	319.137	351.842	410.421
Birleşik Krallık	514.378	600.917	615.462
Bulgaristan	18.163	23.270	29.787
Çek Cumhuriyeti	76.617	93.154	117.121
Danimarka	75.682	85.472	98.960
Estonya	10.228	13.442	15.098
Finlandiya	59.088	68.842	80.949
Fransa	504.811	541.701	610.955
Güney Kıbrıs Rum Kesimi	6.329	6.928	8.563
Hollanda	364.322	416.668	488.429
İrlanda	68.656	73.084	81.670
İspanya	289.175	328.560	370.097
İsveç	111.599	127.493	150.353
İtalya	385.313	442.373	501.104
Letonya	8.708	11.534	15.152
Litvanya	15.573	19.366	24.042
Lüksemburg	21.926	26.558	27.255
Macaristan	66.638	78.230	94.413
Malta	3.600	3.979	4.329
Polonya	101.782	126.941	161.598
Portekiz	61.268	66.646	77.273
Romanya	40.463	51.106	69.404
Slovakya	35.455	44.807	59.820
Slovenya	20.369	24.136	31.326
Yunanistan	54.142	63.571	75.027

Tablo 1.17: Avrupa Birliği Ülkelerinin 2005-2007 Yıllar Arası İthalatı (Milyon \$)

Kaynak: UNCTAD

AB'nin 2005 yılındaki ithalatı 4,1 trilyon Amerikan Doları, 2006 yılında 4,7 trilyon Amerikan Doları, 2007 yılında ise 5,4 trilyon Amerikan Doları olarak gerçekleşmiştir. Bu miktardaki en büyük pay yaklaşık 1 trilyon Amerikan Doları ile yine Almanya'ya aittir. Almanya bu görünümüyle yaklaşık 300 milyar dolarlık net ihracatçı konumundadır. Almanya'yı 610 milyar Amerikan Doları ithalatla Birleşik Krallık ve Fransa izlemekte, bu ülkelerin ardından İtalya 500 milyar Amerikan Doları, Hollanda 488 milyar Amerikan Doları, Belçika ise 410 milyar Amerikan Doları ile gelmektedir.

Ülke	İhracat			İthalat		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Almanya	7	14	19	9	16	16
Avusturya	6	9	18	6	8	18
Belçika	9	10	17	12	10	17
Birleşik Krallık	11	16	-3	9	17	2
Bulgaristan	18	29	21	26	28	28
Çek Cumhuriyeti	13	21	28	10	22	26
Danimarka	11	9	11	11	13	16
Estonya	30	26	12	23	31	12
Finlandiya	8	16	16	15	17	18
Fransa	3	7	11	7	7	13
Güney Kıbrıs Rum Kesimi	56	-9	4	15	9	24
Hollanda	14	14	18	14	14	17
İrlanda	5	-1	11	11	6	12
İspanya	6	11	12	12	14	13
İsveç	6	13	14	11	14	18
İtalya	6	12	17	9	15	13
Letonya	29	19	34	23	32	31
Litvanya	27	20	21	26	24	24
Lüksemburg	16	22	-3	9	21	3
Macaristan	13	19	25	10	17	21
Malta	-8	17	9	-2	11	9
Polonya	19	24	25	14	25	27
Portekiz	7	13	18	12	9	16
Romanya	18	17	24	24	26	36
Slovakya	16	30	38	19	26	34
Slovenya	18	20	29	15	18	30
Yunanistan	13	20	13	3	17	18
Avrupa Birliği	8	13	15	10	14	15

Tablo 1.18: Avrupa Birliği Ülkeleri 2005-2007 Yılları Arasında İthalat ve İhracat Artış Yüzdeleri
Kaynak: UNCTAD

Avrupa Birliği'nin hem ithalatı hem de ihracatı dolar bazında nominal olarak %15 artmıştır. Reel ticaret artışının yanı sıra, bu artışta Avro'nun Dolar karşısında son dönemde önemli biçimde değer kazanması da rol oynamıştır. Almanya ve Hollanda %20'ye yaklaşan artış oranları yakalarken, geleneksel diğer güçlü AB ticaret ülkelerinin artış büyüklüğü bu rakamın biraz daha gerisinde kalmıştır. En büyük artışı ise AB'ne yeni katılan ülkelerin sağladığı görülmektedir.

AB'nin 2007 yılındaki ithalatının yaklaşık %65'lik kısmı ile ihracatının %68'i birlik içi ticaret olarak gerçekleşmiştir. AB-27 ülkelerinin birlik içi ihracat ve ithalatına katkıları Tablo 1.19'da görülmektedir.

	AB'den İthalatın Toplam İthalat İçindeki Payı %	AB'ye İhracatın Toplam İhracat İçindeki Payı %	AB-27 İçi İthalattaki Payı %	AB-27 İçi İhracattaki Payı %
Almanya	65.3	64.8	19.6	23.7
Avusturya	79.3	72.6	3.7	3.3
Belçika	70.9	76.3	8.3	9.1
Birleşik Krallık	54.8	58.2	9.7	7.0
Bulgaristan	58.5	60.6	0.5	0.3
Çek Cumhuriyeti	80.3	85.2	2.7	2.9
Danimarka	73.4	70.2	2.1	2.0
Estonya	78.5	70.2	0.3	0.2
Finlandiya	64.1	56.8	1.5	1.4
Fransa	69.3	65.1	12.1	9.9
Güney Kıbrıs	68.9	71.8	0.2	0.0
Hollanda	50.1	78.1	7.0	1.9
İrlanda	69.7	63.4	1.6	2.1
İspanya	61.3	69.9	6.5	4.6
İsveç	70.8	61.3	3.0	2.9
İtalya	57.0	60.1	8.1	8.1
Letonya	77.4	72.5	0.3	0.2
Litvanya	68.3	64.8	0.5	0.2
Lüksemburg	73.4	88.6	0.6	0.5
Macaristan	69.5	79.0	1.9	2.1
Malta	73.1	49.6	0.1	0.0
Polonya	73.3	78.9	3.4	3.0
Portekiz	75.4	76.8	1.7	1.1
Romanya	71.1	71.9	1.4	0.8
Slovakya	74.2	86.7	1.3	1.4
Slovenya	73.7	69.3	0.7	0.6
Yunanistan	57.8	65.0	1.3	0.4
AB (27 Ülke)	64.3	68.1	100.0	100.0

Tablo 1.19: 2007 Yılında AB-27 Ülkelerinin Birlik İçi Ticaret Yüzdeleri
Kaynak: AVROSTAT

	2005	2006	2007
Birlik Dışı İthalat	1.180 milyar Avro	1.352 milyar Avro	1.426 milyar Avro
Birlik Dışı İthalat Artış Oranı	%19,0	%19,1	%18,8
Birlik Dışı İhracat	1.053 milyar Avro	1.160 milyar Avro	1.240 milyar Avro
Birlik Dışı İhracat Artış Oranı	%18,0	%17,3	%17,5

Tablo 1.20: Avrupa Birliği Birlik Dışı Ticaret (ithalat CIF, ihracat FOB değerleriyle)
Kaynak: AVROSTAT

Tablo 1.20'de görülen 1.426 milyar Avro'luk ithalat toplamında en büyük pay %18,8 ve 268 milyar Avro ithalatla Almanya'ya aittir. Arkasından %14,4 'lük oran ve 205 milyar Avro ile Birleşik Krallık, %12,6'lık pay ve 179 milyar Avro ile Hollanda, %11,1'lik oran ve 158 milyar Avro ile İtalya, %9,7'lik pay ve 138 milyar Avro ile Fransa, %7,4 ve 105 milyar Avro ile İspanya, %6,2'lik pay ve 88 milyar Avro ile Belçika gelmektedir. 1240 milyar Avro'luk birlik dışı ihracatta ise Almanya 340 milyar Avro ve %27,4'lük oran ile yine ilk sırada yer alırken onu %11,6'lık pay ve 143 milyar Avro ile İtalya, %11,4'lük oran 141 milyar Avro ile Fransa, %10,8 ve 134 milyar Avro ile Birleşik Krallık, %7,1 ve 88 milyar Avro ile Hollanda ve %6,0 pay ve 75 milyar Avro ile Belçika izlemektedir.

	İthalat Miktarı	İthalat Yüzdesi	İhracat Miktarı	İhracat Yüzdesi
A.B.D.	181	12.7	261	21.1
Çin	231	16.7	72	5.8
Rusya	144	10.1	89	7.2
Japonya	77	5.5	44	3.5
İsviçre	78	5.4	93	7.5
Norveç	77	5.4	43	3.5
Türkiye	47	3.3	53	4.2

Tablo 1.21: AB'nin En Önemli Ticari Partnerleri İle Ticareti (milyar Avro ve %)

Kaynak: AVROSTAT

AB, çoğu yıl Dünya'nın geri kalanı ile mal ticaretinde açık, hizmet ticaretinde fazla vermektedir. AB için en büyük pazar hala kendisidir. Yapılan ticaretin 2/3'ünden biraz daha fazlası üye ülkeler arasındadır. 1999 yılından günümüze kadar olan süreç incelendiği zaman, AB ihracatının en büyük kalemini %50'ye yakın payla teçhizat ve nakliye ekipmanlarının oluşturduğu, %30'a yakın payla imalat ürünlerinin takip ettiği, %15 civarında bir oranda kimyasal ürünler ve geri kalan kısmın da hammadde ve mineral yakıtlar gibi kalemlerden oluştuğu görülmektedir. İthalatta ise, son dönemde azalsa da, teçhizat ve nakliye ekipmanlarının ilk sırayı aldığı, imalat ürünlerinin %30 civarı sabit bir şekilde pay aldığı, yakıtların ise payının giderek arttığı görülmektedir⁷¹.

Dünya'nın en önemli ticaret merkezi sayılan Avrupa Birliği'nin ulaştırma altyapısı da Dünya'daki en gelişmiş örneklerdendir. Yarım milyar kişiye hizmet veren ağ; Dünya'nın en gelişmiş limanları, havalimanları, en iyi havayolu şirketleri ve en hızlı trenlerini bünyesinde barındırmaktadır. Birliği her bir ucundan diğerine bağlayacak kara, demir, hava ve su yolu taşımacılık alternatifleri mevcuttur. Birlik ekonomisine çok önemli katkılar yapan lojistik

⁷¹ EUROSTAT Yearbook 2008

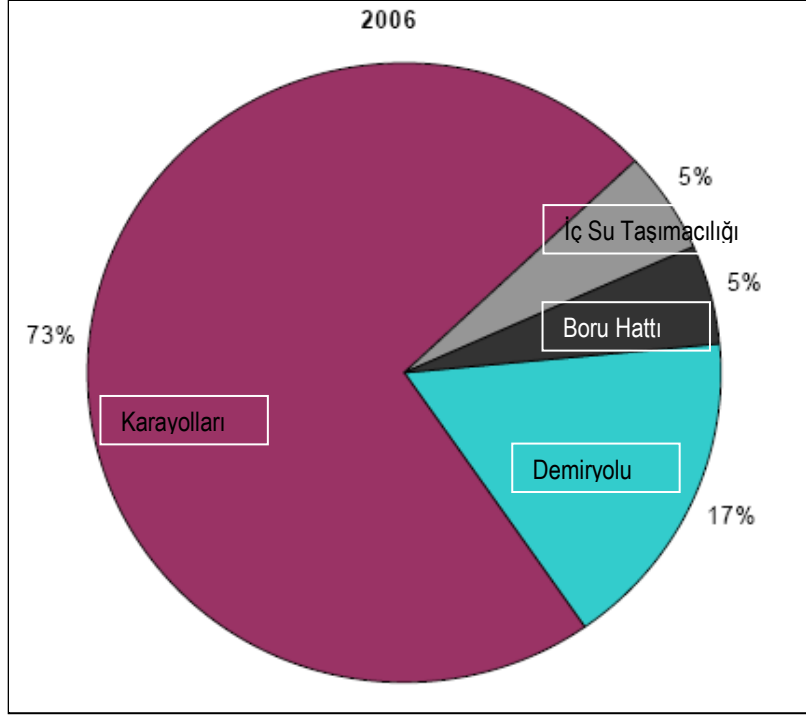
sektöründe, AB ülkeleri içerisinde en çok katma değer yaratan ve iş imkânı sağlayan ülkelerin başında %15'lik pay ile Almanya gelmektedir. Onu %14 ile Fransa, %13 ile Birleşik Krallık, %11 ile İtalya, %10 ile İspanya takip etmektedir ⁷². 2006 yılı itibariyle Dünya'nın 936 milyon DWT'lik filosunun 332 milyonluk kısmı AB-27 ülkelerinin kontrolündedir.

Avrupa ülkelerinde lojistiğin GSMH'daki payı %11 civarındadır. Avrupa lojistik pazarının büyüklüğü, 2006 yılında 700 milyar Avro'ya çıkmış ve bu büyüklüğün 2010 yılına kadar %38 artacağı öngörülmektedir. Avrupa'da lojistik sektörünün önde gelen ülkeleri arasında Hollanda, Belçika, Almanya, Fransa ve İspanya sayılabilir. Avrupa Komisyonu 2001 yılında ulaştırma alanında rekabet ortamına uyum sağlayabilmek amacıyla "Beyaz Kitap: 2010 Ulaştırma Politikaları" adlı çalışmayı hazırlamıştır. Bu kitap birlik taşımacılık politikalarının temelini oluşturmakta ve ulaştırma sorunlarına yönelik önlemleri içermektedir. Demiryolları, denizyolları ve iç suyollarının canlandırılarak ve aralarında bağlantılar kurularak ulaştırma türleri arası dengenin kurulması hedeflemektedir. Bunun yanı sıra diğer hedefler arasında taşımacılıkta koridor anlayışının benimsenmesi, güvenli ve çevreye duyarlı ulaşım imkânlarının tercih edilmesi, lojistikte teknoloji ve altyapı yatırımlarına ağırlık verilmesi ve taşımacılıkta bürokrasinin azaltılmasıdır ⁷³.

2006 yılı itibariyle AB kara içi taşımacılığının %73'ü karayolu, %17'si demiryolu, %5'i boru hattı taşımacılığı ve %5'i ise iç su taşımacılığı ile gerçekleşmektedir (Şekil 28). AB'nin 2006 yılındaki birlik dışı ihracatı yaklaşık 500 milyon ton olurken bunun 350 milyon tonu deniz, 88 milyonu karayolu, 25 milyonu demiryolu, 10 milyonu iç su taşımacılığı, 9 milyonu havayolu taşımacılığı, 4 milyonu boru hattı taşımacılığı ile olmuştur. 1 milyar 750 milyon tonluk ithalatın ise 1,2 milyarı denizyolu, 67 milyonu karayolu, 72 milyonu demiryolu, 12 milyonu iç su taşımacılığı, 277 milyonu boru hattı taşımacılığı, 4 milyonu ise hava taşımacılığı ile gerçekleşmiştir. 2006 yılında boru hattı ile petrol ve petrol ürünleri taşımacılığı 135 milyar ton-km'yi bulurken Polonya, Fransa ve Almanya, bu hacmin yaklaşık yarısını oluşturmuşlardır.

⁷² Panaroma Of Transport 2007

⁷³ TORUN Murat, 2007, "Türkiye ve Dünya'da Lojistik", Çukurova Kalkınma Ajansı Yayınları



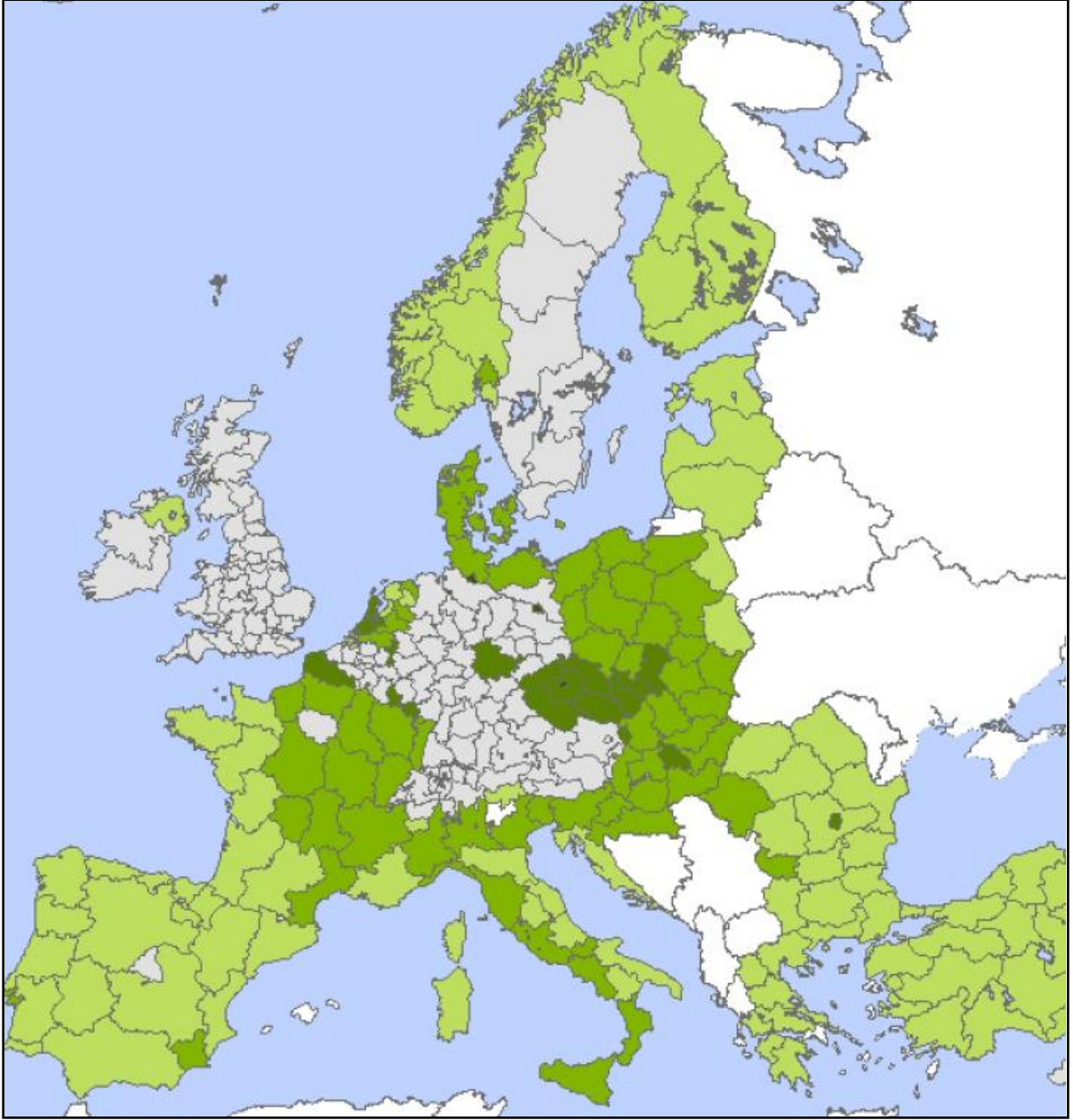
Şekil 1.28: 2006 Yılında AB'de Karasal Yük Taşıma Modlarının Dağılımı
Kaynak: AVROSTAT

Ülke	Demiryolu Uzunluğu	Ülke	Demiryolu Uzunluğu
Almanya	36.054	İsveç	9.882
Avusturya	5.661	İtalya	16.288
Belçika	3.521	Letonya	2.269
Birleşik Krallık	17.052	Litvanya	1.774
Bulgaristan	4.318	Lüksemburg	275
Çek Cumhuriyeti	9.612	Macaristan	7.950
Danimarka	2.273	Malta	-
Estonya	9.595	Polonya	19.900
Finlandiya	5.851	Portekiz	2.818
Fransa	29.269	Romanya	11.364
Güney Kıbrıs	-	Slovakya	3.657
Hollanda	2.812	Slovenya	1.229
İrlanda	1.919	Yunanistan	2.414
İspanya	14.387	AB	197.826

Tablo 1.22: 2005 Yılı İtibariyle Avrupa Birliği Üyelerinin Demiryolu Uzunluğu (km.)
Kaynak: AVROSTAT

Avrupa Birliği'nde **demiryolu taşımacılığı** artmakla birlikte, karayolu taşımacılığındaki artışın gerisinde kalmıştır. Bunun sebebinin karayolunda ton-km. sayısının daha fazla olması olduğu belirtilmektedir. Almanya toplam demiryolu trafiği, karayolu taşımacılığının yaklaşık ¼'ünü oluşturmaktadır. Çek Cumhuriyeti ve Belçika da demiryolunu yoğun olarak kullanan ülkelerdir. Letonya ve Estonya diğer AB ülkelerinin aksine taşımacılıkta demiryolunu karayolundan daha yoğun biçimde kullanmaktadır. Almanya, İspanya, Fransa ve Birleşik Krallık ülkelerinde demiryolları taşıma hacminin %70'ini ulusal taşımacılık oluşturmaktadır. Çek Cumhuriyeti, Estonya, Letonya, Portekiz, Romanya ve Slovenya demiryolu taşımacılığının büyük kısmını uluslararası taşımacılık olarak gerçekleştirirken Almanya, İspanya ve Polonya uluslararası demiryolu taşımacılığında en yüksek hacme sahip AB ülkeleri olarak öne çıkmaktadır.

Avrupa Birliği'nde ulaştırmada her geçen gün önemini artıran yüksek hızlı tren hatlarının uzunluğu 2007 yılı sonunda 5.427 kilometre olurken; Fransa 1.893, İspanya 1.552, Almanya 1.300, İtalya 562, Belçika 120, Birleşik Krallık 113 kilometre ile bu toplama katkıda bulunan ülkeler olmuştur.



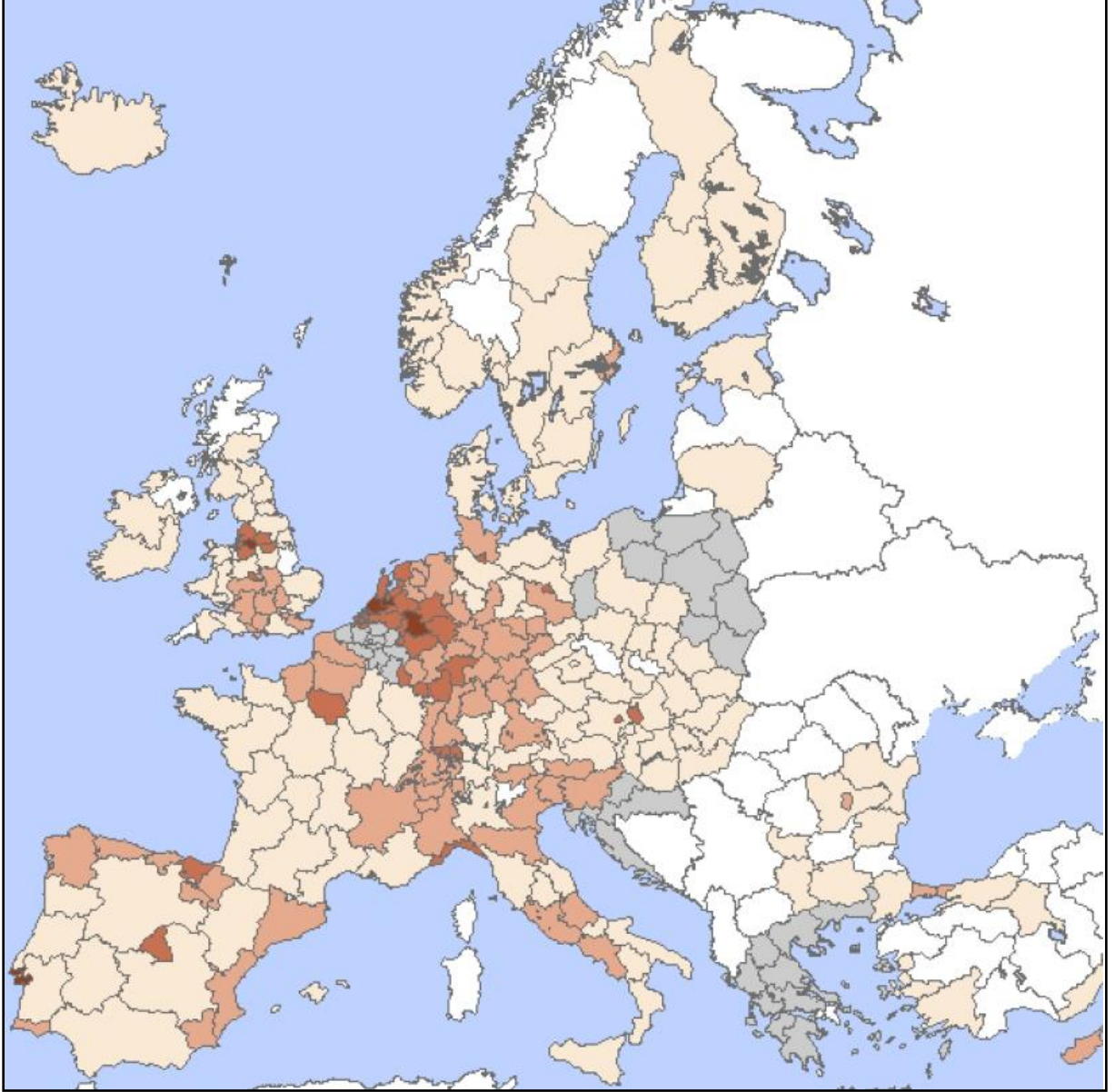
Şekil 1.29: Avrupa Birliği'nde Bölgelere Göre Demiryolu Kullanım Yoğunlukları
(Koyu renkli bölgeler yoğun kullanım)
Kaynak: AVROSTAT

Şekil 1.29'da, Avrupa'da demiryolu kullanımının taşıma modları içerisinde yoğun olduğu bölgeler gösterilmektedir. Renkler beyazdan koyu yeşile doğru gittikçe, demiryollarının kullanım yoğunluğu artmaktadır.

	Bin Ton			Milyon Ton-km.		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Almanya	317.294	346.118	361.116	95.420	107.007	114.615
Avusturya	81.768	86.161		17.062	17.871	
Belçika	60.976	62.188	57.665	8.130	8.572	7.842
Birleşik Krallık	120.510			22.322		
Bulgaristan		21.183			5.225	
Çek Cumhuriyeti	85.613	97.491	99.777	14.866	15.779	16.304
Danimarka	7.300	7.528		1.967	1.885	
Estonya	68.187	61.284		10.639	10.418	
Finlandiya	40.722	43.560		9.706	11.060	
Fransa	107.532	108.333		40.701	40.924	
Güney Kıbrıs						
Hollanda	29.300	30.655		5.025	5.341	
İrlanda	1.820	1.245	825	303	205	129
İspanya	25.635	24.935		11.120	11.105	
İsveç	63.198	64.944		21.675	22.271	
İtalya	68.676	70.604	70.761	20.130	20.868	21.197
Letonya	54.861	48.731	52.164	19.779	16.831	18.313
Litvanya	49.287	50.225	53.503	12.457	12.896	14.373
Lüksemburg	10.739	12.133		392	441	
Macaristan	44.167	46.777		8.558	9.279	
Malta						
Polonya	149.924	156.400		43.831	44.331	
Portekiz	9.587	9.775	10.556	2.422	2.430	2.586
Romanya	63.471	64.218		15.214	14.431	
Slovakya	49.310	52.449	50.633	9.463	9.988	9.515
Slovenya	16.344	17.052	17.575	3.245	3.373	3.603
Yunanistan	3.058	3.884	4.943	613	662	832
AB Toplam	1.466.034			379.827		

Tablo 1.23: AB Ülkelerinde Demiryolu ile Taşınan Mal Miktarları
Kaynak: AVROSTAT

Karayolu taşımacılığı Avrupa Birliği içerisinde en çok kullanılan taşımacılık türüdür. AB'deki asfalt karayollarının toplam uzunluğu 5 milyon kilometre civarındadır. Otoyollar ise toplam karayollarının küçük bir kısmını oluşturmakla beraber son 30 yılda uzunlukları 3 kattan fazla artmıştır. AB içinde Almanya, İspanya ve Fransa en güçlü otoyol ağına sahip ülkeler olarak dikkat çekmektedir. En yoğun otoyol şebekesine sahip ülke ise Hollanda'dır. Şekil 1.30'da AB ülkelerinde otoyolların yoğunluğu görülmektedir. Renkler koyulaştıkça otoyol kullanımı artmaktadır.



Şekil 1.30: AB Ülkelerinde Otoyol Yoğunluğu
Kaynak: AVROSTAT

Almanya	35.803	İsveç	11.037
Avusturya	5.642	İtalya	16.985
Belçika	3.536	Letonya	2.270
Birleşik Krallık	16.458	Litvanya	1.781
Bulgaristan	328	Lüksemburg	-
Çek Cumhuriyeti	9.602	Macaristan	7.685
Danimarka	2.779	Malta	-
Estonya	959	Polonya	20.250
Finlandiya	5.741	Portekiz	2.801
Fransa	30.880	Romanya	-
Güney Kıbrıs	268	Slovakya	3.660
Hollanda	2.811	Slovenya	1.228
İrlanda	1.919	Yunanistan	2.414
İspanya	12.837		

Tablo 1.24: AB'de Otoyolların Uzunluğu (km)
Kaynak: AVROSTAT

Tablo 1.24'de, Avrupa Birliği otoyollarının uzunlukları verilmiştir. Tablo 1.25'de ise karayolu ile taşınan yük miktarları 2004-2006 yılları arası için bin ton ve milyon ton-km. olarak verilmiştir. Almanya ilk sırayı alırken Birleşik Krallık, Fransa, İtalya gibi ülkeler Almanya'yı takip etmektedir. Tablolarda boş bırakılan yerler AVROSTAT'ta ulaşmayan verilerdir.

	Bin Ton			Milyon Ton-km.		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Almanya	2.767.666	2.765.459	2.919.819	303.752	310.103	330.016
Avusturya	283.382	288.197	358.843	39.186	37.044	39.187
Belçika	346.746	337.913	348.527	47.878	43.847	43.017
Birleşik Krallık	1.828.617	1.830.478	1.903.898	167.839	167.533	172.181
Bulgaristan			150.672			13.765
Çek Cumhuriyeti	466.030	461.162	444.644	46.011	43.447	50.376
Danimarka	191.533	206.489	193.021	23.114	23.299	21.254
Estonya	26.103	29.880	33.780	5.099	5.824	5.548
Finlandiya	400.191	399.759	396.792	32.290	31.857	29.715
Fransa	2.076.659	2.059.715	2.181.675	212.201	205.284	211.445
Güney Kıbrıs	43.150	53.726	43.634	1.119	1.393	1.165
Hollanda	614.485	613.145	615.304	89.695	84.163	83.193
İrlanda	278.037	297.413	305.916	17.144	17.910	17.454
İspanya	2.012.563	2.210.372	2.387.159	220.822	233.230	241.788
İsveç	325.225	354.982	342.309	36.949	38.575	39.918
İtalya	1.424.490	1.508.701		196.980	211.804	
Letonya	46.447	52.169	54.640	7.381	8.394	10.753
Litvanya	51.456	55.333	56.026	12.279	15.908	18.134
Lüksemburg	53.001	49.991	53.016	9.575	8.803	8.807
Macaristan	213.153	228.891	250.989	20.608	25.152	30.479
Malta						
Polonya	732.049	863.395	897.414	102.807	111.826	128.315
Portekiz	325.532	332.854	321.203	40.819	42.607	44.835
Romanya			335.578			57.288
Slovakya	178.130	195.488	181.521	18.527	22.566	22.212
Slovenya	73.577	82.750	86.896	9.007	11.032	12.112
Yunanistan	443.941	432.846	510.741	36.773	23.761	34.002
AB Toplam	15.202.164	15.711.109		1.697.855	1.725.362	

Tablo 1.25: AB Ülkelerinde Karayolu İle Taşınan Yük Miktarı
Kaynak: AVROSTAT

	Ton		Ton-km	
	2006	2007	2006	2007
Almanya	243.495.221	248.636.446	63.975.228.537	64.684.977.257
Avusturya	9.182.854	12.106.530	1.837.233.324	2.596.617.407
Belçika	165.855.183		8.908.482.812	
Bulgaristan	5.950.297	6.622.307	785.547.405	1.010.837.176
Çek Cumhuriyeti	1.124.200	1.140.950	43.200.000	36.243.175
Fransa	71.447.695	76.004.253	9.004.845.466	9.208.121.210
Hollanda	317.853.239		42.309.788.593	
Lüksemburg	11.394.517	10.051.666	381.109.861	344.712.304
Macaristan	7.326.777	8.410.107	1.912.791.446	2.211.915.235
Polonya	6.609.000	6.444.450	289.000.000	276.717.027
Romanya	29.274.000	29.425.421	8.157.470.000	8.194.761.480
Slovakya	2.251.745	8.012.645	106.471.312	1.003.967.776

Tablo 1.26: AB Ülkelerinde İç Su Taşımacılığı İle Taşınan Yük Miktarı
Kaynak: AVROSTAT

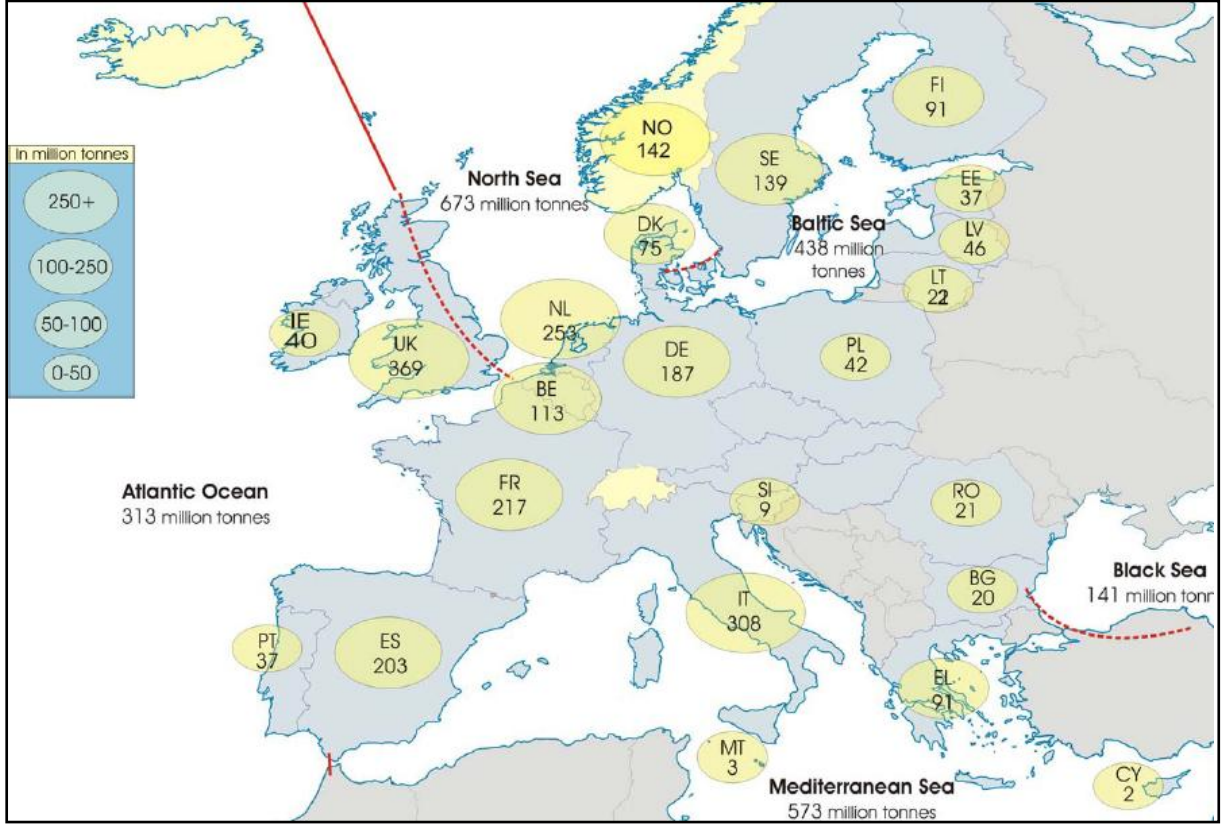
Toplam 41.000 kilometrelik **İç su yoluna** sahip AB-27 ülkelerinde, Finlandiya 8.000, Hollanda 6.595, Almanya 6.950, Fransa 5.372 kilometrelik paya sahiptir. AB ülkelerinde iç su taşımacılığı son 30 yılda görece düşük bir artış oranı, %17, ile artarken, iç su taşımacılığı, Hollanda gibi bazı ülkelerde karayolundan sonra ikinci taşımacılık türü konumundadır (Toplam taşımacılığın %30'u). Almanya ve Hollanda'nın iç su taşımacılığı Avrupa'nın yaklaşık %77'sini teşkil ederken Belçika, Hollanda, Almanya, Fransa ve Lüksemburg'un taşımacılığında önemli yer tutan Ren Nehri iç su taşımacılığında en önemli su yolu konumundadır. 2006 yılında AB-27 ülkelerinde toplam iç su taşımacılığı miktarı 137.711.168.756 ton-km olmuştur ⁷⁴.

⁷⁴ EUROSTAT Pocketbook 2007/2008 Edition

	2005	2006	2007
Almanya	284.865	302.789	315.051
Belçika	206.539	218.941	
Birleşik Krallık	584.919	583.739	
Bulgaristan	24.841	27.513	
Danimarka	99.688	107.674	
Estonya	46.546	49.998	
Fransa	341.470	350.334	
Güney Kıbrıs	7.290	7.924	
Hollanda	460.940	477.238	
İrlanda	52.146	53.326	
İspanya	400.019	414.378	
İsveç	178.122	180.487	185.039
İtalya	508.946	520.183	
Letonya	59.698	56.861	61.083
Litvanya	26.146	27.235	29.253
Malta	3.503	3.578	3.228
Polonya	54.769	53.131	
Portekiz	65.301	66.861	68.229
Romanya	47.864	46.700	
Slovenya	12.625	15.483	
Yunanistan	151.250	159.425	
Toplam AB	3.717.066	3.834.334	

Tablo 1.27: AB Ülkelerinde Denizyolu İle Taşınan Yük Miktarı (1.000 gros ton)
Kaynak: AVROSTAT

Tablo 1.27, limanlarda elleçlenen toplam yük miktarını bin gros ton olarak yansıtmaktadır (gros ton: gemilere yüklenen ve boşaltılan yük miktarı). Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Lüksemburg, Macaristan ve Slovakya'nın limanı olmadığı için listede yer almamaktadır. 2006 yılında gerçekleşen 3.834 milyon tonluk işlemin %64'ü boşaltmadır. En büyük payı %15 ile Birleşik Krallık alırken, İtalya %14, Hollanda %12, İspanya %11 ile onu takip etmiştir. 2006 yılında AB-27 ülkelerinin gerçekleştirdiği işlemlerin %40'ı sıvı yük, %25'i kuru yük ve %17'si konteyner işlemleridir. Rotterdam, Antwerp ve Hamburg limanları Avrupa limanları içerisindeki lider konumlarını muhafaza etmişlerdir.



Şekil 1.31: Avrupa Birliği'nde Yakın Denizyolu Taşımacılığı
Kaynak: AVROSTAT

2006 yılında **yakın deniz taşımacılığı**, AB'nin toplam deniz taşımacılığının %62'sini teşkil etmiştir. Birleşik Krallık %16'lık pay ve 369 milyon tonla ilk sırayı, İtalya ise %13,3'lük pay ve 308 milyon tonluk yük miktarıyla ikinci sırayı alırken bu ülkeleri Hollanda ve Fransa takip etmiştir. Yakın deniz taşımacılığının en yüksek hacimle gerçekleştiği denizler %28'lik pay ile Kuzey Denizi ve %26 ile Akdeniz olurken yakın deniz taşımacılığının toplam deniz taşımacılığı içerisindeki payı Finlandiya'da %93, Malta'da %92, İsveç'te %91, Danimarka'da %85 ve Yunanistan'da %84 olmuştur. Sıvı yük, yakın deniz taşımacılığının %50'sini oluştururken kuru yük %20, konteyner taşımacılığı ise %10,5 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılında ana AB limanlarından bu yolla taşınan konteyner trafiği hacmi 23,7 milyon TEU olarak gerçekleşirken Almanya 5,4 milyon TEU ile birinci, İtalya 4,1 milyon TEU ile ikinci olmuştur.

En yüksek hacimli yakın deniz taşımacılığı işlemi gerçekleştiren AB limanları sırasıyla Rotterdam (%7,4), Antwerp (%2,7), Marsilya (%2,4), Hamburg (%2,0) ve Le Havre (%1,8) olurken, Rotterdam Limanı AB içerisinde, en yakın rakibinin 3 katına yakın bir paya ulaşmıştır.

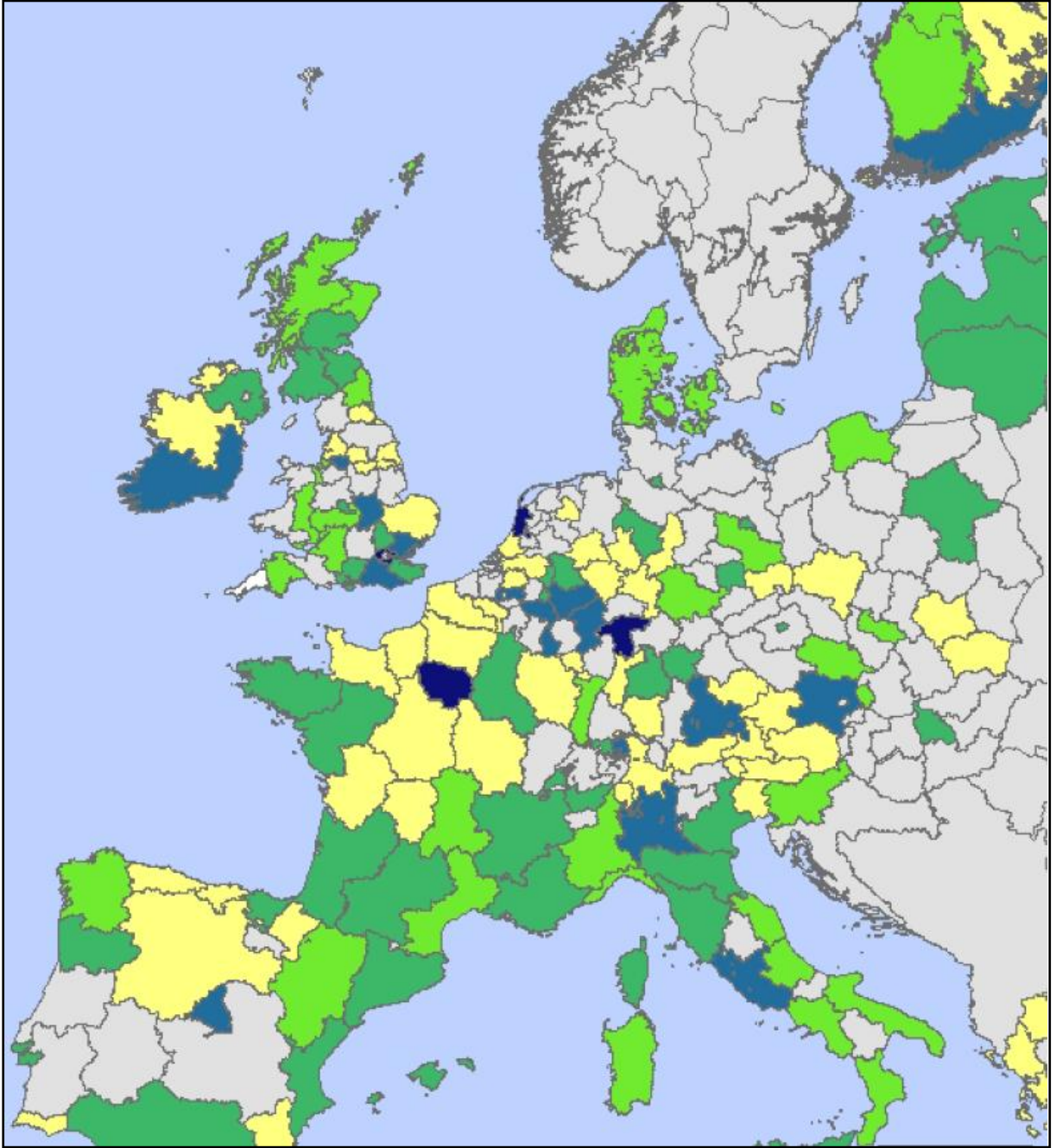
Yakın deniz konteyner taşımacılığında ise Rotterdam, Hamburg, Antwerp, Gioia Tauro ve Bremen limanları AB içerisinde ilk 5'te yer almaktadır.

	2006	2007		2006	2007
Almanya	3.269.210	3.418.376	İsveç	-	-
Avusturya	202.685	206.643	İtalya	810.446	
Belçika	1.037.357	1.203.245	Letonya	11.715	7.197
Birleşik Krallık	2.390.436	2.443.379	Litvanya	12.675	12.804
Bulgaristan		18.726	Lüksemburg	633.747	702.760
Çek Cumhuriyeti	59.523	59.911	Macaristan	64.882	67.591
Danimarka	7.363	7.431	Malta	18.061	17.990
Estonya	10.053	22.634	Polonya	39.610	44.730
Finlandiya	128.838	146.134	Portekiz	136.328	130.827
Fransa	1.591.982	1.706.769	Romanya	20.738	19.229
Güney Kıbrıs	44.848	42.024	Slovakya	5.376	2.282
Hollanda	1.621.469	1.709.271	Slovenya	6.593	12.515
İrlanda	132.062	132.754	Yunanistan	107.085	102.982
İspanya	504.763	510.579	AB Toplam	11.751.607	11.720.083

Tablo 1.28: AB Ülkelerinde Havayolu ile Taşınan Mal Miktarı (1.000 ton)
Kaynak: AVROSTAT

Diğer taşımacılık alternatifleri ile karşılaştırıldığında, **havayolu taşımacılığının** birlik içerisindeki payı oldukça düşük kalmaktadır. Bununla beraber her geçen yıl hava taşımacılığının hacmi artmakta ve havayoluyla taşınan malların hemen her biriminin değeri, diğer taşımacılık yöntemlerindekiyle göre daha fazla olmaktadır. Yüksek değerli ürünler, dayanıksız mallar, ekspres posta ve paketler hava taşımacılığını canlı tutmaktadır. 2006 yılında en çok yük taşınan merkezleri sırasıyla Frankfurt (2,1 milyon ton), Amsterdam (1,6 milyon ton), Paris (1,3 milyon ton), Londra (1,3 milyon ton), Brüksel (713 bin ton), Köln (691 bin ton) ve Lüksemburg (633 bin ton) kentlerindeki havalimanları olmuştur⁷⁵.

⁷⁵ European Union Energy and Transport Figures 2007



Şekil 1.32: AB'de Bölgelere Göre Hava Taşımacılığı Yoğunluğu
Kaynak: AVROSTAT

Şekil 1.32'de, koyu mavi alanlar hava taşımacılığını en yoğun kullanan bölgeleri, açık mavi alanlar ikinci sırada yoğun yerleri göstermekte, yeşil bölgeler koyudan açığa doğru arkalarından gelmekte, sarı ve gri kısımlar ise, yoğunluk açısından en sonda yer almaktadır.

1.2.5. Avrupa Birliği Taşıma Koridorları

Avrupa Birliği, ulaştırma alanında yapılan çalışmalara ve projelere büyük önem vermektedir. Birliğin ortak politikaya sahip olduğu konulardan birisi de ulaştırmaya yöneliktir. Ortak Pazarın tamamlanması, sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi liberalleşme yönünde atılan önemli adımlar, bir ortak ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Avrupa Birliği içerisinde önemli bir konuma sahip olan ulaşım sektörü, birlik GSMH'sinin %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. Hem birlik içi hem de üçüncü ülkelerle ilgili ulaştırma ağlarını kapsayan düzenlemeler içerisinde, birliğe aday bir ülke konumundaki Türkiye de önemli bir geçiş noktası teşkil etmektedir⁷⁶.

AB ulaştırma sisteminin amaçları arasında; emniyetli bir ulaşım sağlamak, çevreye verilen zararları en aza indirmek, trafik yoğunluğunu olabildiğince azaltmak, kombine taşımacılığı geliştirerek ulaşımda esnekliği artırmak, sürdürülebilir bir ulaştırma sektörü sağlamak, taşımacılıktaki dengesizliği önlemek için ulaştırmanın karayolu taşımacılığında denizyolu ve demiryollarına kaydırılması ile değişik taşımacılık modları arasında dengenin sağlanması sayılabilir. Etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı Avrupa iç pazarının gelişmesinde ve işleyişinde önemli bir faktördür. Bu nedenle AB her türlü çalışmasını ulaştırma sisteminin sürdürülebilir, çevre dostu ve rekabetçi olabilmesi temeline dayandırmaktadır. "Avrupa'nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı son Beyaz Kitabı bu çalışmaların detaylandırıldığı ve Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemini anlatan bir rehber niteliğindedir. Bu kitapta bazı öncelikler ve koridorlar belirlenmiştir. 2003 yılında ise yakın deniz taşımacılığı için deniz otoyolları projesi, genişleme ve doğu ulaşım koridorları için Pan-Avrupa kavramları eklenmiştir. Ayrıca Avrupa Ulaşım Ağları ve Galileo (Avrupa Uydu Navigasyon Sistemi) gibi büyük projeleri de kapsamaktadır. Ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar Avrupa Komisyonu'nca 1985, 1992, 1996 ve 2001 yıllarında hazırlanan "Beyaz Kitap"larda detaylı olarak ele alınmıştır. 2001 yılı Beyaz Kitap'ta belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri şöyle sıralanabilir⁷⁶:

- Demiryollarının güçlendirilmesi ve yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin ve güvenliğin artırılması
- Denizyolu ve iç suyollarıyla ulaşımı teşvik etmek
- Havayolu taşımacılığında büyüme ile çevre sağlığı arasındaki dengeye dikkat çekmek

⁷⁶ ÖZER Didem, 2008, AB Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, Avrupa Yapı Performansı Direktifi Ortak Eylem Platformu Yayınları

- Çok modlu/kombine taşımacılığı gerçekleştirmek
- Trans Avrupa ulaştırma ağını kurmak ve geliştirmek
- Ulaşım için etkin fiyatlandırma ile ilgili bir politika benimsemek
- Kullanıcıların hak ve yükümlülüklerini tanımak
- Yüksek kalitede şehir içi ulaşımı geliştirmek
- Araştırma ve teknolojiyi, temiz ve etkili ulaşımın hizmetine sokmak
- Küreselleşmenin etkilerini yönetmek
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için orta ve uzun vadeli çevresel hedefler geliştirmektir.

Trans Avrupa Ağları (TEN) 1980'lerde Avrupa'da tek bir pazar oluşturma fikrinden doğmuştur. İçerisinde ürünlerin, insanların ve hizmetlerin serbestçe dolaşmadığı bir ortamda büyük bir piyasadan söz etmek imkânsızdır. Bu nedenle piyasayı oluşturan çok sayıda bölge ve ulusal ağın etkin altyapılarla birbirine bağlanması gerekmektedir. Ekonomik ve sosyal bütünlüğü sağlamak amacıyla ekonomik rekabet temelli ve sürdürülebilir bir kalkınmanın ana parçasını oluşturmak amacıyla kurulmuştur. Amacı; ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerindeki mevcut fiziki altyapı şebekelerini iyileştirmektir.

Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) hukuki temeli Avrupa Birliği Sözleşmesi maddelerine dayanmaktadır. 1994 yılında gerçekleşen Avrupa Topluluğu zirvesinde kararlaştırılan 14 adet ulaştırma koridorunun 2010 yılına kadar tamamlanması öngörülmüştür. Kararda üye ülkeler, ulaşım ağının kendi sınırları içerisinde kalan kısımlarının finansmanından sorumlu tutulmakta ve belirli fonlardan destek alabilmektedirler. 2004 yılına gelindiğinde TEN-T yenilenmiş, taşıma koridorlarının sayısı daha önceki 14 koridoru da içerecek biçimde 30'a çıkartılmış ve projelerin tamamlanma tarihi için 2020 senesi öngörülmüştür. 2020 yılında TEN-T projesinin tamamlanmasıyla 89.500 kilometre yol, 20.000 kilometresi hızlı tren olmak üzere 94.000 kilometre demiryoluna ulaşılması hedeflenmektedir. Ayrıca 210 iç limanı kapsayan 11.250 kilometrelik iç su yolu sistemi, 294 liman ve 366 havaalanı olacağı öngörülmektedir. 30 hattın tamamlanmasıyla trafik sıkışıklığının %14 azalacağı düşünülmektedir⁷⁷. AB Ulaştırma Bakanları'nın 2004 yılında İspanya'da toplanmalarının ardından AB Komisyonu TEN-T ulaştırma koridorlarının AB'ye komşu ülkelerin ulaşım ağlarıyla bütünleştirilmesi konusunda çalışmalar yapmak üzere "High Level Group" adı ile bir çalışma grubu oluşturulmuştur ve öncelikli beş ulaştırma koridoru saptamıştır. Bu koridorlar şöyle sıralanmaktadır⁷⁸:

⁷⁷ TEN-T Priority Axes and Projects, 2005

⁷⁸ ÖZER Didem, 2008, AB Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, Avrupa Yapı Performansı Direktifi **Ortak** Eylem Platformu Yayınları

1. *Deniz Otoyolu:* Baltık Denizi, Barents, Avrupa'nın Atlantik sahilleri, Akdeniz, Karadeniz, Azak Denizi ve Süveyş kanalı yoluyla Kızıldeniz'e ulaşan koridor.
2. *Kuzey Koridoru:* AB'nin kuzey bölgesini Norveç, İsveç, Finlandiya, Belarus ve Rusya yoluyla Orta Asya ve Uzak Doğu'ya birleştiren koridordur.
3. *Merkez Koridoru:* Orta Avrupa'yı Ukrayna ve iç suyolları ile Karadeniz'e ulaştıran koridor olarak düşünülmüştür. Bu koridorun Orta Asya ve Kafkasya bölgesi ile birleştirilmesi, Trans-Sibirya demiryolu hattı ile doğrudan bağlantı sağlanması, Don ve Volga nehirlerinden iç suyolları kullanılarak Baltık Denizi ile bağlanması da bu koridorun kapsamı içerisinde planlanmıştır.
4. *Güneydoğu Koridoru:* Bu koridor AB ülkelerini Balkanlar ve Türkiye üzerinden Azak Denizi, Mısır ve Kızıldeniz'e bağlamak üzere düşünülmüştür. Ayrıca Balkan ülkelerinin Rusya, Irak, İran ve İran Körfezi ile birleştirilmesi de bu koridor kapsamındadır.
5. *Güneybatı Koridoru:* Bu koridor AB'yi Fas ve diğer Afrika ülkeleri ile bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Koridorun; Fas, Cezayir, Tunus, Mısır üzerinden Güney Afrika'ya uzatılması düşünülmektedir.

AB Komisyonunun TEN-T kapsamında belirlediği 5 önemli koridor içinde Türkiye Deniz Otoyolları projesinde ve Güneydoğu Koridorunda önemli bir yere sahiptir. Deniz otoyollarında Karadeniz ve Boğazlar denizyolu taşımacılığı açısından önemli bir rota teşkil etmektedir. Güneydoğu Koridoru ise AB ülkelerini Balkanlar ve Türkiye üzerinden, Azak Denizi, Mısır ve Kızıldeniz'e birleştirmek üzere düşünülmüştür.

AB Konseyi ve Parlamentosu 2003 yılında Marco Polo programını kabul etmiştir. Programın ilk ayağı 2003-2006 yılları arasında yürürlükte olup amacı; uluslararası karayolu yükündeki beklenen artışı kısa mesafeli denizyolu, demiryolu ve iç su taşımacılığına kaydırmaya yardımcı olmaktır. Marco Polo; yük taşımacılığını, karayolu taşımacılığından denizyolu, demiryolu ve iç su taşımacılığına yönlendiren projeler için Avrupa Birliği'nin finansman sağlayan programıdır. Mevcut ikinci Marco Polo programı, 2007-2013 yılları arasında yürürlükte olacak şekilde gerçekleştirilmiştir.

1	Berlin–Verona/Milano–Bologna–Napoli–Messina–Palermo Demiryolu Hattı
2	Paris–Brüksel–Köln–Amsterdam–Londra Hızlı Demiryolu Hattı
3	Güney-Batı Avrupa Hızlı Demiryolu Hattı
4	Doğu Hızlı Tren Hattı
5	Betuwe Hattı
6	Lyon–Trieste–Divaca/ Koper–Divaca–Ljubljana–Budapeşte–Ukrayna Sınırı Demiryolu Hattı
7	Igoumenitsa/Patras–Atina–Sofya–Budapeşte Otobanı
8	Portekiz/İspanya- Avrupa Kombine Hattı
9	Cork–Dublin–Belfast–Stranraer Demiryolu Hattı
10	Malpensa Havaalanı
11	Oresund Sabit Hattı
12	Kuzey Demiryolu/Karayolu Üçgeni
13	İngiltere/İrlanda/Benelüks Karayolu
14	Batı Kıyısı Ana Hattı
15	Galileo
16	Sines/Algeciras-Madrid-Paris Demiryolu Yük Taşımacılığı Hattı
17	Paris-Strazburg-Stuttgart-Viyana-Bratislava Demiryolu Hattı
18	Ren/Meuse-Tuna İçsuyolu Hattı
19	İber Yarımadası Hızlı Tren Koordinasyonu
20	Fehmarn Belt Demiryolu Hattı
21	Deniz Otobanları Hatları
22	Atina–Sofya–Budapeşte–Viyana–Prag– Nürnberg/Dresden Demiryolu Hattı
23	Gdansk–Varşova–Brno/Bratislava–Viyana Demiryolu Hattı
24	Lyon/Genova–Basle–Duisburg–Rotterdam/Antwerp Demiryolu Hattı
25	Gdansk–Brno/Bratislava–Viyana Demiryolu Hattı
26	İrlanda/İngiltere/Avrupa Demiryolu/Karayolu Hattı
27	Varşova–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki Baltık Demiryolu Hattı
28	Brüksel–Lüksemburg–Strazburg Demiryolu Hattında "Avrocapril" Projesi
29	Ege/Adriyatik Kombine Koridoru Demiryolu Hattı
30	Seine–Scheldt İçsuyolu Hattı

Tablo 1.29: TEN-T Kapsamında Belirlenen 30 Öncelikli Proje

Kaynak: TEN-T Priority Axes and Projects, 2005



Şekil 1.33: TEN-T Kapsamında Belirlenen 30 Öncelikli Proje

Kaynak: Luyckx, Olav, Trans-Avropen Networks Major Transnational Axes, 2007

Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA) girişimi, AB'ye üyelik sürecindeki aday ülkeler için ortaya konmuş bir programdır. TINA süreci, o dönemde AB'ye aday ülkeler olan; Estonya, Letonya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, Polonya, Slovenya, Romanya, Bulgaristan ve Kıbrıs'ın topraklarında çok modlu taşımacılık ağının geliştirilmesini başlatmak üzere tasarlandı. TINA Ağı, o dönemden bu yana, TEN-T projesinin gelecekteki uzantısı ve finansmanı için tartışma zeminini oluşturmuştur.

80'li yılların sonundan itibaren Avrupa Birliği'nin genişleme planlarında Doğu ve Güney Avrupa'yla entegrasyon önemli bir yer almıştır. 1990 yıllarından itibaren SSCB ve Yugoslavya'nın parçalanmasıyla ortaya birçok yeni devlet ve pazar çıkmıştır. Ayrıca Bulgaristan, Romanya gibi bazı eski sosyalist ülkelerin piyasa ekonomisine dönüşüyle batı

Avrupa'nın bu ülkelerle olan ticari ilişkileri önemli şekilde artmaya başlamıştır. Bu ülkelerin ilk zamanlarında görülen istikrarsızlık zamanla büyümeye, yeni yatırımlara ve altyapı projelerine dönüşmüştür.

Avrupa Topluluğu, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği amacıyla Pan-Avrupa kavramını yaratmıştır. Pan-Avrupa ulaştırma ağı üç Pan-Avrupa ulaştırma konferansı sonucunda geliştirilmiştir. PEN Koridorları, AB içindeki 14 öncelikli TEN-T tamamlamaktadır. Pan-Avrupa ulaştırma ağı aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır⁷⁹:

- Avrupa Birliği bölgesindeki Trans-Avrupa Ulaştırma ağı (TEN)
- Üye ülkeler içindeki ek ağ bileşenleri ve 10 koridordan oluşan TINA ağı
- Üye ülkelerde bulunan 10 Pan-Avrupa ulaştırma koridoru
- Denizcilik bölgelerini kapsayan 4 Pan-Avrupa Ulaşım Alanı
- Avrupa-Asya hatları (özellikle de TRACECA)

Pan-Avrupa Taşıma Koridorları fikri de 1990'lı yıllara dayanmaktadır. 1990 yılında Dublin ve Roma'da yapılan AB toplantılarında, birlik içi taşıma politikaları ortaya konulmuş, 1991 yılında yapılan Pan-Avrupa Taşıma Konferansı çerçevesinde tüm Avrupa için taşıma politikalarını meydana getiren Prag Deklarasyonu oluşturulmuştur. Tüm taşıma türlerini ele alan konferanstaki politikalar 1997 Helsinki'de daha somut hale getirilmiş ve birlik üyeleri arasında harmonizasyonun sağlanması, gelecek ihtiyaçların belirlenmesi, taşıma güvenliği ve aday ülkelerle ilişkiler gibi konular analiz edilmiştir. Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı 10 ulaştırma koridorunu ve 4 ulaştırma alanını (PETrAs) kapsamaktadır. Pan-Avrupa Taşıma Konferansları kapsamında belirlenmiş koridorlara uygun altyapı planları geliştirilmiştir. Bu koridorlar şu şekildedir⁸⁰: (Erdal, 2006: 2)

1. Baltık Karayolu 445 kilometre, Baltık Demiryolu 550 kilometre, kara-demiryolu.

Helsinki (Finlandiya), Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Kaunas-Klaipeda (Litvanya), Varşova-Gdansk (Polonya), Kaliningrad (Rusya)

2. Kara ve demiryolu toplam uzunluğu 1.830 kilometre olacak şekilde ve çoğunlukla birbirine paralel.

⁷⁹ KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 11-13, YÖK Yüksek Lisans Tezi

⁸⁰ ERDAL Murat, 2006, Pan-Avrupa Taşıma Koridorları, Tedarik Zinciri Konferansı, Mayıs 2006

Berlin (Almanya), Poznan-Varsova (Polonya), Brest - Minsk (Belarus) Smolensk-Moskova-izhni Novograd (Rusya)

3. Kara ve demiryolu. Çoğunlukla birbirine paralel ve toplam uzunluk 1.640 kilometre

Berlin-Dresden (Almanya), Wroclaw-Katowice-Krakow (Polonya), Lviv-Kiev (Ukrayna)

4. Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlamaktadır. Kara ve demiryolu, Tuna Nehri feribot bağlantısı, hava ve deniz limanları, kombine taşıma. Toplam uzunluk 3.258 kilometre.

Berlin-Dresden-Nürnberg (Almanya), Prag-Brno (ek Cumhuriyeti), Viyana (Demiryolu)-(Avusturya), Bratislava-(Slovakya), Gyor-Budapeste-(Macaristan) Arad-Craiova-Bükreş-Köstence (Romanya), Sofya-Plovdiv (Bulgaristan), Selanik (Yunanistan), İstanbul (Türkiye)

5. Kara ve demiryolu. Toplam uzunluk 1.600 kilometre

Venedik-Trieste (İtalya), Koper-Ljubljana-Maribor (Slovenya), Macaristan Sınırı-Budapeşte-(Macaristan), Uzgorod-Lviv-Kiev (Ukrayna)

Güzergah A: Bratislava-Zilina-Ksice (Slovakya)

Rijeka-Zagreb-Osijek (Hırvatistan)-Budapeşte(Macaristan)

Güzergah B: Rijeka-Zagreb (Hırvatistan)

Macaristan Sınırı-Budapeşte (Macaristan)

Güzergah C: Ploce-Saraybosna (Bosna-Hersek)

Osijek (Hırvatistan)-Budapeşte (Macaristan)

6. Kara ve demiryolu, Koridor 5 ile bağlantı, kombine taşıma. Toplam uzunluk 1.800 kilometre.

Gdansk-Katowice (Polonya)-Zilina (Slovakya)

Güzergah A: Grudziadz-Poznan (Polonya)

Güzergah B: Katowice (Polonya)-Ostrava (ek Cumhuriyeti)-Koridor 4 ile bağlantı.



Şekil 1.34: Pan-Avrupa Taşıma Koridorları

Kaynak: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/archive/c/c7/200710180805351_Pan_Avropetransport.png

7. Tuna nehir yolu ile Almanya'dan Karadeniz'e; Ren ve Maine nehri yolu ile Kuzey Denizi ile bağlantı.

Almanya, Avusturya, Bratislava (Slovakya), Győr-Gönyü (Macaristan), Hırvatistan, Sırbistan, Ruse-Lom (Bulgaristan), Moldova, Ukrayna, Köstence (Romanya)

8. Kara ve demiryolu, Durres Limanı, Bitola'da kombine taşıma. Toplam uzunluk 1.300 kilometre.

Durres-Tiran (Arnavutluk), Üsküp-Bitola (Makedonya), Sofya-Plovdiv-Dimitrovgrad-Burgaz-Varna (Bulgaristan)

9. Kara ve demiryolu, liman bağlantısı. Toplam uzunluk 6.500 kilometre

Helsinki (Finlandiya), Vyborg- St.Petersburg-Pskov-Moskova-Kaliningrad (Rusya), Kiev-Ljubasevka (Ukrayna)-Kishinev (Moldova)-Bükreş (Romanya)-Dimitrovgrad (Bulgaristan)-Alexandroupoli (Yunanistan)

Güzergah A: Ljubasevka-Odessa (Ukrayna)

Güzergah B: Kiev (Ukrayna)-Minsk (Belarus)-Vilnius-Kaunas-Klaipeda (Litvanya), Kaliningrad (Rusya)

10. Kara ve demiryolu, liman bağlantısı. Toplam uzunluk 2.360 kilometre.

Salzburg (Avusturya)-Villach-Ljubljana (Slovenya)-Zagreb-Nis (Hırvatistan)-Belgrat (Sırbistan) Üsküp (Makedonya)-Selanik (Yunanistan)

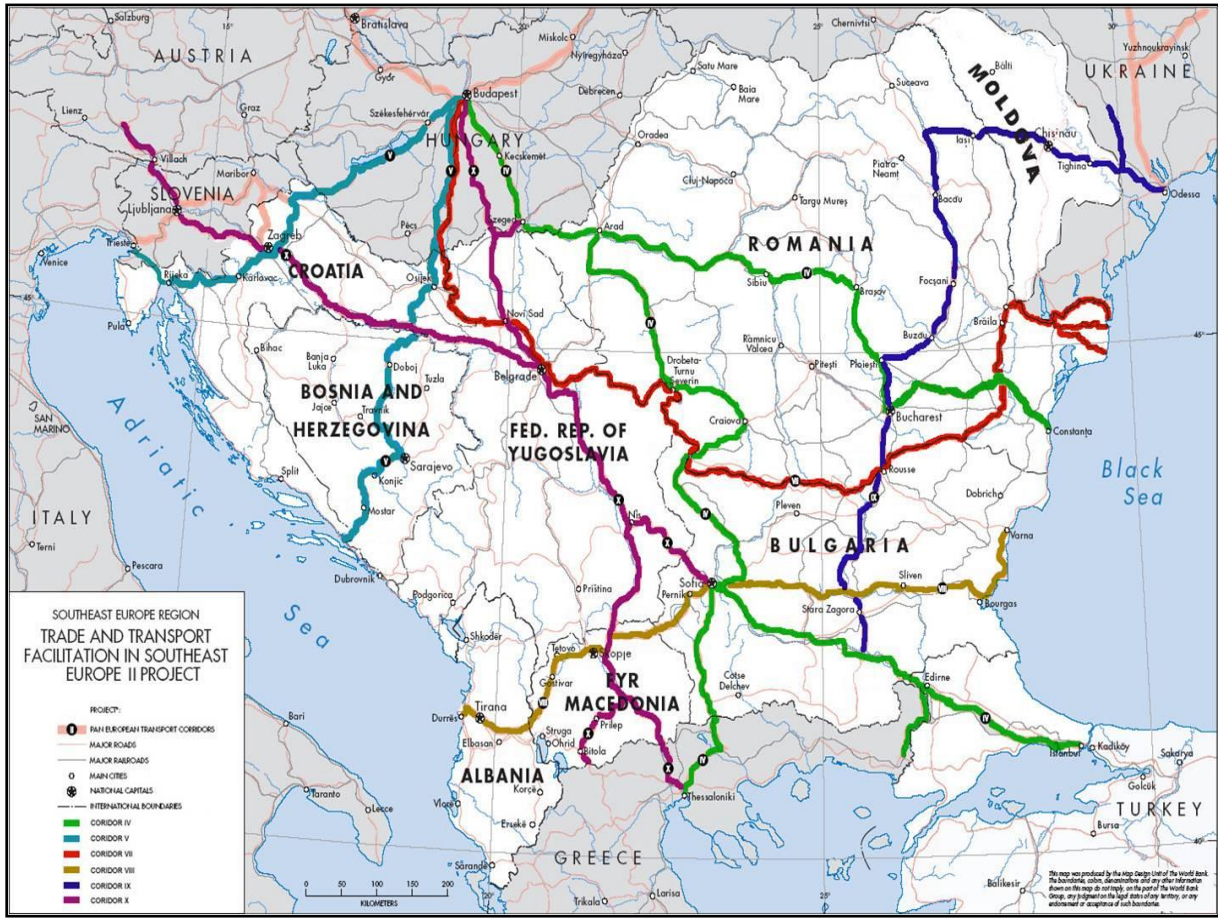
Güzergah A: Graz (Avusturya)-Maribor (Slovenya)-Zagreb (Hırvatistan)

Güzergah B: Belgrat-Novı Sad (Sırbistan)-Budapeşte (Macaristan)

Güzergah C: Nice-Sofya (Bulgaristan)-Koridor 4 Bağlantısı.

Güzergah D: Bitola (Makedonya)-Florina-Via Egnata-Igoumenitsa (Yunanistan)

Koridor 4, kuzeybatı-güneydoğu yönlü, Dresden/Nürnberg'den (Almanya) başlayıp, Prag (Çek Cumhuriyeti), Viyana (Avusturya)/Bratislava (Slovakya) ve Budapeşte'den (Macaristan) geçerek Romanya'ya ulaşan çok modlu bir hattır. Koridor, Romanya'da iki kola ayrılmaktadır. Kuzey kolu Arad'dan başlayarak, Bükreş üzerinden Karadeniz'deki Köstence'ye ulaşmaktadır. Güney kolu ise yine Arad'dan başlayarak Craiova üzerinden Sofya'ya (Bulgaristan) ulaşmakta ve burada yeniden ikiye ayrılarak bir kolu Selanik (Yunanistan) bir kolu da İstanbul'a yönelmektedir. 4. Koridor'un ülkemiz sınırları içindeki uzunluğu 260 kilometredir.



Şekil 1.35: Pan-Avrupa Koridoru 4
Kaynak: www.ibrd.org

Almanya, Orta Avrupa ve Balkan ülkeleri üzerinde İstanbul'a ulaşan 4. Koridor'un (Berlin – Nürnberg – Prag – Budapeşte – Köstence – Selanik - İstanbul); İstanbul - Kars- Vale – Tiflis - Bakü demiryolu, İstanbul - Nahçıvan demiryolu ve karayolu, İstanbul - Batum/Vale – Tiflis - Bakü karayolu, İstanbul – Varna – Köstence – Odessa - Poti/Batum denizyolu, Tiflis – Bakü – Türkmenistan - İran demiryolu ve karayolu ile Kafkaslar ve Orta Asya'ya bağlanması hedeflenmektedir. Koridor 4'ün yanı sıra, Pan-Avrupa Ulaşım Sistemi içinde başka birçok öncelikli karayolu ve demiryolu koridorları, 4. koridor üzerinden İstanbul bağlantılı olarak Türkiye'ye ulaşmaktadır. Bunlar: Koridor 7 (Tuna), Koridor 8 (Dures – Tirana – Üsküp – Sofya - Varna), Koridor 9 (Helsinki – Kişinev – Bükreş – Dimitrovgrad - Alexandropoli), Koridor 10 C Tali Hattıdır. (Niş - Sofya) 4. Koridorun bir önemi de, 8. Koridor ile Sofya'da kesişmesinden kaynaklanmaktadır. 8.Koridor, Türkiye'nin Makedonya-Arnavutluk ve İtalya'nın Adriyatik Limanları ile bağlantısını sağlayacak, güzergah seçeneklerini arttıracak ilave bir koridordur. 10. Koridor ana güzergâhı Avusturya, Slovenya, Hırvatistan, Sırbistan,

Makedonya, Bulgaristan ve Yunanistan'dan geçen, 3 tali hattı bulunan bir koridordur. Türkiye, Niş-Sofya-İstanbul tali hattı ile bu koridorda yer almaktadır. 10. Koridor; Türkiye ile Türkiye'nin Avrupa'daki en büyük ticari partneri olan Almanya arasında mesafe olarak en kısa demiryolu güzergâhını içermektedir⁸¹.

Bağladıkları yerlere bakılmaksızın görüşmelerin yapıldığı yerlere atıfta bulunularak Helsinki veya Girit Koridorları diye de adlandırılan çok modlu koridorlar, 25.310 kilometresi demiryolları ve 23.930 kilometresi otoyollardan oluşan 48.240 kilometrelik toplam uzunluğa sahiptirler. Hava limanları, limanlar ve terminaller, Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri arasında, bu uzun mesafeli bağlantılar boyunca, modlar arası bağlantı noktaları olarak hizmet vermektedirler.

Pan-Avrupa taşıma koridorları politikalarının özünde ticaret hacminin artırılması, enerji ihtiyacının karşılanması, ve siyasi nüfuz alanının genişletilmesi vardır. Bu yüzden doğu ve güneyle entegrasyon önem kazanmaktadır. Taşıma koridorları Doğu Avrupa ekonomisine canlılık getirmektedir ve altyapıya yapılan yatırımlar sonucu doğrudan yabancı sermaye bu bölgeye doğru kanalize olmaktadır.

Pan Avrupa Ulaştırma Alanlarının gelişimi ise 1997 yılındaki Pan-Avrupa Konferansı'nda koridorlara ek olarak işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla ortaya çıkmıştır. İlgili ülkeler tamamlayıcı kavram olan Pan-Avrupa Ulaşım Alanları'nı (PETrA) onaylamışlardır. PETrA bölgeleri şunlardır ⁸¹:

- Barent Avro-Arktik Ulaşım Alanı
- Karadeniz Ulaşım Alanı
- Akdeniz Havzası Ulaşım Alanı
- Adriyatik / İyon Denizleri Ulaşım Alanı

Türkiye, bu ulaşım alanlarından, Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanı (BS-PETrA) içerisinde değerlendirilmektedir. Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanı; Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri birbirleriyle, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini Pan-Avrupa ulaştırma koridorları aracılığıyla, Kafkas Kanalını Merkez Asya'ya TRACECA aracılığıyla ve Akdeniz Pan-Avrupa ulaşım alanını bölgeyle bağlayan bir hattır. Karadeniz ulaşım alanına üye ülkeler Moldova, Ukrayna, Rusya, Gürcistan, Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Yunanistan'dır. Ayrıca Ermenistan, Azerbaycan ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Sekreteryasından birer temsilci gözlemci niteliğindedir. Karadeniz ulaşım alanı, bölgesel ulaştırma altyapısının TEN-T ve ulaştırma

⁸¹ KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 16-17, YÖK Yüksek Lisans Tezi

koridorlarıyla, Orta ve Doğu Avrupa'daki ülkelerde birleştirilmesini tasarlamaktadır. Alan kara, deniz, hava ve demiryolu taşıma modlarını kapsamaktadır.



Şekil 1.36: Karadeniz Ulaşım Alanı

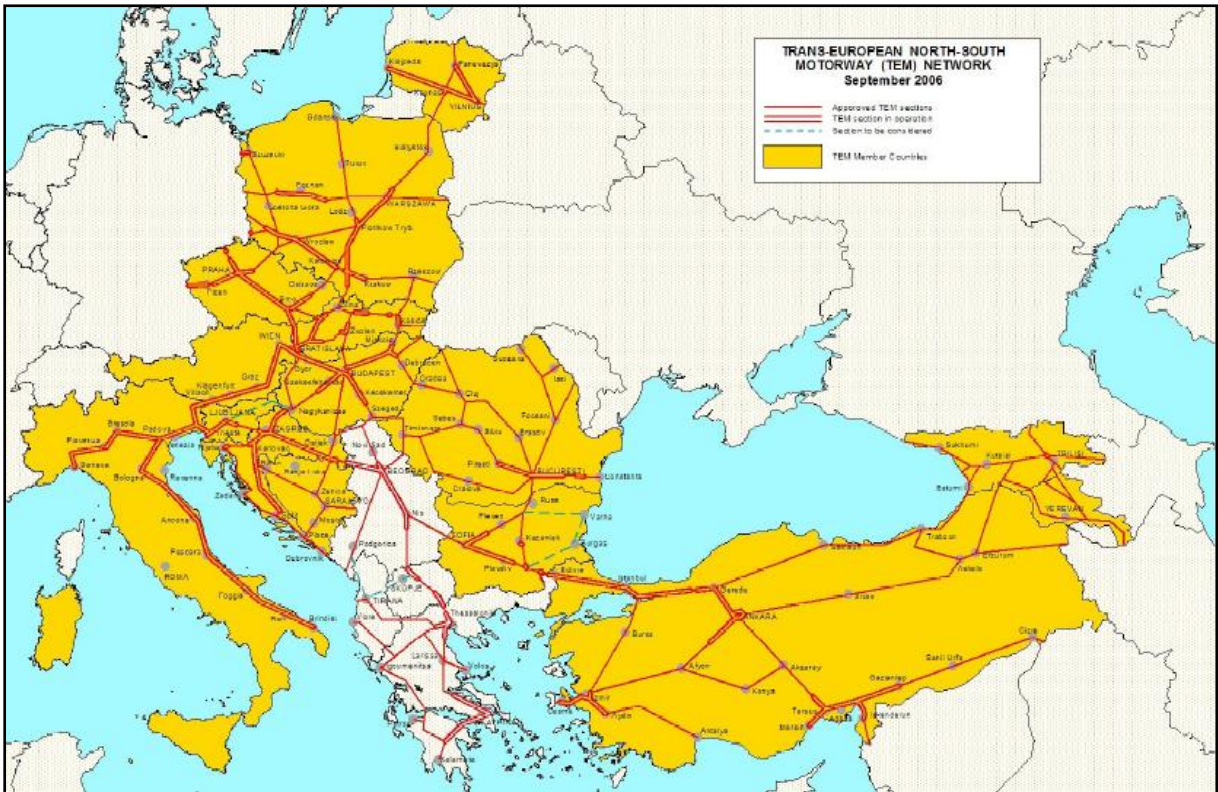
Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.317, YÖK Doktora Tezi

Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanının temel amacı; bölgedeki insan ve malların değişkenliğinin devamlılığını sağlamak, kullanıcılarına yüksek kaliteli altyapıyı kabul edilebilir ekonomik şartlarda sunmak, karşılaştırmalı avantajlarını hesaba katarak tüm ulaştırma şekillerini içermek, mevcut kapasitelerin optimal kullanılmasını sağlamak, ekonomik ve çevresel olarak uygulanabilir olmak ve TEN ağına, Merkez, Doğu ve Batı Avrupa ve Akdeniz ülkelerine bağlanabilir olmaktır. Toplamda 44 limana sahip Karadeniz Ulaşım Alanı dâhilindeki Türk limanları şunlardır: Marmara Denizi'nde İstanbul, Tekirdağ, Bandırma, Haydarpaşa ve Kocaeli-Derince Konteyner terminali; Ege Denizi'nde İzmir Limanı ve Karadeniz'de Zonguldak, Samsun ve Trabzon limanları. Karadeniz'de Türkiye'de olmayan diğer limanlar ise Burgaz, Varna, Odessa, Batum ve Poti'dir. Karadeniz Pan-Avrupa Ulaşım Alanı kapsamında Türkiye'de yer alan altyapı projeleri şunlardır: İstanbul Boğaz Tüp Geçit Projesi, Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesi, Karadeniz Sahil Yolu Projesi, Kars - Tiflis Demiryolu Projesi, Samsun - Mersin/İskenderun Demiryolu Projesi, Samsun ve Mersin limanları ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, Illychevsk limanları arasında demiryolu - denizyolu kombine taşımacılık hattının oluşturulması projesi⁸².

⁸² KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 19, YÖK Yüksek Lisans Tezi

1.2.5.1. Karayolu Taşıma Koridorları

UNECE Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (TEM); 1977 yılında 10 Avrupa Ülkesinin katılımı ile Avrupa Ekonomik Komisyonu (ECE) ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) desteğinde başlatılmış ve halen devam etmekte olan Avrupa ulaştırma sisteminin bölgesel bir alt projesidir. Projenin ana amaçları; Avrupa'da projeye katılan ülkeler içindeki ve arasındaki yol trafiğini kolaylaştırmak, taşımacılık operasyonlarının kalite ve etkinliğini artırmak, Batı, Doğu, Orta ve Güneydoğu Avrupa arasındaki otoyol şebekesinde mevcut eksik ve dengesizlikleri ortadan kaldırmak ve Avrupa ulaştırma altyapı sisteminin bütünleşme sürecine yardımcı olarak bölgenin toplam gelişimini artırmaktır. TEM Projesi, bölünmüş ve her biri en az iki şeritli, yüksek kapasiteli, standartlara uygun, güvenli, hızlı ve konforlu bir yol ağıyla bölgede modern trafik hizmetinde bir kalite sağlamayı ve bu yolla tüm Avrupa kıtasının sosyal ve ekonomik gelişmesine katkıda bulunmayı hedeflemiştir. Üye ülkeler; Romanya, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Macaristan, İtalya, Litvanya, Polonya, Slovakya, Türkiye ve Avusturya iken gözlemci ülkeler İsveç, Ukrayna ve Sırbistan'dır.

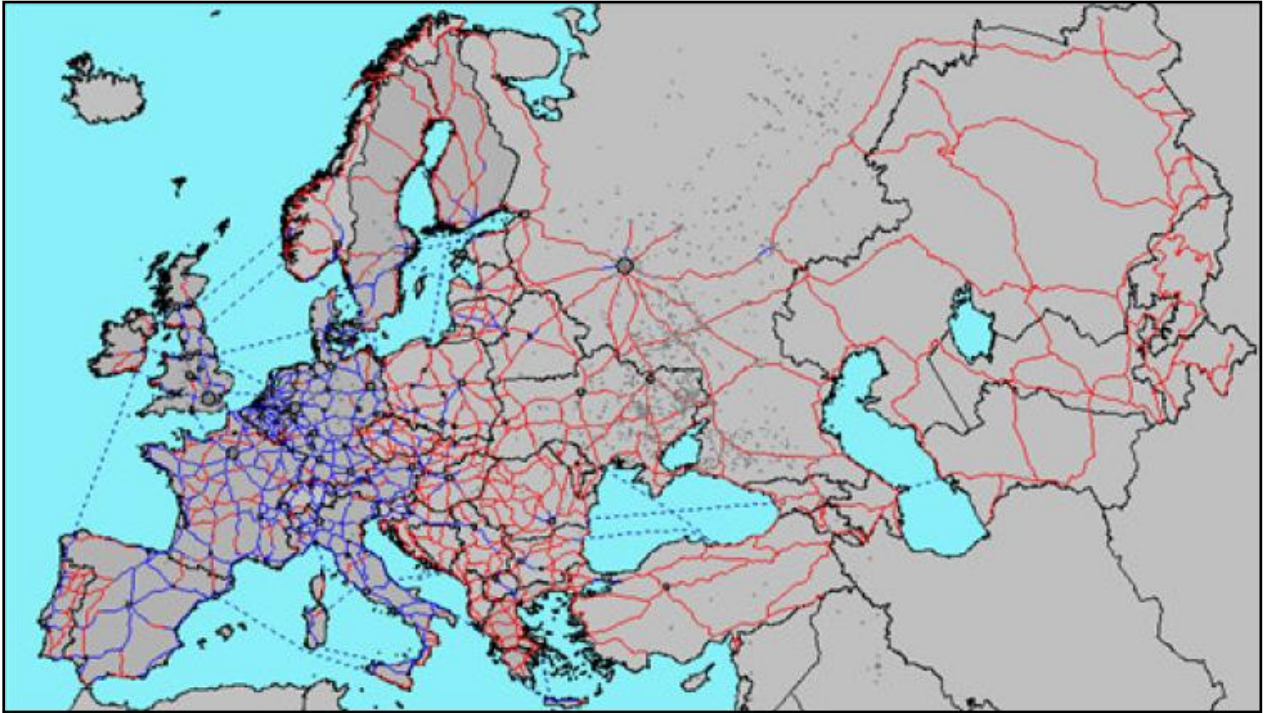


Şekil 1.37: Trans-Avrupa Kuzey Güney Otoyolu Projesi

Kaynak: <http://www.unece.org/trans/main/tem/images/temmap.pdf>

TEM Projesine doğu-batı istikametinde yeni hatlar ilave edilerek TEM ağı yaklaşık 23.853 kilometreye çıkartılmıştır. Avrupa Otoyolu Projesi yol ağının Türkiye sınırları içinde kalan bölümü yaklaşık 6.921 kilometre olup, bu uzunluk tüm ağın yaklaşık %29'unu oluşturmaktadır. Türkiye'den sonra en uzun TEM otoyolu ağına sahip ülkeler Polonya (%14,1) ve Romanya (%12,3)'dür. Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp doğuda Sarp ve Gürbulak Sınır Kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur Sınır Kapılarına ulaşmaktadır. TEM Projesi kapsamında yer alan yolların büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası Avrupa Yol Ağı Şebekesinin bir parçasıdır. TEM'in gereksinimleri şöyle sıralanabilir⁸³:

- Projeye katılan ülkeler arasındaki ve Avrupa'daki uluslararası karayolu trafiğinin kolaylaştırılması
- Taşımacılık operasyonlarındaki etkinliğin artırılması
- Batı, Doğu, Orta ve Güneydoğu Avrupa arasındaki karayolu ağı başta olmak üzere, ulaşım altyapısındaki dengesizliklerin ve boşlukların giderilmesi
- Bölgenin kalkınmasını geliştirmek amacıyla Avrupa ulaşım altyapılarının entegrasyon sürecinin desteklenmesi



Şekil 1.38: E-Karayolu Projesi

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.142, YÖK Doktora Tezi

⁸³ KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 63, YÖK Yüksek Lisans Tezi

Avrupa'da karayolu taşımacılığını geliştirmek için E-Karayolu Projesi (UNECE-AGR) hayata geçirilmiştir. Anlaşmayı imzalayan ülkeler önerilen karayollarından oluşan bir şebeke kurmuştur. Yollar kuzey-güney ve doğu-batı doğrultulu şekildedir. Bir yolun "E" yolu olarak nitelendirilmesi, güvenlik, donanım gibi belli standartları haiz olmasını ve o standartların korunmasını gerektirmektedir. E-Karayolu Ağı (AGR), 2001 yılında Kafkaslar ve Merkez Asya'yı da içine alacak şekilde genişletilmiştir. Toplamda 250 civarında yoldan oluşmakta ve uzunluğu 150.000 kilometreyi geçmektedir. Türkiye, AGR - Güneydoğu Avrupa Uluslararası Yol Ağı dâhilindedir. AGR hükümlerine göre, Avrupa'dan Türkiye'ye iki ana arter girmektedir: Bunlar Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80 ile Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90'dır. Bu iki ana güzergâh, Anadolu üzerinden geçerek İran ve Irak sınırlarında Asya ve Ortadoğu Uluslararası Yol Ağlarına bağlantı sağlayacak şekilde düzenlenmiş olup, Türkiye'deki E-yolların uzunluğu 7.022 kilometredir⁸⁴.



Şekil 1.39: Türkiye'deki E-Yolları

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, *Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması*, s.142, YÖK Doktora Tezi

⁸⁴ ÇETİN İsmail Bilge, 2007, s.310, ve KARATAŞ Çimen, 2003, s. 67



Şekil 1.40: TEN-T Karayolu Ağı

Kaynak: http://ec.Avropa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/road/2004_guidelines_roads_



Şekil 1.41: Pan Avrupa Karayolu Koridoru 4

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.142, YÖK Doktora Tezi

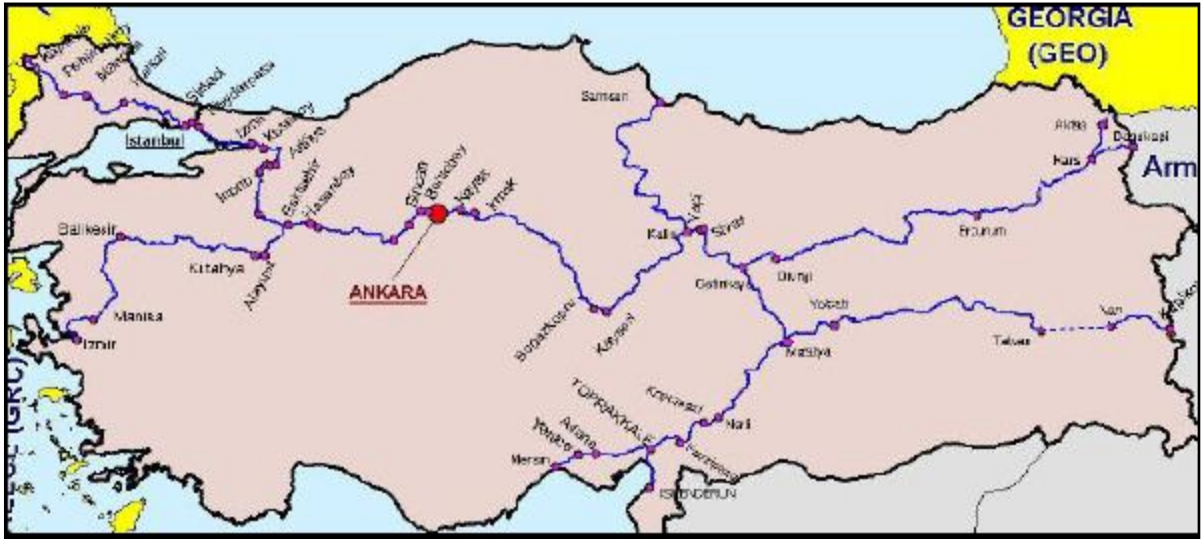
Pan-Avrupa Koridorları içerisinde Türkiye'yi en yakından ilgilendiren dördüncü koridordur. Bu koridora ait karayolları Şekil 1.41'de görülmektedir.

1.2.5.2. Demiryolu Taşıma Koridorları

Trans - Avrupa Demiryolu Projesi (TER), Orta ve Doğu Avrupa ülke hükümetleri tarafından, bu ülkelerde etkin bir uluslararası demiryolu ve birleşik ulaştırma sistemi geliştirmek amacıyla; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun himayesi altında Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması (AGC) ve Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması'na (AGTC) uygun olarak tesis edilmiş bölgesel bir işbirliği oluşumudur. Projenin amacı; Kuzey, Batı ve Orta Avrupa'dan Ortadoğu ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir alan içerisinde uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında önemli bağlantılar sağlamak ve etkin bir kombine taşımacılık sistemine işlerlik kazandırmaktır. Trans-Avrupa Demiryolu Projesi kapsamında üye ülke sayısı 16'dır.

Türkiye'nin TER kapsamındaki hatlarının uzunluğu yaklaşık 4800 kilometredir. TER'in temel amaçları şöyle sıralanabilir⁸⁵:

- Merkezi, Doğu ve Güney Doğu Avrupa ülkeleri arasında etkin ve verimli bir uluslararası demiryolu ve kombine taşımacılık sisteminin geliştirilmesi,
- Demiryolu taşımacılığında kalite ve verimliliğin artırılması,
- Bölgedeki trafik tıkanıklığının önemli bir bölümünün yok edilmesi,
- Uluslararası ana karayolları üzerindeki çevre ve emniyet problemlerinin azaltılmasına katkıda bulunulması.



Şekil 1.42: Trans Avrupa Demiryolu Projesi Türkiye Ağı

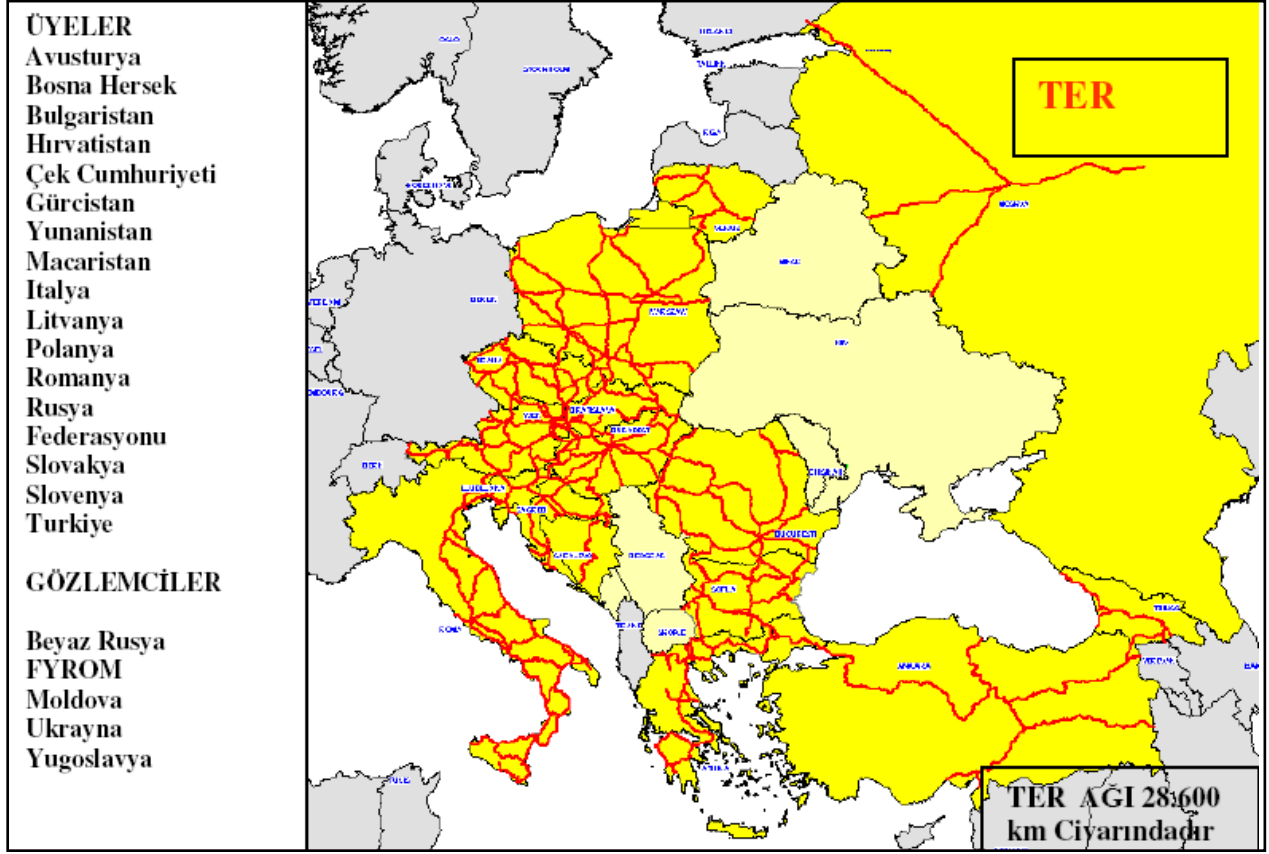
Kaynak: http://www.unece.org/trans/main/temtermp/img/turkey_ter.pdf

E 070	KAPIKULE (BULGARİSTAN SINIRI)-SİRKECİ-İSTANBUL-HAYDARPAŞA-ANKARA-KALIN-ÇETİNKAYA-MALATYA-KAPIKÖY (İRAN SINIRI)	TN 109
	Çetinkaya-Divriği-Erzurum-Kars-Doğukapı (Ermenistan sınırı)	
	Kars-Çıldır-Aktaş (Gürcistan sınırı)	
E 074	Eskişehir-Alayunt-Balıkesir-Manisa-İzmir	TN 118
E 097	Samsun-Kalın-Çetinkaya-Malatya-Narlı-Toprakkale-İskenderun/Mersin	TN 133

Tablo 1.30: Türkiye'deki TER Hatları

Kaynak: KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 74, YÖK Yüksek Lisans Tezi

⁸⁵ KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 73, YÖK Yüksek Lisans Tezi



Şekil 1.43: TER Üyesi Ülkeler

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.148, YÖK Doktora Tezi

E-Demiryolu projesi (UNECE AGC) yeni demiryollarının inşası ile sürdürülebilir ve çevreye saygılı demiryolu ağlarının oluşturulması amacıyla oluşturulmuştur. E-Demiryolu Ağı (AGC) Anlaşma tarafları Uluslararası E-demiryolu ağını kendi kanunlarıyla uyum içinde, ulusal programları çatısı dahilinde üstlenmeyi düşündükleri, uluslararası öneme sahip ana demiryolu hatlarının inşası ve geliştirilmesi için bir işbirliği planı olarak kabul etmişlerdir. Kafkaslar ve Orta Asya'daki ana uluslararası demiryolu hatlarının "E" demiryolu ağına katılması ile ağ genişlemiştir. Türkiye'den geçen E-Demiryolu hatları ise Trans - Avrupa Demiryolu hatları ile önemli ölçüde çakışmaktadır. Türkiye ile Avrupa arasında demiryolu ulaşımı; Türkiye ile Bulgaristan arasında Kapıkule sınır garı ve Türkiye ile Yunanistan arasındaki Uzunköprü sınır garı üzerinden yapılmaktadır. Bu bölgede yapılan uluslararası demiryolu taşımacılığı Pan-Avrupa 4 ulaşım koridoru kapsamında bulunmaktadır.



Şekil 1.44: Pan-Avrupa Demiryolu Koridoru 4

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.314, YÖK Doktora Tezi



Şekil 1.45: Türkiye'deki E-Demiryolu Hatları

Kaynak: ÇETİN İsmail Bilge, 2007, Denizyolu Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgili Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması, s.311, YÖK Doktora Tezi

TEN-T kapsamında yer alan Avrupa kıtası demiryolu bağlantıları Şekil 1.46'da görülmektedir.



Şekil 1.46: TEN-T Demiryolu Ağı

Kaynak: http://ec.Avropa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/rails/2004_guidelines_rails

1.2.5.3. Denizyolu Taşıma Koridorları

TEN-T kapsamında öncelik deniz otoyolları ve demiryoluna verilmektedir. Uzun kara koridorlarının, uzun deniz bağlantı yollarıyla dengelenmesi öngörülmekte, deniz otoyollarının kara tıkanıklıklarına alternatif oluşturması ve AB'nin ana ulaşım ağlarına destek sağlaması hedeflenmektedir. AB 1992 yılından bu yana, yakın deniz taşımacılığını Avrupa taşımacılığının önceliklerinden birisi olarak belirlemiştir. Yakın Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan taşımacılıktır. Buna göre yakın denizyolu taşımacılığı; iç suyolları ve uluslararası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan besleyici hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve EFTA üyesi olan Norveç ile İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığı yakın denizyolu taşımacılığıdır. Kısaca Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda belirtildiği gibi Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde de tanımlanabilir.

AB "Deniz Otoyolları" konseptine büyük önem vermektedir. Bu kavram TEN-T altında bir ülkenin kara sınırına gelindiğinde bitmeyen koridorlar oluşturulması yolunda bir açıklamadır. Yakın deniz taşımasının, yeni hizmetler yaratmanın ve ulaşım hatlarını iyileştirmenin entegrasyonunu ve altyapı oluşturulmasını içerir⁸⁶. Bu yolla Doğu ve Batı Akdeniz bölgeleri birleşecek ve ticaret artacaktır. Konsept Avrupa'da yeni deniz merkezli kombine lojistik zincirleri yaratmayı hedeflemektedir. Bu zincirler daha sürdürülebilir olacaktır ve ticari olarak sadece kara taşımacılığından daha etkin olması gerekmektedir. Bu otoyollar Avrupa üzerinden pazarlara ulaşımı kolaylaştıracak ve Avrupa'nın aşırı kapasiteyle çalışan yol sistemini rahatlatacaktır. Entegre ulaşım sistemi için sadece liman taşımacılığı değil, buna tamamlayıcı olarak demiryolu ve iç suyolları da göz önünde bulundurulacaktır⁸⁷.

Deniz otoyollarının çeşitli tanımları şöyle yapılmaktadır⁸⁸:

- Avrupa Komisyonu Deniz Otoyolları Semineri 2003'e göre: bölgeleri birleştiren ve çevresel bölgelerle bağlantılar kuran, tıkanıklıkları önleyen ve AB'nin dünya pazarlarına ulaşımını sağlayan denizcilik bağlantıları. (Kısa deniz taşımacılığına

⁸⁶ KOKKINOS Yiannakis, 2005, Motorways of The Sea In Practice – Partnership Between Ports and Shipping

⁸⁷ TEN-T Priority Axes and Projects, 2005, s.9

⁸⁸ AIFADOPOULOU, G., 2004, Motorways of The Sea As Part of The Revised TEN-T

benzer noktaları olduğu fakat TEN-T içindeki fonksiyonu açısından daha kapsamlı olduğu belirtilmiştir.)

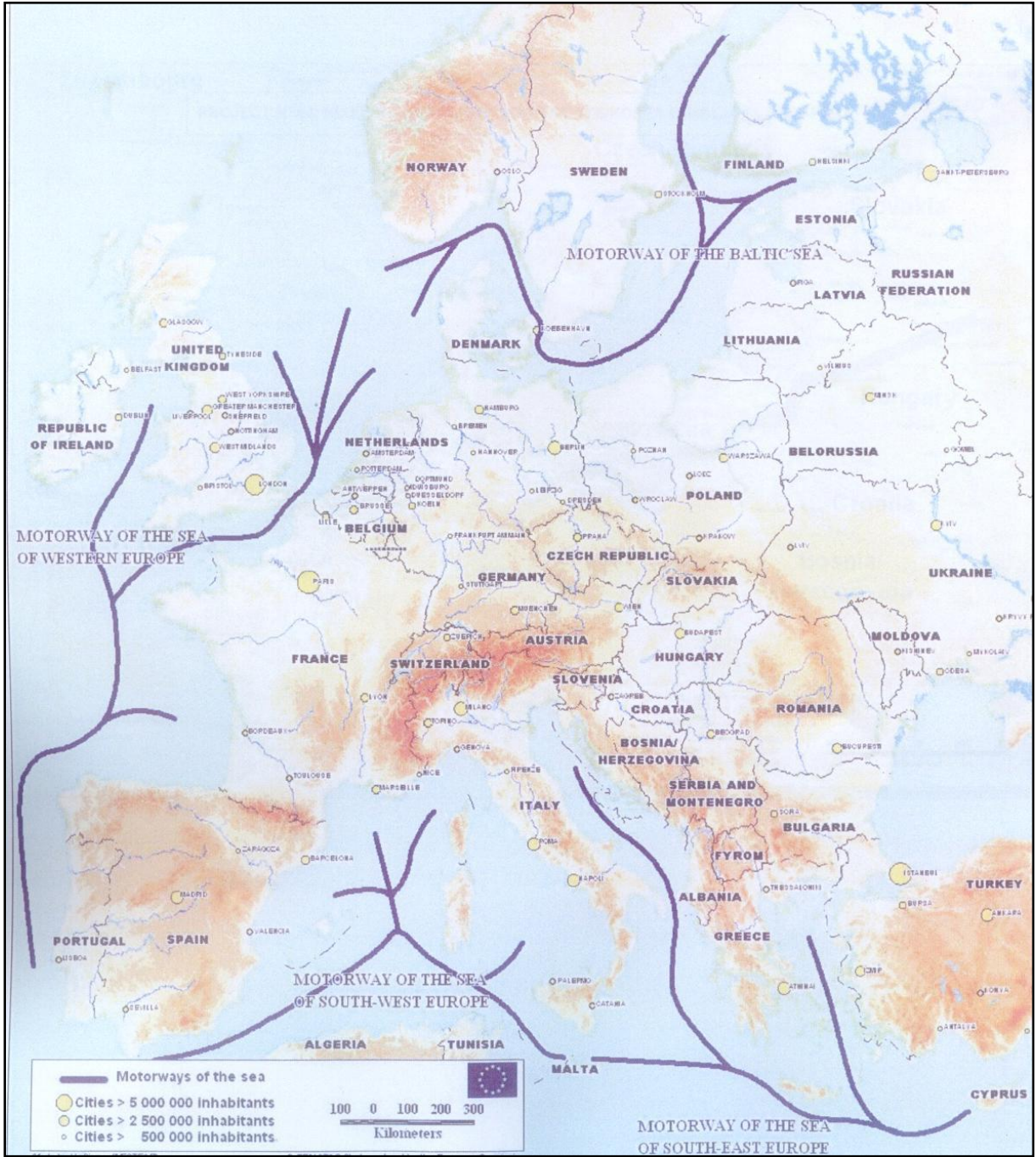
- Van Miert Raporu'na göre: yoğun kara koridorlarını rahatlatmak yada denizler ile AB'nin geri kalanından ayrılmış ülkelere ulaşım sağlamak amacıyla kara otoyollarına alternatif olması hedeflenen özgün denizyolları. Avrupa'nın 3 denizcilik bölgesi Atlantik, Baltık ve Batı Akdeniz'de ro-ro taşımacılığı için geçerli bir konsepttir. Deniz otoyollarının başarısı yüklerin yoğunlaştırılması, nakliyeciler, armatör ve forwarderların desteği, gümrük kontrolleri ve engellerinin eliminasyonu gibi paralel koşulların sağlanmasına bağlıdır.
- Richermont Raporu'na göre: Atlantik ve Akdeniz bölgelerinde etki alanına denize doğru genişletme hedefiyle genel amaçlı yeni deniz bağlantıları yaratılması

Deniz otoyolları şemalarının yönetilmesi şu konularda katkı yapıcı olmalıdır: kara yoğunluğunu azaltmak, olabildiğince yakın deniz ulaşım ayakları yaratmak, doğal engelleri aşması, ülkelerin çevreselliklerini (merkezden uzakta kalmaları) yıkmak, ulusal ve uluslararası anlamda üye ülkeler ile sektörün ortak hareketini sağlamak, sahil bölgeleri arasında düzenli yakın deniz taşımacılığı sağlamak, limanlar arası dinamik ticaret ve ulaşım talebi akışı sağlamak. (Aifadopoulou, 2004)

Deniz taşımasının merkezinde yer aldığı kapıdan kapıya tedarik zincirlerinin yüksek kaliteli entegrasyonunu hedefleyen deniz otoyolları Türkiye için yeni bir lojistik kavramıdır. Bunun sağlanması için bilginin ve kaynakların akılcı kullanımı gereklidir. Bu sayede etkin bir altyapı temelli kombine taşımacılık ile mallar sorunsuz, güvenli ve hızlı biçimde kapıdan kapıya ulaştırılabilir. Temel altyapı olanakları demiryolları, karayolları, havaalanları, limanlar, kara konteyner depoları ve konteyner yük tesislerini içerir.

Deniz otoyolları projesinde 4 otoyol belirlenmiştir. Bunlar; Baltık Denizi Otoyolu (Baltık ülkelerini Orta ve Batı Avrupa ülkeleriyle birleştirir), Batı Avrupa Otoyolu (İber Yarımadası'ndan İrlanda ve Kuzey Denizine doğru yönelir), Güneybatı Avrupa Otoyolu (İber Yarımadası'nı İtalya, Fransa ve Malta ile bağlar), Güneydoğu Avrupa Otoyoludur⁸⁹ (Adriyatik ve İyon Denizlerini Doğu Akdeniz ve Kıbrıs'a bağlar).

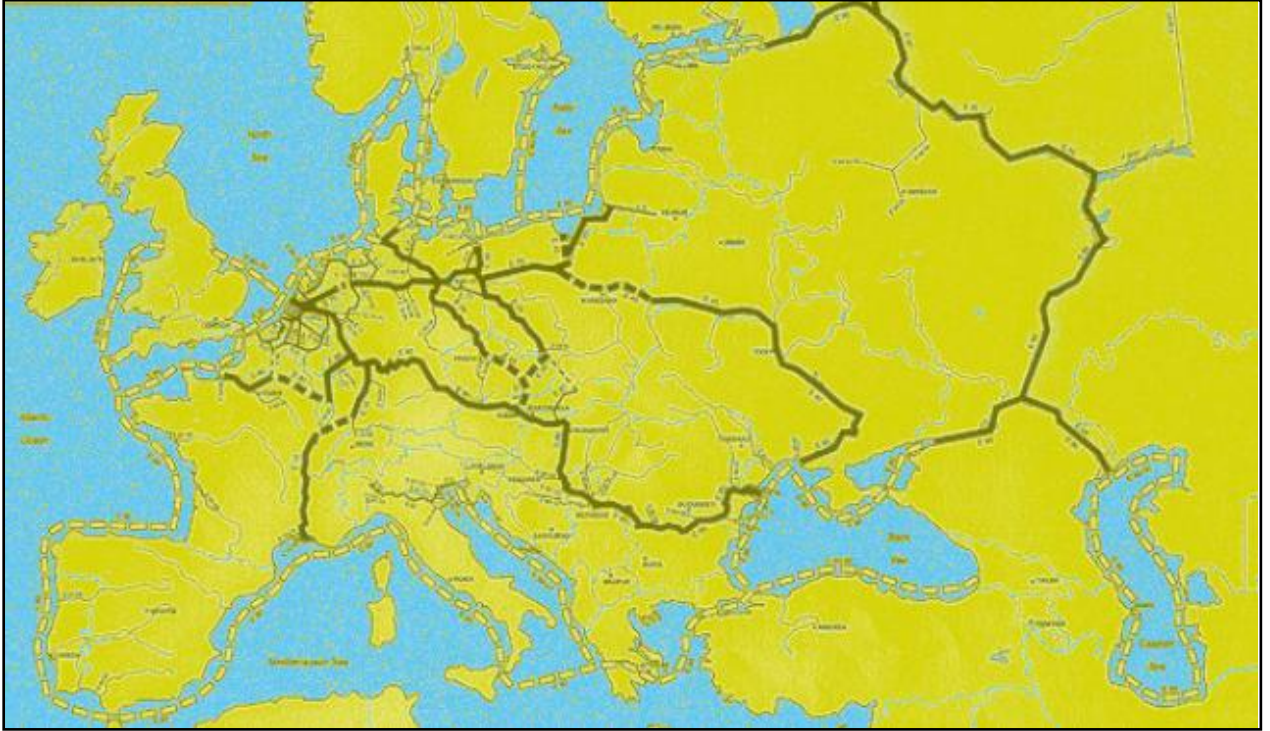
⁸⁹ http://ec.europa.eu/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm



Şekil 1.47: Avrupa Deniz Otoyolları

Kaynak: http://www.trail.liguria.it/SSI/motorways_of_the_sea.jpg

Türkiye; Mersin, Samsun, İstanbul ve İzmir limanlarını “Deniz Otoyolları Limanları” olarak deklare etmiş, Mersin ve Samsun limanları Deniz Otoyolları Haritasında yer almıştır. Uluslararası ulaşım koridorlarına dahil edilen bu iki limanın demiryolu bağlantıları da bulunmaktadır.



Şekil 1.48: Avrupa İç Suyolları Ağı

Kaynak: FERRER Jose Capel, 2008, UNECE Transport Infrastructure Agreements, s.39

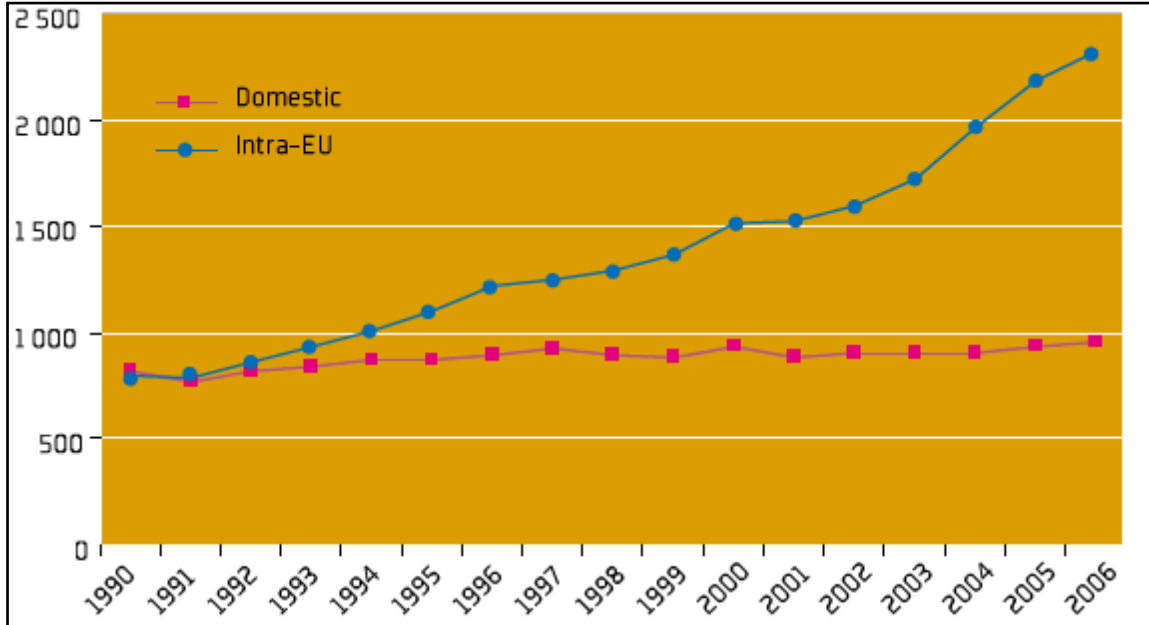
Avrupa İç Suyolları Ağı (UNECE AGN) Avrupa kıtasında uluslararası kombine taşımacılığını iç su yolu kullanıcılar için daha çekici ve etkin hale getirmeyi hedeflemektedir. Bu amaçla iç sularda gerekli altyapı çalışmalarının ve planların koordine edilmesi öngörülmüştür. Bu sözleşmeyi imzalayan taraflar aynı zamanda E-Kombine Taşımacılık Ağı'na da dahildir.

1.2.5.4. Havayolu Taşıma Koridorları

1987 yılından önce katı bir yapıya sahip olan Avrupa havacılık sektöründe bu tarihten itibaren tek bir pazar yaratma amacıyla liberalleşme çalışmaları başlatılmıştır. Hükümet müdahalelerinin kısıtlanması, havayollarının birlik içi ticaret amacıyla taşıyabilecekleri kargo üzerinde bulunan kotaların kaldırılması, istenilen her rotaya ulaşım imkânı sağlanması ve karşılıklı kabotaj haklarının tanınması pazarı olabildiğince özgür kılmıştır. 2004 yılında AB'nin havacılık politikası gereği olarak "Tek Avrupa Gökyüzü (Single Avropean Sky)" projesi hayata geçmiştir. Projenin amaçları arasında; Avrupa havacılığının hava trafik kural ve şekillerine uygunluğunu sağlamak, ortak teknik kural ve prosedürler oluşturmak ve uyumlu bir Avrupa havacılık sisteminin geliştirilmesi sayılabilir. Proje ile Avrupa havayolunun sınırlara

bakılmaksızın fonksiyonel havacılık blokları şeklinde görülmesi ve bunun sonucunda rötaların, maliyetlerin, çevre kirliliğinin önlenmesi hedeflenmektedir⁹⁰.

Havacılık için tek pazarın oluşturulmasının faydaları Avrupa'daki uçuş rotalarının 1993'ten bu yana %170 artması ve yeni uçuş noktalarının oluşması ile görülmüştür. Bunun yanı sıra en az iki havayolunun hizmet verdiği rotaların sayısı %300 artmıştır. 2006 yılında hayata geçirilen Avrupa Ortak Havacılık Alanı (ECAA), güneydoğu Avrupa'yı (Makedonya, Bosna Hersek, Arnavutluk, Hırvatistan, Sırbistan ve Karadağ) da tek pazar içerisine dahil etmiştir. Ayrıca Ukrayna, Rusya, Fas gibi bazı birlik dışı ülkelerle ikili anlaşmalar imzalanmıştır⁹¹. Şekil 1.49'da pembe çizgiler iç hat sayısını gösterirken bu sayının fazlaca değişmediği görülmektedir. Rota sayısında esas artış mavi çizgi ile gösterilen AB içi rotalarda olmuştur.



Şekil 1.49: AB-27 Ülkelerinde Toplam Rota Sayısı

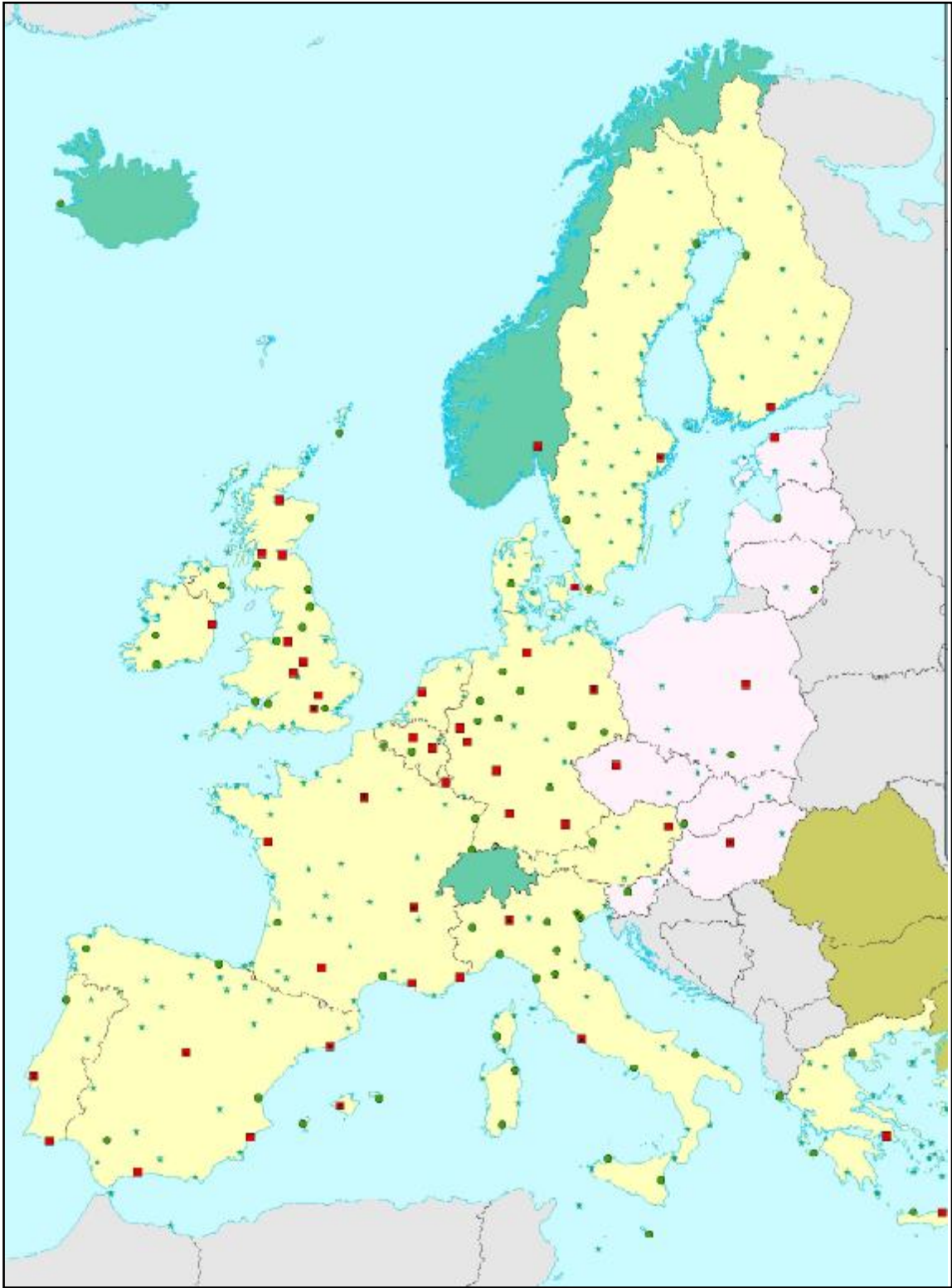
Kaynak: EU Air Transport Policy: Flying Together, 2007, p. 5

2007 yılında Avrupa'da kargo taşımacılığında en önemli havalimanları arasında Paris (2,3 milyon ton), Frankfurt (2,1 milyon ton), Amsterdam (1,6 milyon ton), Londra (1,4 milyon ton), Lüksemburg (850 bin ton), Brüksel (750 bin ton), Köln (700 bin ton) bulunmaktadır. Miktarlar yüklenen ve boşaltılan kargo ve posta miktarlarını ifade etmektedir⁹².

⁹⁰ EU Air Transport Policy: Flying Together, 2007: 4

⁹¹ EU Air Transport Policy: Flying Together, 2007: 7

⁹² <http://www.airports.org>



Şekil 1.50: Avrupa'daki Önemli Hava Ulaşım Noktaları

Kaynak: http://ec.Avrupa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/airports/2004_guidelines_airports_Avropo_en.pdf

Şekil 1.50'de Kırmızı noktayla belirtilen havalimanları uluslararası niteliktedir. Yeşiller ise topluluk içi ve yerel havalimanlarıdır. Uluslararası havalimanlarının genellikle Birleşik Krallık, Almanya, Benelüks Ülkeleri, Fransa ve İspanya'da yoğunlaştığı dikkat çekmektedir.

1.2.6. Akdeniz'de Lojistik ve Taşıma Koridorları

Akdeniz Bölgesi, tarihte çok önemli medeniyetlere ev sahipliği yapmış olan 3 eski kıtaya çevrelenmiş, bunun doğal sonucu olarak da eski çağlardan beri ticaretin merkezi olmuş bir sahadır. Kuzeyde Avrupa kıtasında İspanya, Fransa, Monako, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye; doğuda Asya kıtasında Lübnan, Suriye, İsrail; güneyde Afrika kıtasında Fas, Cezayir, Tunus, Libya ve Mısır, Akdeniz'e sınırı olan ülkelerdir. Bu bölgelerin, özellikle de Avrupa'daki ülkelerin zengin hinterlandlara sahip olması, Akdeniz'i ticari açıdan önemli kılmaktadır. Mısır'da 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayarak Avrupa'nın Asya'yla olan ticaret akışında önemli bir rol oynamakta ve Akdeniz'in lojistik önemini daha da artırmaktadır. Bu kanalın açılışı gemilerin kıtalar arası ulaşımını önemli ölçüde kısaltmış ve Dünya ticaret koridorlarının yeniden belirlenmesine neden olmuştur.



Şekil 1.51: Akdeniz'e Kıyısı Olan Ülkeler

Kaynak: <http://tr.wikipedia.org/wiki/Resim:Mittelmeeranrainer.png>

Akdeniz'de bulunan önemli adalar Malta, Kıbrıs, Yunanistan'a bağlı Girit, Rodos, İtalya'ya bağlı Sardinya ve Sicilya, Fransa'ya bağlı Korsika, İspanya'ya bağlı Balear Adaları'dır. Akdeniz'e ait alt denizler ise İspanya – Fas arasındaki Alboran Denizi, İspanya ve Balear Adaları arasındaki Balear Denizi, Fransa – İtalya ve Korsika arasındaki Ligurya Denizi, İtalya

– Korsika ve Sicilya arasındaki Tiren Denizi, Balkan Yarımadası – İtalya arasındaki Adriyatik Denizi, İtalya - Yunanistan – Arnavutluk arasındaki Yanya Denizi, Libya ile Girit arasındaki Girit Denizi, Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege Denizi ve Karadeniz ile Ege arasındaki Marmara Denizi'dir. Önemli boğazlar ise başta Akdeniz'e giriş ve çıkış sağlayan İspanya – Fas arasındaki Cebelitarık Boğazı olmak üzere, İtalya – Sicilya arasındaki Messina Boğazı, Korsika – Sardinya arası Bonifacio Boğazı, Sicilya – Tunus arasındaki Sicilya Boğazı, İtalya – Arnavutluk arasındaki Otranto Boğazı, Marmara Denizi'ni Karadeniz'den ayıran İstanbul Boğazı ile Marmara'yı Ege Denizi'nden ayıran Çanakkale Boğazı'dır.



Şekil 1.52: Akdeniz Koridorları

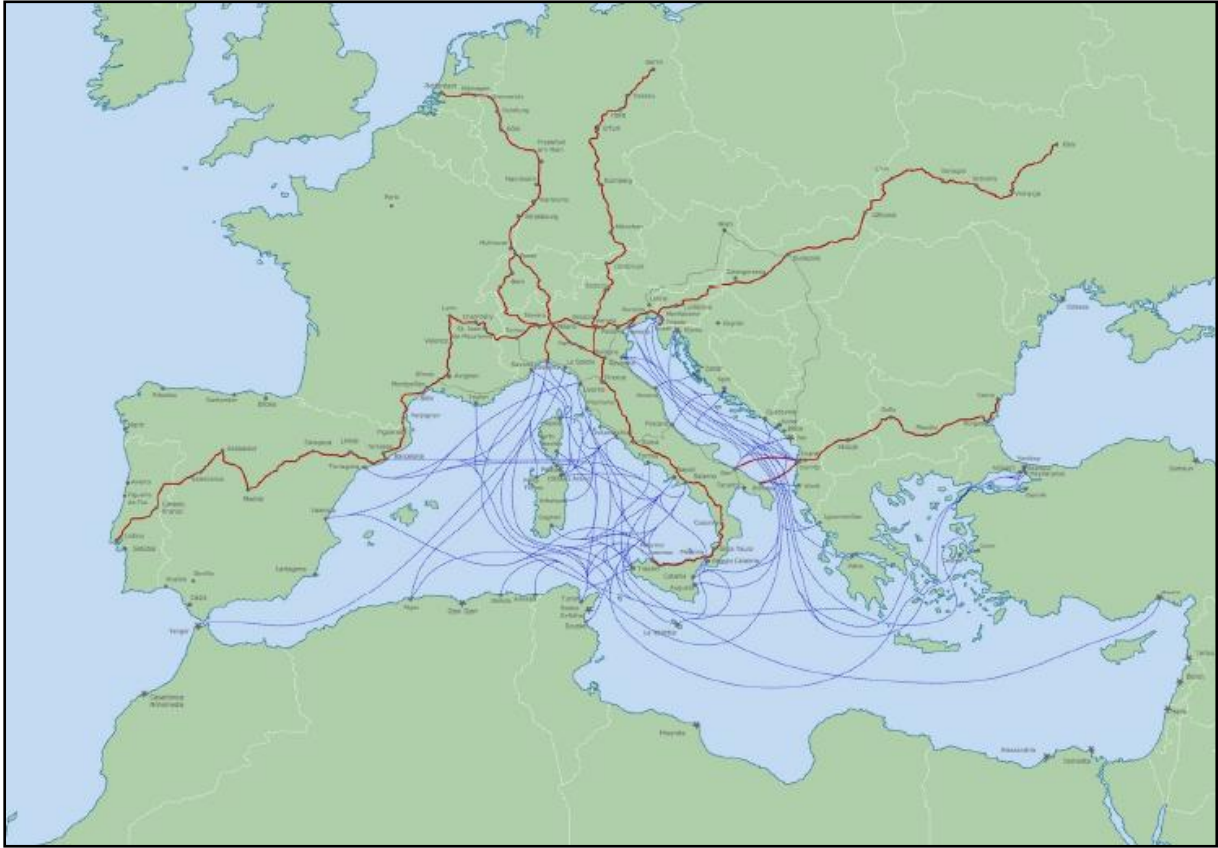
Kaynak: www.mare-tir.it/docs/mappa_MoS.pdf

Akdeniz Havzasında ticaretin en önemli ayağını ticaret hacmiyle paralel olarak Avrupa ülkelerinin yaptığı yakın deniz taşımacılığı ve Asya – Avrupa taşımacılığı oluşturmaktadır. Avrupa Birliği Akdeniz Bölgesi ile olan ilişkilerini geliştirmek amacıyla MEDA projesini ortaya koymuştur. MEDA düzenlemesi Avrupa-Akdeniz Ortaklık Projesinin temel ekonomik ve finansal aracıdır. 1996 yılında MEDA I olarak başlamış, 2000 yılında MEDA II olarak gözden geçirilmiştir. MEDA AB'nin Akdeniz ülkelerine finansal ve teknik destek sağlamasını hedeflemektedir. Söz konusu ülkeler Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas Filistin, Suriye, Tunus ve Türkiye'dir (Kıbrıs ve Malta, AB üyelikleri nedeniyle artık MEDA ülkesi sayılmamakta, fakat proje dâhilinde kalmaya devam etmektedir. Libya ise gözlemci ülke statüsündedir). MEDA II'nin çerçevesinde, Avrupa Komisyonu, Avro-Akdeniz bölgesinde

ulaştırma alanında işbirliğini geliştirmek amacıyla Avro-Akdeniz Ulaştırma Projesi'ni 2001 yılında hayata geçirmiştir. Projenin amaçları arasında şunlar sayılabilir⁹³:

- MEDA lkelerinde ulaştırma hacmini artırmak ve taşımacılığı daha etkin hale getirmek suretiyle söz konusu ülkelerin ekonomilerine katkıda bulunmak
- Ulaştırma sektörünü bir bütün olarak güvenli, etkin ve kaliteli hale getirmek
- Kombine taşımacılık ağları ve altyapısının geliştirilmesi
- Avrupa-Akdeniz Serbest Bölgesi'nin geliştirilmesine katkıda bulunmak

Akdeniz ve Trans Avrupa Ulaşım Ağları'nın (MEDA TEN-T) amacı Akdeniz ve Avrupa taşıma koridorlarının entegrasyonunu sağlamaktır. TEN-T kapsamında bulunan Deniz Otoyolları projesinin iki ayağı Batı ve Doğu Akdeniz Otoyolları şeklinindedir.



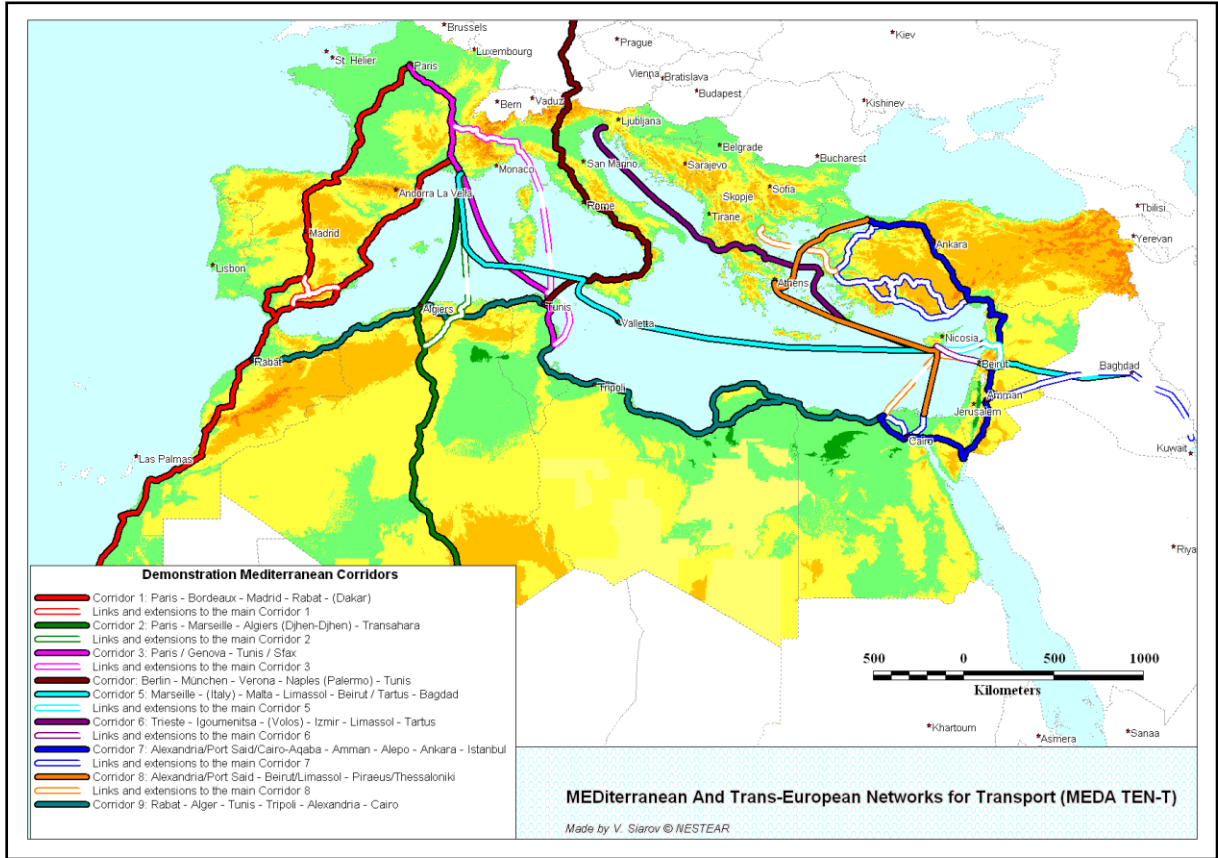
şekil 1.53: Akdeniz Deniz Otoyolları

Kaynak: [http://www.westmed-mos.eu/public/areadownloadocumentiprogettuali/pres%20w mc%20081007.pdf](http://www.westmed-mos.eu/public/areadownloadocumentiprogettuali/pres%20w%20mc%20081007.pdf)

Akdeniz'de birçok ulaştırma rotası olmakla beraber bunların en temel olanları; Cebelitarık – Süveyş, Cebelitarık – Karadeniz, Karadeniz – Süveyş ve Adriyatik – Süveyş hatlarıdır. şekil

⁹³ <http://www.euromedtransport.org/23.0.html>

1.54'te görülen MEDA TEN-T Akdeniz koridorlarının güzergâhları ise şu şekildedir: *Koridor 1:* Paris – Bordo – Madrid – Rabat – Dakar (5030 km.), *Koridor 2:* Paris – Marsilya – Cezayir – Sahara (3600 km.), *Koridor 3:* Paris/Cenova – Tunus/Sfax (1700 km.), *Koridor 4:* Berlin – Münih – Verona – Napoli – Tunus (2750 km.), *Koridor 5:* Marsilya – Malta – Limasol – Beyrut – Bağdat (4300 km.), *Koridor 6:* Trieste – Igoumenitsa – İzmir – Limasol – Tartus (2765 km.), *Koridor 7:* İskenderiye/Port Said/Kahire – Akaba – Amman – Alepo –Ankara – İstanbul (2900 km.), *Koridor 8:* İskenderiye/Port Said – Beyrut/Limasol – Pire/Selanik – İstanbul (2060 km.), *Koridor 9:* Rabat – Cezayir – Tunus – Tripoli – İskenderiye – Kahire (5215 km.)⁹⁴.



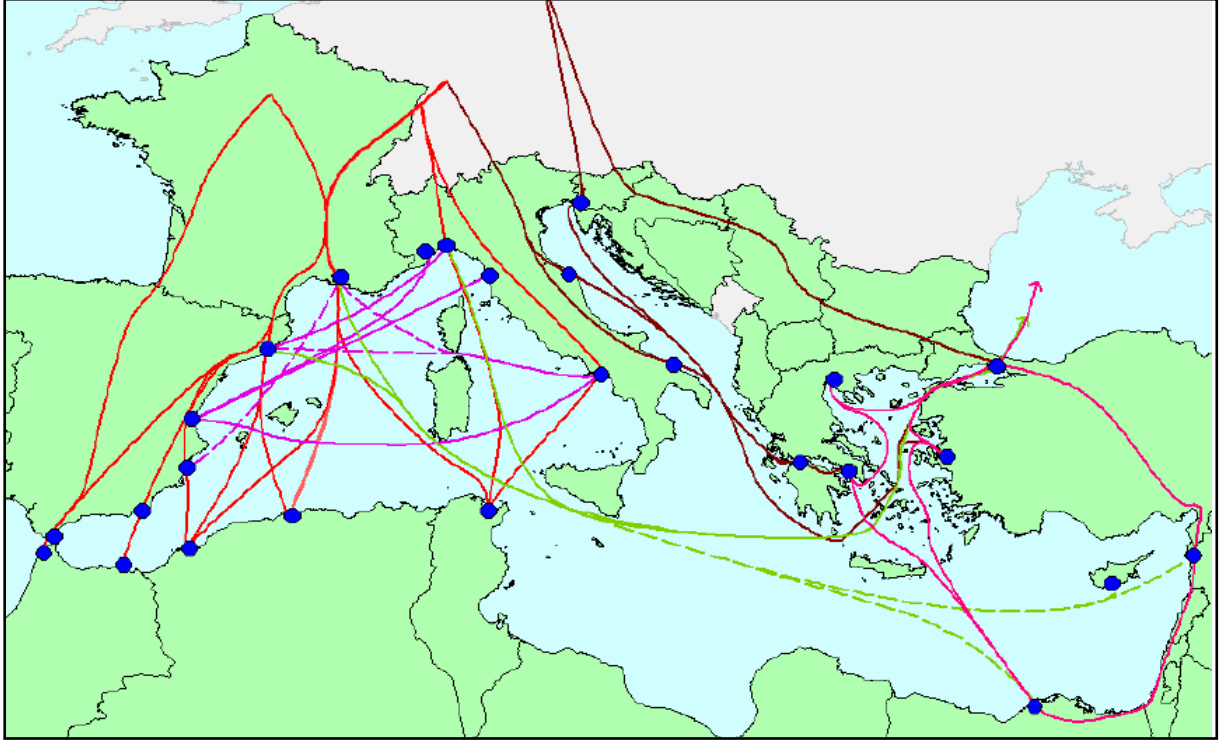
Şekil 1.54: 9 MEDA TEN-T Akdeniz Taşıma Koridoru

Kaynak: <http://medatent.nestear.net/francais/images/NewMEDCorridors.png>

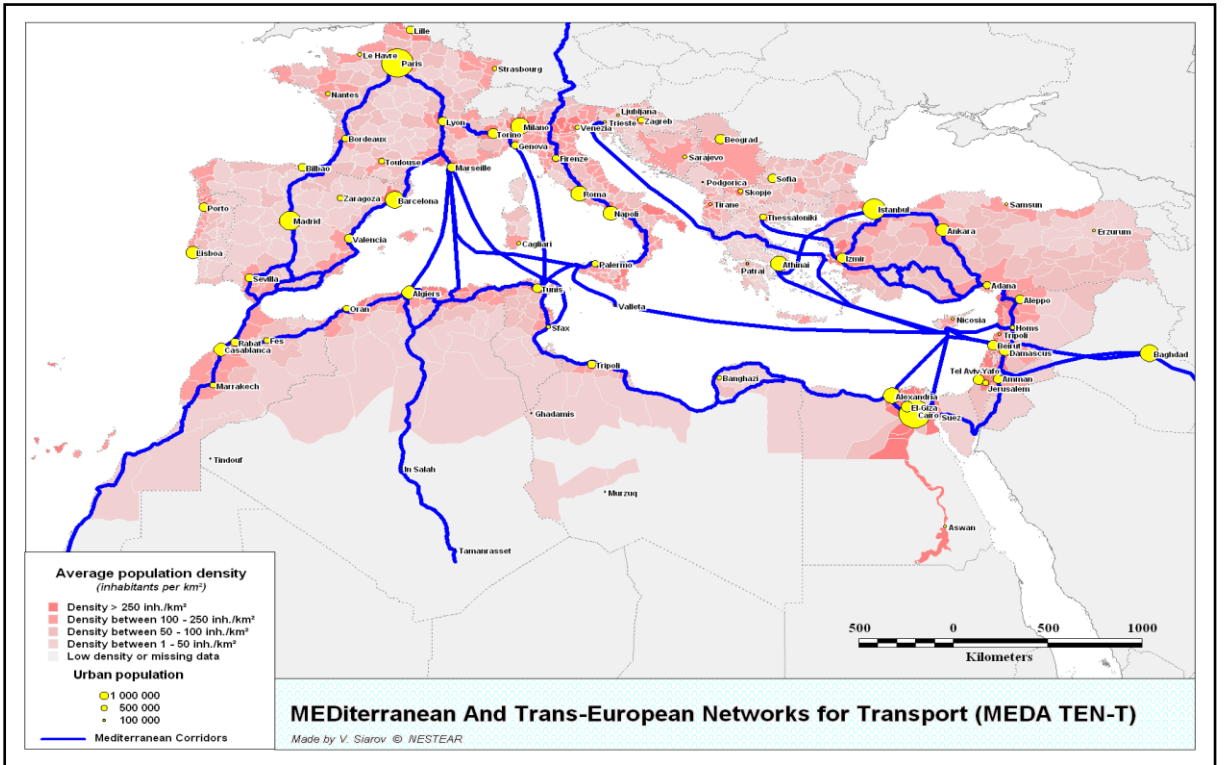
Yakın denizyolu taşımacılığı yapan RO-RO gemileri Batı Akdeniz'de oldukça önemliken, Doğu Akdeniz'deki komşu ülkeler arasındaki akışlar için karayolu taşımacılığı daha çok kullanılan bir yöntemdir⁹⁵.

⁹⁴ http://medatent.nestear.net/english/mediterranean_gis.html

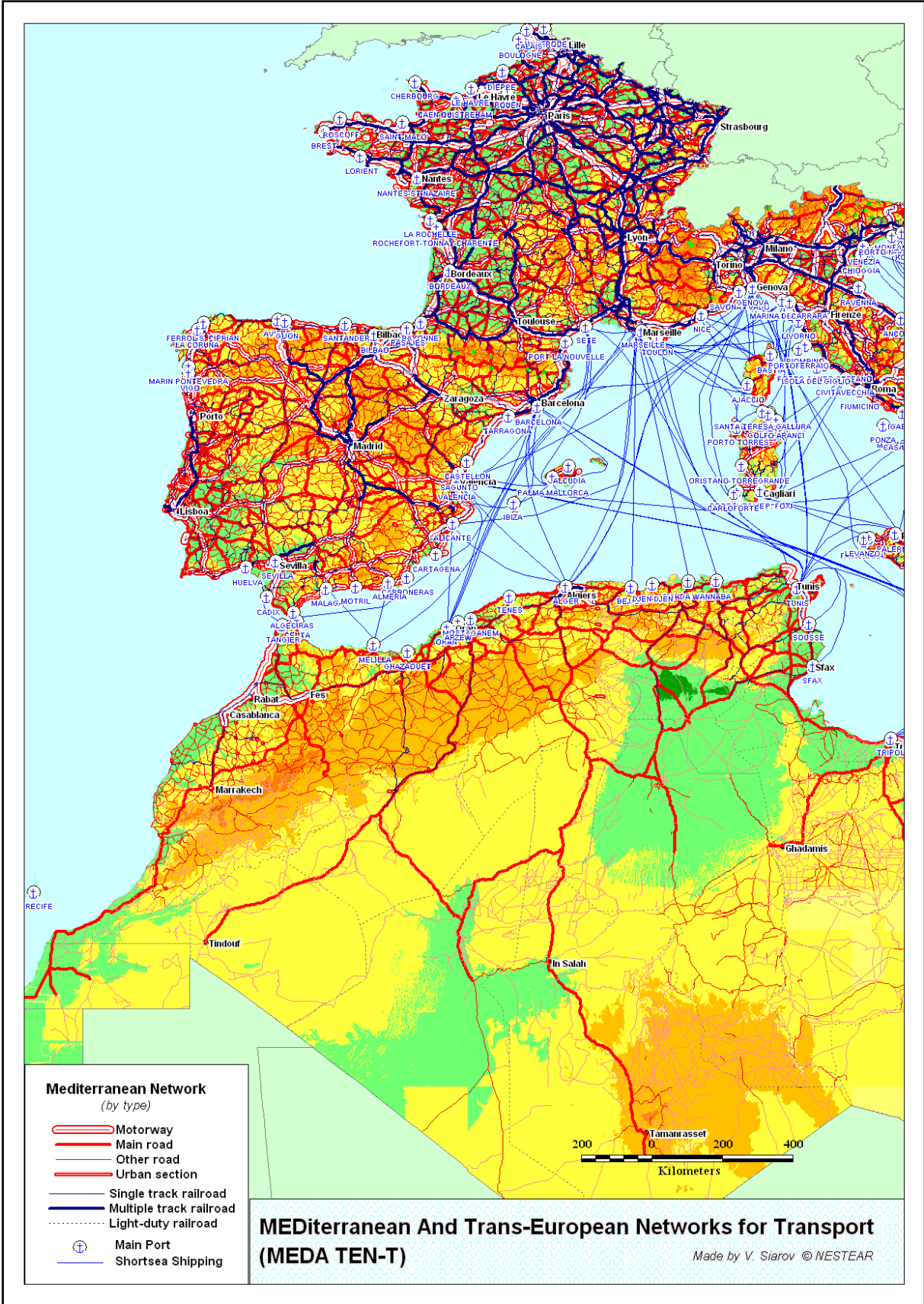
⁹⁵ www.shortsea.org.tr/euromed.php



Şekil 1.55: Akdeniz Ro-Ro Koridorları
Kaynak: medatent.nestear.net



Şekil 1.56: Akdeniz'de Nüfus Yoğunluğu ve MEDA TEN-T Ağları
Kaynak: <http://medatent.nestear.net/francais/images/MedPopCorr.png>



Şekil 1.57: Batı Akdeniz Ulaştırma Sistemi

Kaynak: <http://medatent.nestear.net/francais/images/WestMedNet.png>

Türkiye'yi de içine alan Doğu Akdeniz Bölgesi küresel anlamda önemli taşıma koridorları ve kavşakları ile deniz ulaştırıcılığında çok önemli bir yere sahiptir. Atlantik ve Hint Okyanuslarını bağlayan bir kısa yol görevi görmesi ve bölgenin barındırdığı potansiyel, Avrupa Komisyonu'nun Deniz Otoyolları Projesi'nin bir ayağının Doğu Akdeniz Otoyolları şeklinde planlanmasına neden olmuştur. Adriyatik Denizi'ni İyon Denizi ile Doğu Akdeniz ülkelerine bağlayan otoyol TEN-T kapsamında yer almıştır. Projenin etkinliğinin artırılması için Yunanistan, Malta, Kıbrıs, Slovenya ve İtalya'dan katılan temsilcilerin oluşturduğu bir komisyon projenin master planını hazırlamıştır. Doğu Akdeniz Deniz Otoyolları'nın amaçları şöyledir⁹⁶:

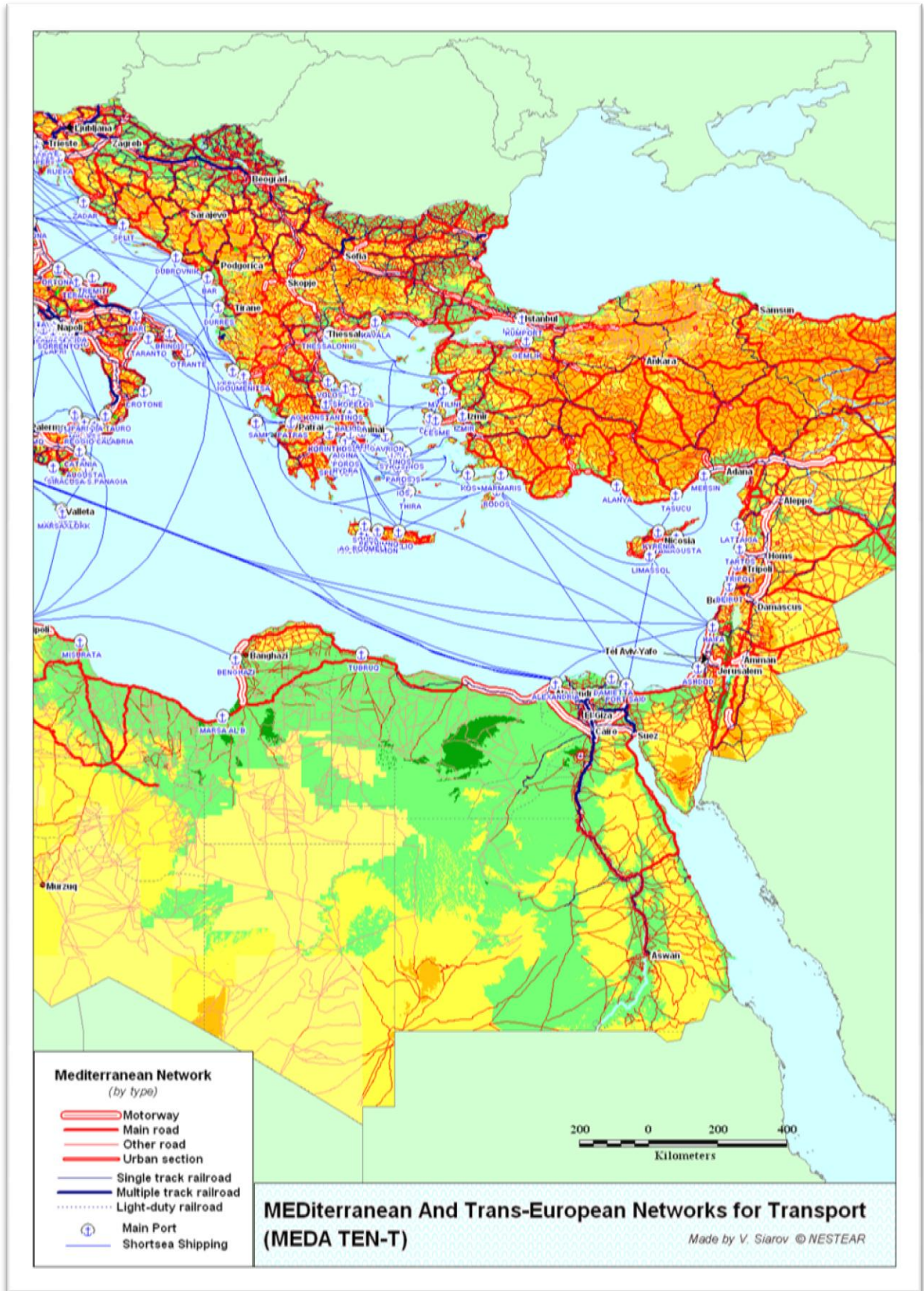
- Bir master plan dahilinde Doğu Akdeniz Otoyolu'nun ortaya konulması,
- Deniz otoyolları hizmetleri için gerekli kalite ve güvenliğin sağlanması,
- Otoyollar için talep tahmini yaparak sorunlu noktaların belirlenmesi,
- Alternatif senaryolar geliştirmek,
- Yatırım ve zamanlama planlaması yapmak,
- Projenin uygulanması için ortak hareketlerin belirlenmesi.

Doğu Akdeniz bölgesi doğu ile batı arasında bir köprü olmanın ötesinde büyük ölçekte Asya, Avrupa ve Afrika arasında, daha küçük bir ölçekte ise Karadeniz, Balkanlar ve Orta Doğu arasında bir kesişim noktasıdır. Avrupa, Asya piyasalarına Trans Avrupa Taşıma Ağları, TRACECA Koridoru, Pan-Avrupa taşıma koridorları gibi yollarla ulaşmayı hedeflemektedir. Bu nedenle de Doğu Akdeniz bölgesi coğrafi avantajını kullanarak Avrupa ile Asya arasında bir lojistik üssü olmak için Avrupa Birliği ülkeleri ile Uzak Doğu ve Hint pazarları arasında bir köprü görevi görmesini sağlayacak lojistik önlemleri almalı ve yatırımları yapmalıdır⁹⁷.

Ekonomik işbirliği çerçevesi içinde taşıma göz önünde bulundurulması gereken en önemli noktalardan birisidir. Etkin, güvenli ve etkili bir nakliyat olmadan uluslararası ticaretin veya yatırımların gerçekleşmesi beklenmemelidir. BSEC ve TRACECA gibi oluşumlar bu anlamda önem kazanmaktadır çünkü Doğu Akdeniz bölgesinin gelecekte sınıî ve tarımsal aktiviteler için önemli bir merkez olacağı tahmin edilmektedir.

⁹⁶ <http://www.eastmed-mos.eu/?L=MT&#>

⁹⁷ Akdeniz Bölgesinde Taşıma Raporu, 2006



Şekil 1.58: Doğu Akdeniz Ulaştırma Sistemi

Kaynak: <http://medatent.nestear.net/francais/images/EastMedNet.png>

Taşıma, Türkiye'nin küreselleşme politikaları içerisinde de önemli bir yer tutmakta; Türkiye'nin sahip olduğu doğal köprü pozisyonu, Doğu Avrupa entegrasyonu ve Kafkaslar ile Orta Asya'nın gelişmekte olan pazarları göz önüne alındığında altyapı yatırımlarını çekici kılmaktadır. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları ve Orta Asya bağlantısı açısından Türkiye'nin rolü BSEC ve Akdeniz havzasında çok büyük önem kazanmaktadır.

Doğu Akdeniz'deki ülkelerden Kıbrıs Rum Kesimi Güneydoğu Avrupa deniz otoyolu için; Fransa, İspanya, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Slovenya ve Malta ise Akdeniz Grubu olarak hareket etmektedir. Bu otoyol, Adriyatik Denizini İyon Denizi'ne ve Doğu Akdeniz'e bağlamakta, ayrıca Güneybatı Avrupa ile ulaşımı sağlamaktadır⁹⁸. Yunanistan ise Kuzey Ege ve Akdeniz için Orta Avrupa'dan demiryolu ve karayolu bağlantılı birçok güzergâha sahiptir. Benzer şekilde Bulgaristan da Burgaz ve Varna limanları ile Orta Avrupa ile Karadeniz limanlarını birbirine bağlamaktadır. Söz konusu ülkeler taşımacılık sektörünün gelişimi yönünde aldıkları önlemlerle, Türkiye için bir tehdit unsuru olmaktadır.

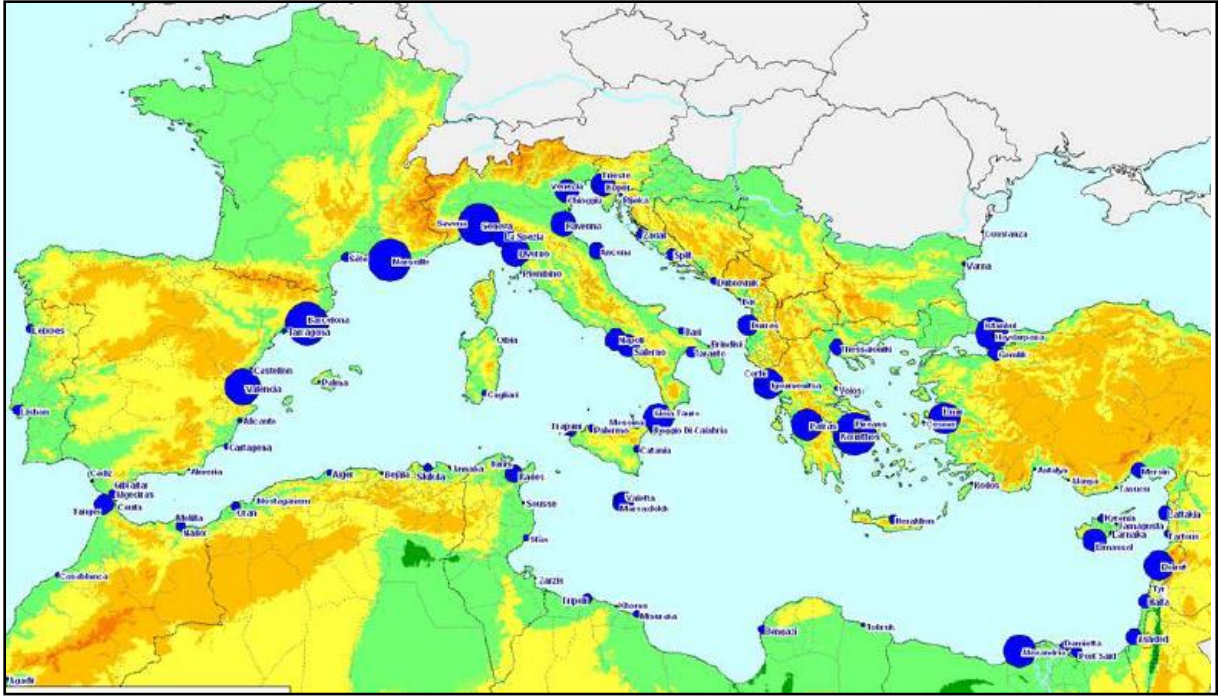
1.2.6.1. Akdeniz Limanları ve Taşıma Miktarları

2007 yılında TEU bazında konteyner elleçlemesi pazarında alt bölgelerin Avrupa içerisindeki yüzdelerine bakıldığı zaman en büyük hacmin Hamburg – Le Havre bölgesi limanlarında %45,6 ile gerçekleştiği görülmektedir. Bunu %29,5 ile Batı Akdeniz Bölgesi, %10,1 ile Birleşik Krallık – İrlanda Bölgesi, %8,0 ile İskandinavya Bölgesi, %2,8 ile Atlantik Alanı, %2,1 ile Doğu Akdeniz ve %1,8 ile Batı Karadeniz Bölgesi izlemektedir⁹⁹.

Akdeniz Bölgesi doğu-batı yönünde bir geçiş bölgesi olarak bulunduğu için transit ticaret için önemli bir kavşak durumundadır. Daha önceki yıllarda Kuzeybatı Avrupa limanlarının daha teknolojik, liberal, hızlı, kombine taşımacılığa uygun ve düşük maliyetli yapıları yüzünden geri planda kalan Akdeniz limanları son dönemlerdeki yapısal düzenlemeler sayesinde deniz taşımacılığındaki payını artırmaya başlamıştır. Akdeniz Bölgesi'ndeki en önemli limanlar arasında Fransa'da Marsilya-Fos, İspanya'da Algericas, Barcelona, Valencia, İtalya'da Cenova, Trieste, Gioia Tauro, Yunanistan'da Pire ve Selanik, Malta'da Marsaxlokk sayılabilir. Bunların yanı sıra İtalya'da La Spezia, Taranto, Cagliari, Livorno ve Ancona; Mısır'da Port Said, Dimyat, ve İskenderiye; İsrail'de Hafya, Kıbrıs'da Limasol ve Larnaka, Türkiye'de Ambarlı, Mersin ve İzmir limanları da Akdeniz Havzası'ndaki önemli limanlardandır.

⁹⁸ KOKKINOS Yiannakis, 2005, Motorways Of The Sea In Practice-Partnership Between Ports And Shipping

⁹⁹ MARINUS Lieselot, 2008, The Mediterranean Transport Reality: The EU Ports Perspective



Şekil 1.59: Akdeniz Limanları
Kaynak: medatent.nestear.net

İtalya'nın güney ucundaki Gioia Tauro limanı, ülkenin en büyük limanı konumundadır. 2007 yılında, yaklaşık 3000'den fazla gemi tarafından gerçekleştirilen 3,5 milyon TEU yükleme-boşaltma yapılan limanda, ulusal yük akışının üçte birden fazlası gerçekleştirilmekte olup, transit ticarete de önemli bir yere sahiptir. Liman, Malta Marsaxlokk limanının, A.B.D. ve Uzak Asya ticaretinde oynadığı kavşak konumunu elinden almaya başlamıştır. Bir aktarma merkezi olarak hizmet veren Marsaxlokk Limanı ise, 2007 yılında 1,9 milyon TEU'luk bir ticaret hacmi gerçekleştirmiştir. Bu limanın hinterlandının olmaması, ticaret hacminin artmasının önündeki bir engeldir. Limandan, Doğu Akdeniz'e giden yükler besleyici gemilerle Kıbrıs, Mısır, Yunanistan, İsrail, Lübnan, Suriye ve Türkiye'ye taşınmaktadır. Algericas ve Cagliari limanları da hinterlandı olmayan limanlara örnek olarak verilebilir.

Bölge	2005	2006	2007
Kuzey Adriyatik	940.336	1.009.607	1.123.627
Batı Akdeniz	15.788.567	16.706.767	17.261.528
Kuzey-Afrika	4.471.033	5.246.991	6.650.062
Ortadoğu Akdeniz	4.112.669	3.895.110	4.109.569
Doğu Akdeniz-Karadeniz	3.338.485	4.021.000	4.620.400

Tablo 1.31: Akdeniz'in Beş Büyük Bölgesi'nde Deniz Trafığı (TEU)
Kaynak: Analysis Of The Role Of The Adriatic Sea In The Global Maritime Market, 2007

Akdeniz konteyner taşımacılığında, İtalya'nın Gioia Tauro Limanı 2007 yılında ilk sırayı alırken ikinci sırada İspanya'nın Algericas Limanı, üçüncü sırayı yine İspanya'dan Valencia almıştır. Dördüncü sıradaki Barcelona Limanı'nını, son yılda artırdığı hacimle İstanbul Ambarlı Limanı izlemiştir. Ambarlı'yı Malta'nın Marsaxlokk, İtalya'nın Cenova ve Mısır'ın Port Said limanları takip etmiştir. Bir sonraki sırada yer alan Yunanistan limanlarından Pire, Selanik Limanı'na göre daha çok transit taşımacılık amaçlı kullanılmaktadır. Selanik limanı ise ağırlıklı olarak ithalat/ihracat yükleri için kullanılmakta, Balkan ülkelerine yapılan ticarete bir geçiş kapısı özelliği göstermektedir. Gros ton olarak bakıldığında ise 2007 yılında ilk sırayı Fransa'nın Marsilya Limanı'nın aldığı, bunu Algericas, Cenova, Valencia ve Barcelona'nın takip ettiği görülmektedir. Hem konteyner trafiği hem de ton bazında İtalya ve İspanya limanları Akdeniz'de hakim konumdadır.

Liman	2005	2006	2007
Marsilya	96.600.000	100.000.000	96.300.000
Algericas	63.500.000	71.800.000	74.500.000
Cenova	56.500.000	55.000.000	57.200.000
Valencia	40.900.000	47.500.000	53.600.000
Barcelona	43.800.000	46.400.000	50.000.000

Tablo 1.32: Akdeniz'in En Büyük Beş Limanı (Gros Ton)
Kaynak: Port of Rotterdam Statistics 2007

Liman Adı	Ülkesi	2005	2006	2007
Gioia Tauro	İtalya	3.161.000	2.939.000	3.445.000
Algericas	İspanya	3.180.000	3.255.000	3.414.000
Valencia	İspanya	2.410.000	2.612.000	3.043.000
Barcelona	İspanya	2.071.000	2.318.000	2.610.000
Ambarlı	Türkiye	1.186.000	1.446.000	1.940.000
Marsaxlokk	Malta	1.321.000	1.485.000	1.900.000
Cenova	İtalya	1.625.000	1.657.000	1.855.000
Port Said	Mısır	-	1.600.000	1.780.000
Pire	Yunanistan	1.395.000	1.386.000	1.369.000
La Spezia	İtalya	1.024.455	1.137.000	1.190.000
Marsilya	Fransa	908.000	941.000	-
Toronto	İtalya	716.856	892.203	-
İzmir	Türkiye	784.377	847.926	-
Cagliari	İtalya	631.435	690.392	-
Livorno	İtalya	658.506	658.400	-
Mersin	Türkiye	588.704	640.711	792.270
Selanik	Yunanistan	-	343.727	447.211
Haydarpaşa	Türkiye	-	400.000	395.000
Venezia	İtalya	289.960	316.641	-
Trieste	İtalya	198.318	220.661	-
Koper	Slovenya	179.745	218.970	-

Tablo 1.33: Akdeniz'deki En Önemli Konteyner Limanları (TEU)

Kaynak: Marinus 2008, Analysis Of The Role Of The Adriatic Sea In The Global Maritime Market 2007 ve listelenen limanların İnternet Sitelerinden derlenmiştir.

Akdeniz’de çalışan konteyner gemileri Avrupa-Uzakdoğu, Akdeniz-Uzakdoğu, Doğu Asya-Doğu Afrika ve Avrupa içi gibi, işletildikleri rotaya göre sınıflandırılmaktadır. Bu rotalar içinde en yüksek ticaret hacmine sahip olan Avrupa-Uzakdoğu hattıdır. Bu yüzden konteynerlerin küçük limanlara taşınabilmesi için besleme hizmetleri önem kazanmıştır. Avrupa içi hizmetler, bu besleme sistemini ve bölgesel denizcilik hizmetlerini kapsamaktadır. Son yıllarda Doğu Akdeniz’deki konteyner taşımacılığı Avrupa bölgelerine oranla büyük artış göstermiştir. Özellikle Türkiye ve Yunanistan’daki bölgesel limanlar başta olmak üzere, Mısır ve Suriye’deki konteyner trafiğinde artışlar görülmüştür. Doğu Akdeniz limanlarının 2020 yılında Akdeniz aktarma konteyner trafiğinin %26,8’ini üstleneceği ve 5,8 milyon TEU’ya ulaşacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca Mısır’daki Port Said ve Dimyat limanlarının 2010 yılında bölgedeki aktarma oranının %56’sını oluşturacağı tahmin edilmektedir. Kıbrıs limanlarının aktarma trafiğinin 10 yıl içinde %41 büyüyerek 2020’de 1,8 milyon TEU olması beklenmektedir¹⁰⁰.

¹⁰⁰ KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye’nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, Yüksek Lisans Tezi, s. 129-136

Limn Adı	Avantajlar	Dezavantajlar
Gioia Tauro	Otoyol bağlantısı	Az o/d trafik (Yarımada şekli dolayısıyla); Bir tane tek şeritli demiryolu hattı
Algeciras	Coğrafi Konum	5% bölgesel trafik; dar ve kısa yollar; bir tane tek şeritli demiryolu hattı
Marsaxlokk	Akdeniz hattının merkezinde bölgesel aktarma limanı	Besleyici ağ (ada olduğu için)
Pire	Atina'dan hinterlandına otoyol ve demiryolu bağlantısı; Özelleştirme (Liman işgücü)	
Hayfa	Suriye ve Ürdün için geçiş kapısı Doğu Akdeniz'in aktarma limanı Kara ve Demiryolu bağlantısı	
Dimyat		İç bağlantıları az
Cenova	Otoyol ve demiryolu bağlantısı Özelleştirme sonrası trafik artışı	Otoyol maliyetleri yüksek ve sıkışıklık mevcut; İsveç-G. Almanya-Avusturya demiryoluna üçüncü şerit eklenmeli; Kiev-Barselona-Lizbon demiryolu çift şeride çıkarılmalı
Barselona	Avrupa'ya otoyol bağlantısı mevcut	Ray kalınlığı Avrupa'daki diğer şehirlerden farklı
Valencia	Madrid bölgesine hizmet sağlar Barselona ile aynı otoyol ve demiryolu bağlantılarına sahip	Katalonya bölgesine uzak
La Spezia	Limandan ana otoyola bağlanan bir otoyol yapım aşamasında	Limn sınırlı alana sahip; demiryolu bağlantısı mevcut değil
Leghorn	Otoyol ve demiryolu bağlantısı	
Marsilya	Güney Fransa'nın geçiş kapısı ve kara bağlantısına sahip	Kapasite kullanımı alt düzeyde
Mersin	Demiryolu bağlantısı mevcut	Uluslararası karayollarına bağlantı yok

Tablo 1.34: Akdeniz Limanlarının Avantaj ve Dezavantajları

Kaynak: KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, Yüksek Lisans Tezi, s. 141

Türkiye limanlarındaki toplam konteyner hareketi, 2006 yılında, 3,8 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir; Marmara Bölgesi'nin ana limanı Ambarlı, 1,4 milyon TEU ile bu miktarın %38'ini, Marmara Bölgesi hareketlerinin ise %63'ünü gerçekleştirmiştir. 2007 yılında, toplam elleçlenen yük miktarı 4,7 milyon TEU'ya ulaşmış; Ambarlı, bu yılda da 2 milyon TEU'ya yaklaşan miktarla ilk sırayı alırken Mersin, İzmir, Haydarpaşa gibi limanlar Ambarlı'yı takip etmiştir¹⁰¹.

¹⁰¹ www.turklm.org/tr/index

1.2.7. Dünya’da Lojistik Köy/Merkez Uygulamaları

Dünya ticaretindeki dönüşümlerle birlikte ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir. Her ülke denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılık anlayışlarını uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedirler. Bu yönelme, tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulmaktadır. Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Shanghai, Antwerp, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik merkezler dünya ticaretinin ve kıtalararası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır. Bugün ve gelecekte oynayacağı roller düşünüldüğünde hiç kuşku yok ki dünya ticaretinin kalbi lojistik merkezlerdir. Her ülke, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların en önde gelenleri arasında lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi başı çekmektedir¹⁰².

Lojistik merkez kavramı, konu üzerinde çalışan pek çok akademisyen, profesyonel ve bu alanda çalışan çok sayıda danışman tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Tanımlar farklı olmakla birlikte, ortak özellikler taşımaktadırlar¹⁰³.

Lojistik merkez tanımlarındaki farklılık, lojistik merkezler için kullanılan kavramlarda da görülmektedir. Özellikle Avrupa’da farklı ülkelerde lojistik merkezler farklı kavramlarla anılmaktadırlar. Bunlardan bazıları¹⁰⁴:

- İngiltere: “Freight Villages”
- Fransa : “Plate Forme Logistique” ve “Plate Forme Multimodale”
- Almanya: “Güterverkehrszentrum” (GVZ)
- İtalya : “Interporto”
- Hollanda “Rail Service Centre” (RSC) ve “ Tradeports”
- Danimarka : “Transport Centre”

Farklı ülkelerdeki lojistik merkezlerin, sadece isimleri farklı olmayıp kavram ve getirdikleri lojistik çözümler de farklılıklar göstermektedir. Alman uygulamasında lojistik merkez

¹⁰² ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.6, UTIKAD Yayınları, İstanbul.

¹⁰³ LAÍTÍO K. ve PERALA H., 2004, NeLoc, Summary of Activities and Results of The Neloc Project, *Center For Maritime Studies*, University of Turku.

¹⁰⁴ KONDRATOWÍCZ L., 2003b, *Work Package 1, Planning Of Logistcs Centres*, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland

yaklaşımı, şehir içi toplama/dağıtım sisteminin rasyonalizasyonu üzerine oturtulmuştur¹⁰⁵. Fransız ve İngiliz yaklaşımlarında temel felsefe, teknolojik yeniliklerin bu merkezlere aktarılmasıdır. İtalyan yaklaşımının temelinde, ihracatın ve transit yük miktarının artırılması amacıyla liman hizmetlerinin liberalizasyonu ve limanlararası rekabetin artırılması stratejisi vardır.

Lojistik merkezlerin çok sayıda tanımlaması olmasına rağmen AVROPLATFORM (Avropean Association of Freight Villages)' un lojistik merkez tanımlaması çerçevesi net bir şekilde belirlenmiş tanımlardan birisidir. Bu tanımlamada lojistik merkezler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır¹⁰⁶:

“Ulaştırma, lojistik ve fiziksel dağıtım ile ilgili ulusal ve uluslararası çapta faaliyetlerde bulunan çok çeşitli işletmelerin, ticari esaslara dayalı olarak üzerinde faaliyet gösterdikleri özel yerlerdir.

İşletmeciler, lojistik merkezde inşa edilmiş bina ve diğer tesislerin (depo, dağıtım merkezleri, ofisler, tırlar vs.) ya sahibi ya da kiracısıdır. Haksız rekabetin önlenmesi için lojistik merkezin tüm imkânları, tüm kullanıcılara açıktır.

Yukarıda sıralanan faaliyetlerin yürütülebilmesi için, lojistik merkezler her türlü ekipman ve imkanla donatılmalıdır. Yüklerin elleçlenmesinde ve taşınmasında çoklu taşımacılığın (intermodal) özendirilmesi için, lojistik merkezlerde tüm taşıma ortamlarının (mod) (kara, demiryolu, deniz, hava, iç su yolu) hizmet vermesi gerekir.

Lojistik merkezin tüm modlara hizmet verecek şekilde dizayn edilmiş ise, bir intermodal terminale sahip olduğu kabul edilmektedir.

Sinerjinin yakalanması ve ticari işbirliğinin sağlanması için lojistik merkez tek ve tarafsız bir yapı tarafından idare edilmelidir. Bu yapı Kamu Özel Sektör İşbirliği şeklinde gerçekleşmektedir (PPP-Public Private Partnership).

Lojistik merkez sürdürülebilir taşıma ve ticaretin yerine getirilebilmesi için Avrupa standart ve kalite performansında çalışması gerekir.”

¹⁰⁵ CARDEBRING P. W. ve CRİSTIANE Warnecke, 1995, Combi- Terminal and Intermodal Freight Centre Development: An Assesment.

¹⁰⁶ GİLBERTO G., 2005, “Freight village – Directions for use”, Europlatforms: The European Association of Freight Villages

Lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi özellikle lojistik sistem içerisindeki gruplar için bir takım faydalar sağlamıştır¹⁰⁷. Nihai tüketiciler açısından bakıldığında lojistik merkezlerin, daha kısa teslim süreleri oluşmasını ve uzun dönemde de daha rekabetçi fiyatlar yakalamalarını sağlamıştır. Yükleyen ve Alıcılar yönünden incelendiğinde, düşük dağıtım maliyetleri, daha hızlı aktarma süreleri, daha geniş hizmet grupları ve hizmetlerin entegrasyonu, daha iyi bilgi hizmeti, malzeme akış kontrol ve yönetiminde gelişme, idari giderlerde tasarruf sağlandığı görülmektedir. Forwarder ve Ulaştırma Operatörleri açısından bakıldığında, faaliyetlerin verimliliğinde artış, operasyonların daha kolay planlanması ve yönetilmesi, harcamalarda azalma olduğu görülmüştür. Terminal operatörlerinde ise geliş öncesi bilgilerde iyileşme (zamanlama, yükün yapısı), dokuman hazırlanmasında kolaylıkların olduğu görülmüştür. Gümrüklerde, gelen yükler hakkında daha detaylı bilgi, sevkiyata konu malın içeriğinin iki defa kontrol edilmesine olanak verecek imkânların geliştirilmesiyle, taşıma ünitelerinin kontrol edilme sayılarında düşme. Uluslararası ticarete taraflar arası piyasaya giriş engelleri düşmekte, tatmin edici bir dağıtım hizmetinin ortaya konması, oldukça düşük bir maliyetle ve belirsizlik ortamında başarılmaktadır.

1.2.7.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları

Lojistik merkezlerin planlanmasında Avrupa ülkelerindeki uygulamalar ile Asya Pasifik ülkelerinde farklı yaklaşımlar olduğu görülmektedir. Avrupa'da lojistik merkezlerin oluşturulmasında farklı nedenler olsa da ekonomi ve iç ticaretin büyümesi, lojistikteki dış kaynak kullanımı, ulaşımadaki değişimler (konteynerizasyon), AB'nin intermodal taşımacılığı yaygınlaştırmak amaçlı ve lojistikte bilgi teknolojisinin kullanımını artırıcı ulaştırma politikaları, lojistik merkezlerin kurulmasını teşvik etmektedir¹⁰⁸. Bugün Avrupa'da, lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağa oturtulmuştur¹⁰⁹. Bu dayanaklar:

- Altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi,
- Ulaştırma kalitesinin artırılması,
- Intermodal taşımacılığın geliştirilmesi

şeklinde ifade edilmiştir.

¹⁰⁷ ANDREJEV S., VOLKOV V., PAATELA A., FEHLHABER B., 1997, Logistics Centre Project in TEDIM, Working Paper Ministry of Transport and Communications, Finland, s.6-7.

¹⁰⁸ VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.39.

¹⁰⁹ EUROPLATFORMS EEIG, 2004, Logistics Centers Direction for Use, A report by *EUROPLATFORMS EEIG*.

Bir bölgenin ulaşım, lojistik ve dağıtım hizmetlerine ayrılması, bölgeye ait arazinin optimum kullanımı, çevrenin korunması (yerleşim yerleri için ayrılmış yerleri rahatsız eden yoğun trafiğin, lojistik merkezlere kaydırılması) ve lojistik operatörlerin ihtiyaçları dikkate alınarak belirlenmiş kriterlere uygun altyapıların yapılması konusunda planlamanın yapılması ve altyapının rasyonalizasyonunu gerektirir. Lojistik merkezler, hizmet verdikleri bölgedeki üreticilere lojistik, ulaştırma ve depolama faaliyetleri konusunda en iyi çözümleri sunarlar. Bu çözümler sayesinde ulaştırma maliyetlerinin artışı ve endüstriyel verimlikteki rekabet kontrol altına alınmaktadır.

Bugün Avrupa'da karayolu taşımacılığı hala en yaygın kullanılan taşıma modu durumundadır. Demiryolu taşımacılığının kullanım oranı hala istenilen oranlara ulaşmamıştır. Bu nedenden ötürü, Avrupa'da lojistik merkezler için çok önemli hedefler konulmuştur. Bu hedeflerden önemlileri:

- Ulaştırma ve lojistik operatörleri tarafından yönetilen yük akışının konsolidasyonu,
- Demiryolu, karayolu, iç su yolu, deniz ve yakın yol taşımacılığı kombinasyonlarından oluşan sinerjik ulaştırma çözümlerinin yaratılması, uzun mesafelerde blok tren ve barge taşımacılığın kullanılarak, kara taşımacılığı yönlü taşımacılıktan uzaklaşmak¹¹⁰.

Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları

Lojistik merkez geliştirme modeli kurulurken, gerçek ulaştırma verilerine ve lojistik merkez ihtiyacının gerçekten olup olmadığının belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçla, arz ve talebi belirleyip entegre edecek farklı nitelikteki tüm ulaştırma işletmeleri, sanayi ve ticari kuruluşların tespit edilmesi, lojistik merkezler için işbirliği geliştirmek amaçlı projeler geliştirilmesi, uygulamalar için organizasyonel ve teknik planlar geliştirilmesi gerekmektedir. Bu çalışmalar lojistik merkezin yapılacağı koridor üzerinde, uygun bir lojistik merkez noktasının tespitini gerektirmektedir¹¹¹.

“Lojistik merkezlerin kurulu olduğu yerler, genellikle ulaştırma potansiyelinin yüksek olduğu ana ulaştırma koridorları üzerinde bulunmaktadır. Altyapının fiziksel olarak standartlara

¹¹⁰ EUROPLATFORMS EEIG , 2004, Logistics Centers Direction for Use, A report by EUROPLATFORMS EEIG.

¹¹¹ ANDREJEV S., VOLKOV V., PAATELA A., FEHLHABER B., 1997, Logistics Centre Project in TEDIM, Working Paper Ministry of Transport and Communications, Finland, s.22.

uygunluğu ve farklı taşıma modalarıyla yapmış olduğu bağlantılar, koridorların dolayısıyla da lojistik merkezin rekabetçi gücünü belirler”¹¹².

Lojistik merkez planlama kavramı aşağıda belirtilen üç ögenin karşılıklı etkileşimine dayalıdır¹¹³.

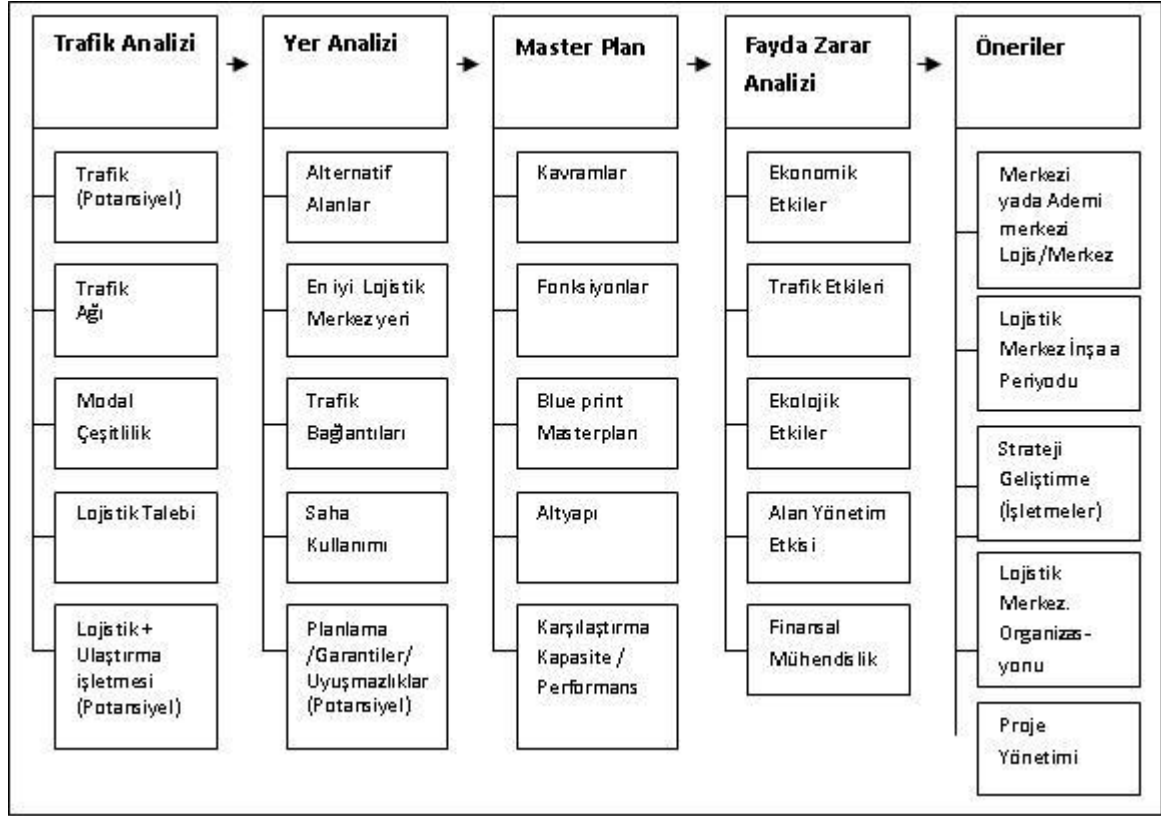
- **Planlama prosedürleri:** Lojistik merkezin nihai tasarımına götürecekt faaliyetlerin sistematik sıralaması,
- **Değerlendirme, analiz ve karşılaştırma kıstasları:** Optimal ya da en azından alt – optimal planlara ilişkin araştırmayı yönlendiren nicel ve nitel ölçümler,
- **Planlama teknikleri:** Karar vermeyi destekleyen araç çeşitleri, matematiksel, gerçek, simülasyon vb.

Lojistik merkez planlama, merkezin fizibilite analizi ve çeşitli faaliyetlerden oluşan çok safhalı bir süreçtir (Şekil 1.60). Söz konusu faaliyetler şunlardır:

- Trafik analizi
- Konuşlanma analizi,
- Master plan hazırlama
- Fayda – zarar analizi
- Öneriler üzerinde çalışma

¹¹² VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.39.

¹¹³ KONDRATOWICZ L., 2003b, *Work Package 1, Planning Of Logistics Centres*, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland, s.14.

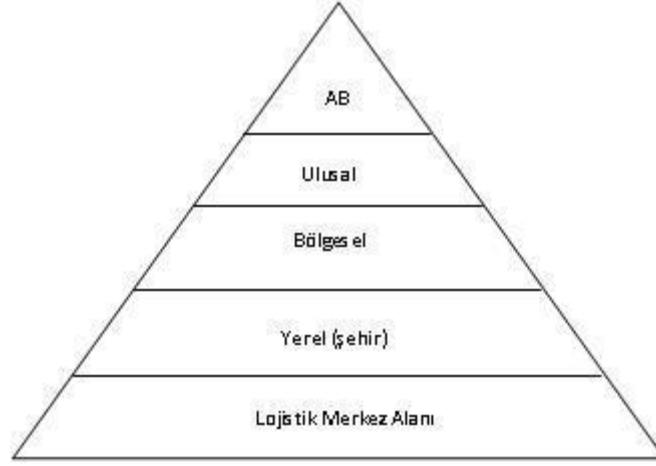


Şekil 1.60: Lojistik Merkez Planlamasının Ana Safhaları

Kaynak: KONDRATOWICZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Final Report, Edited by- NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland, s.15

Lojistik merkez planlaması farklı düzeylerde yapılabilmektedir¹¹⁴. Avrupa uygulamalarında planlamalar, En kapsamlısından başlamak üzere, Avrupa Birliği ve birliğe komşu ülkeler düzeyinden, bölgesel düzeye (örneğin; Batlık Denizi Bölgesi merkezleri) ve sonra yerel düzeyde (belediye kapsamlı) lojistik merkez ve yakın çevresi planlamalar yapılmaktadır. Lojistik merkez planlama düzeyleri Şekil 1.61'de verilmiştir.

¹¹⁴ BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s.179.



Şekil 1.61: Lojistik Merkez Planlama Düzeyleri

Kaynak: BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s.179.

Her bir seviyedeki planlamaya ait içerik aşağıdaki gibidir:

- Ana ulaştırma koridorları ve AB'nin öncelikleri; AB seviyesinde planlama,
- Ülkede lojistik merkez oluşturma ve ulaştırma altyapısı stratejilerinin belirlenmesi; milli seviyede planlama,
- Bölgesel ve yerel (kentsel) seviyesindeki planlar; bölgesel gelişme planlarıyla ilişkilendirilerek, lojistik merkez lokasyonun net bir şekilde belirlenmesi (yer, büyüklük, erişim gibi),
- Merkez içi yollar, iletişim, depolama ve depo binaları, ofisler ve diğer yapıların planlanması; lojistik merkez seviyesinde planlamayı içerir ve çok detaylıdır.

Lojistik merkezlerin planlamasında, farklı merkezler arasında karşılaştırılma yapılabilmektedir ¹¹⁵. Bir bölgedeki ya da bir ülkedeki merkezleri karşılaştırmak için, analiz edilen bölgeye/yere ilişkin sosyo-ekonomik verilerin kullanılması gerekmektedir. Bu durumlarda, nicel ve nitel veriler ayrıntılı olmayıp, analiz edilen bölgelerin farklarını ve benzer yönlerini görmeyi sağlarlar. Gerekli bilgiler, farklı karşılaştırma ölçütleri kapsamlı yaygınlaşmış istatistiklerden elde edilebilir. Sözü edilen farklı karşılaştırma ölçütleri şunlardır ¹¹⁶:

¹¹⁵ KONDRATOWICZ L., 2003b, *Work Package 1, Planning Of Logistics Centres*, Final Report, Edited by– NeLoC Work Package 1 Leader ,Volume II ,Gdańsk, Poland, s.26-27.

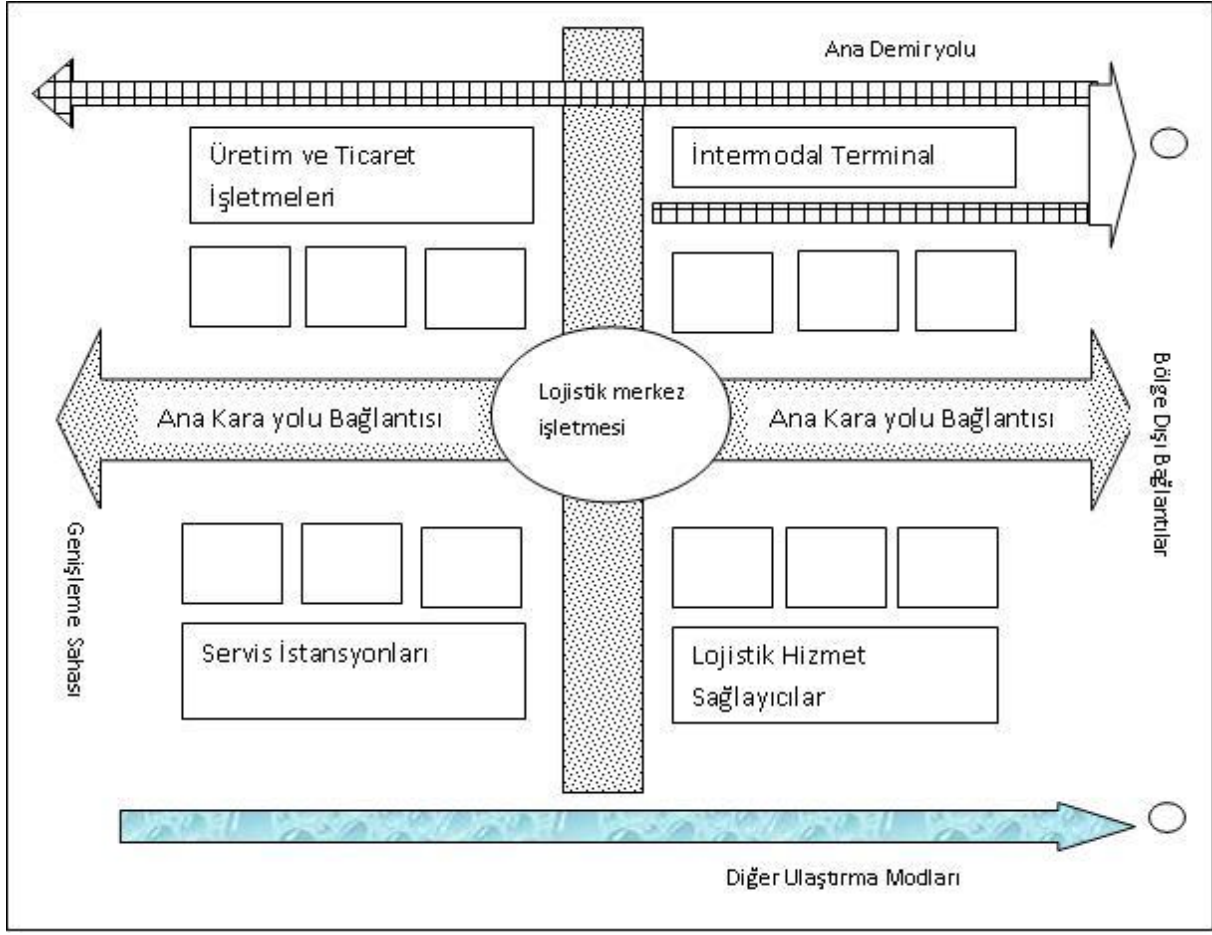
¹¹⁶ KONDRATOWICZ L., 2003, *Work Package 1, Planning Of Logistics Centres*, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdańsk, Poland.

- Ekonomik (GSMH ve dinamikleri, ticaret hacmi ve yönleri),
- Sosyal (nüfus, eğitim düzeyi, yaş),
- Politik (politik istikrar, müdahale düzeyi),
- Coğrafi (yerleşim, konuşlanım, iklim),
- Taşıma altyapısı (taşıma koridorları, altyapı kalitesi ve yararlanma seviyesi),

Yukarıda belirtilen ölçütlerle ilişkin olarak, doğrudan lojistik merkezlerle ilgili başka veriler de analiz edilmelidir (sayıları, konumları, aralarındaki mesafeler, kapladıkları alan, karşılıklı bağlantıları vb).

Lojistik merkezlerde yerel (local) planlama düzey analizi, daha kapsamlı olmalı ve yöresel/bölgesel (regional) ve ulusal verilerle ilintili olsa da, daha ayrıntılı bilgiler dikkate alınmalıdır.

Lojistik merkezlerin planlamasındaki önemli unsurlardan birisi de lojistik merkez/köyün modelin oluşturulmasıdır. Avrupa uygulamalarında görülen bir lojistik merkez modeli Şekil 1.62'de görülmektedir.



Şekil 1.62: Lojistik Merkez Modeli Yapısı

Kaynak: NOBEL Thomas, 2007, Planning and management of German Freight Villages: Possible synergies for participating enterprises and institutions, FreightVillagesAssociation -DGG and Institute of Shipping Economics and Logistics -ISL, <http://www.mcli.co.za/mflf-web/events/2007/23May/FVC.pdf>, Erişim: 17.09.2008.

Asya Pasifik bölgesinde ise; liman, lojistik merkezi ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşımdan yararlanılmıştır. Geçmişte, liman ve lojistik merkez planlaması ve gelişimine birbirinden ayrı bir yaklaşım uygulanmıştır. Problemin temelinde bölgesel limanlarda lojistik merkezlerin yeterince anlaşılabilmesi ve entegre planlamanın bulunmaması yatmaktadır. Taşıtanların, liman kullanıcılarının ve yurttaşların taleplerini karşılamak için liman, liman sahasında ilgili lojistik merkezi ve şehir fonksiyonlarını planlama ve geliştirmede sistem-yönlü bir yaklaşıma gereksinim duyulmuştur¹¹⁷. Sistem yaklaşımında:

1. Öncelikle liman artalanlarının rastgele gelişimini ve limanla ilgili fonksiyonlar dışında kullanımı engellenmeli,

¹¹⁷ UNESCAP ,2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 65.

2. Şehir fonksiyonlarıyla, lojistik merkezler dahil, liman fonksiyonları arasında uyumu geliştirmeye ilişkin olarak, şehir geliştirmeyi lojistik merkez geliştirme politikalarına entegre etmek için gerekli önlemler alınmalı ve
3. Gelecekteki taleplere hazırlanma, ilgili taraflar arasındaki sürtüşmeleri önlemek ve entegre ve hızlı gelişmeyi sağlamak için, liman sahalarında lojistik merkezler planlama ve geliştirme çalışmalarında yerel limanlar arasında ortaklık ve derinlemesine araştırma yaklaşımı sergilemelidirler.

Asya Pasifik bölgesinde lojistik merkez planlamaları yapılırken, kurumsal teşvik planlarının uygulanmasına, lojistik merkez geliştirmede serbest ticaret bölgelerinin oluşumunun desteklenmesine, lojistik merkezlere ilişkin altyapı finansmanının sağlanmasına, üçüncü taraf lojistik hizmeti sağlayıcıları ve lojistik profesyonellerinin geliştirilmesine, bilgi teknolojilerinin geliştirilmesine ve lojistik merkezlerle ilgili yasal ve kurumsal konuların belirlenmesine dikkat edilmektedir.

Lojistik Köy/Merkezlerin Fonksiyonları

Lojistik merkezlere yüklenen fonksiyonlar zaman içerisinde değişiklik göstermiştir. Lojistik merkezler fonksiyonlarına göre üç ayrı kategoride ya da kuşakta sınıflandırılabilir. Tablo 1.35'de görüldüğü gibi, kuşaklar, lojistik faaliyetlerin çapı ve uzanımlarına bağlıdır.

Lojistik işletmeleri, birçok küresel lojistik merkezde liman sahası gerisindeki bölgede, temel katma değer hizmeti ile diğer lojistik hizmetlerini aynı anda yerine getirebilmektedirler. Başka bir deyişle, lojistik merkezleri depolama gibi geleneksel faaliyetleri sunmakla kalmayıp aynı zamanda etiketleme, montaj, yarı üretim (yarı mamül) ve gümrükleme gibi katma değerli lojistik hizmetleri de yerine getirmektedirler. Ülkeye özgü ve/veya müşteriye özgü değişimler ya da jenerik ürünler yaratmak için ana limanlardaki lojistik merkezler, lojistikle endüstriyel faaliyetleri etkin bir şekilde harmanlamak amaçlı olarak kullanılmaktadır¹¹⁸.

Lojistik merkezler belirli ortak bir alanda birleştirildiklerinde, bazen Distripark (distribution park) olarak anılmaktadırlar. Bu durumda bir Distripark, büyük ölçekli, geliştirilmiş, katma değer lojistik kompleksi olup, dağıtım olanaklarına sahiptir¹¹⁸.

¹¹⁸ UNESCAP ,2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 25.

1960'lı – 1970'li yıllar	1980 – 1990 başları	1990 Ortasından Günümüze
		Malzeme yönetimi Dağıtım hizmetleri (milli / küresel)
	Antrepo işlemleri	İthalat gümrük işlemleri Antrepo işlemleri Tedarik Lojistiği
Mal kabul (Receiving)	Mal kabul (Receiving)	Mal kabul (Receiving)
	Çapraz Sevkiyat (Cross Docking)	Çapraz Sevkiyat (Cross docking)
Depolama	Depolama	Depolama Envanter yönetimi ve kontrol Sevkiyat planlama
Sipariş işleme Raporlama Toplama (Picking)	Sipariş işleme EDI Raporlama Toplama (Picking)	Sipariş işleme EDI Raporlama Toplama (Picking)
Sipariş, montajlama Tekrar paketleme	Sipariş, montajlama Tekrar paketleme Streç-Şirinkleme- Ambalajlama	(Ürün) alt montaj Sipariş montajı Tekrar paketleme Streç-şirink-Ambalajlama
Paletleme/birimleştirme Etiketleme/markalama/ işaretleme	Paletleme/birimleştirme Etiketleme/markalama/ işaretleme	Paletleme/birimleştirme Etiketleme/markalama/ işaretleme
Nakliye Dokümantasyon	Nakliye Dokümantasyon Fiziksel Dağıtım	Nakliye Dokümantasyon Fiziksel Dağıtım İhracat dokümantasyonu Serbest bölge operasyonları JIT/ECR/OR hizmetleri Navlun müzakeresi Taşıyıcı/hat seçimi Yüklerle ilgili davaların takibi Yük denetim bedellerinin ödenmesi Emniyet denetimlerinin yapılması Yasal düzenlemelere uygunluğun denetlenmesi Performans değerlendirme Tersine lojistik Müşteri faturalama

Tablo 1.35: Lojistik Merkezlerin Gelişimi

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 26.

Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Avrupa'daki lojistik merkezlerin kurulmasındaki temel sebep, çok farklı alanlarda faaliyet gösteren lojistik hizmet sağlayıcıları bir araya getirmek ve daha iyi bir performans seviyesi yakalamak için sinerji yaratmayı hedeflemektedir. Her bir işletmenin sahip olduğu yetenek ve kabiliyetlerin birleştirilmesiyle, lojistik merkez dışında faaliyetini sürdüren müşterilerin en fazla ihtiyaç duydukları ve talepte buldukları konularda yeni hizmetler üreterek müşteri tatmini sağlanmaktadır¹¹⁹.

Üyeler tarafından sunulan hizmet karışımı (service mix) yelpazesinin geniş olması, lojistik merkezin kendisini lojistik hizmetlerin tamamının bir noktadan verildiği "full service centre" veya "one stop shop" şeklinde pazarlamasına olanak vermektedir. Bu nedenle, lojistik merkezleri kapılarını sürekli olarak yeni üyelere açık tutmaktadırlar.

Lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmelerin verdiği hizmetler, Tablo 1.36'da verilmiştir. Bu merkezlerde, en yoğun şekilde geleneksel hizmetler sınıfına giren ulaştırma (özellikle kara ve deniz taşımacılığı), depolama (warehousing) ve nakliye müteahitliği (forwarding) hizmetleri verilmektedir. Bunlara ek olarak, daha özel bir ulaştırma çeşidi olan intermodal ve şehir lojistiği (city logistics), katma değer yaratan lojistik işlemleri (value added logistics) ve danışmanlık hizmetlerinin önemi de gün geçtikçe artmaktadır¹²⁰.

¹¹⁹ VENÄLÄİNEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.32.

¹²⁰ VENÄLÄİNEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, *TEDIM Publications*, Helsinki, s.36.

Ulaştırma	Yük Elleçleme	Depolama	Katma Değerli Hizmet (VAL)
Karayolu Denizyolu Demiryolu Havayolu Çoklu taşımacılık (Multimodal) İntermodal Transit Uzun Mesafe Şehir lojistiği	İntermodal Yük Elleçleme (stevedoring)	Terminal Soğuk hava deposu Gümrükleme	Paketleme Montaj Etiketleme Test etme Müşteriye özel Lojistik hizmetleri Nakliye müteahhitiği Geri dönüşüm
Tır ve kamyonlara verilen Hizmet	Danışmanlık	Diğer	Yetkililer
Tamir Tamir atölyeleri Yıkama Petrol istasyonları	IT Hizmetleri Araştırma Eğitim Üniversiteler Telekominikasyon	Bankalar Sigorta Hukusal hizmetler İş gücü temin Yemek tedariği (catering) Tesisler Ofisler Gayrimenkul Eğlence	Liman otoriteleri Demiryolu idaresi Havayolu idaresi Gümrükler Belediyeler Bölge yetkilileri Birlikler

Tablo 1.36: Avrupa'daki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

(Kaynak: VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.36.

Özellikle Danimarka'daki lojistik merkezlerde, işletmelere, bankacılık, sigorta ve hukuki danışmanlık gibi hizmetler, tırlara tamir, yıkama ve park alanları ve şoför ve diğer personele yiyecek, ofisler ve eğlence ve dinlenme alanları sunulmaktadır.

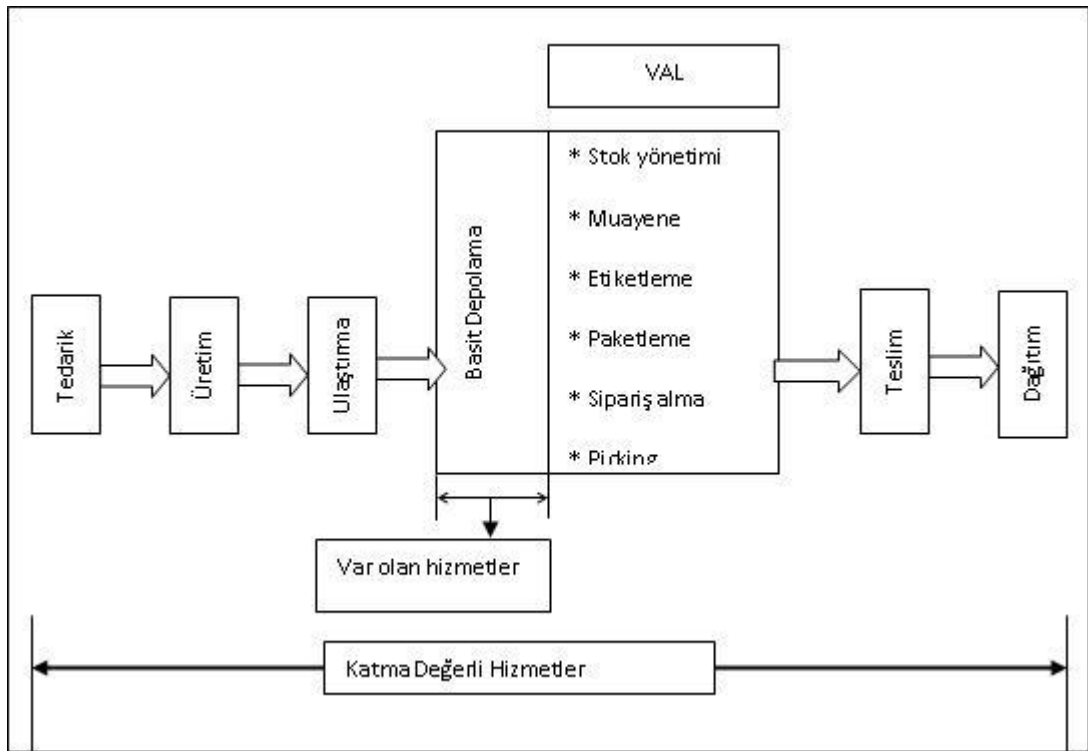
Lojistik merkezlerin lojistik hizmet sağlayıcılar kendilerine çekebilmeleri için, merkezin ciddi anlamda avantajlar yaratması gerekmektedir. Lojistik merkezler ya fiziksel altyapı (tesisler, terminaller, yük elleçleme ekipmanları) veya iletişim teknolojilerini (veritabanları, EDI, İnternet ve intranet sistemleri, takip sistemleri) içeren yazılım altyapılarını hazırlarlar. Lojistik merkez üyeleri aynı fiziksel merkez içerisinde olsun ya da olmasın, birbirlerine internet yoluyla bağırdırlar¹²¹.

Gerçek lojistik merkezlerin fonksiyonelliği, iyi bir ulaştırma bağlantısının mevcudiyeti, gelecekte büyümeye olanak verecek bir alana sahip olunmasına, tesislerinin birbirinden farklı işletmelerin ihtiyaçlarını karşılamaya uygun olmasına ve merkeze giren ve çıkan yük miktarına bağlıdır.

¹²¹ VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.32.

Asya Pasifik Ülkelerindeki Lojistik Merkezlerce Verilen Hizmetler

Küresel üretimin artması ve katma değerli lojistik hizmetler (VAL-Value Added Logistics) nedeniyle, dünya çapında gelişmiş limanlarda lojistik merkezlerin işlevi gittikçe artmaktadır. Uluslararası lojistikteki bu eğilimin, ESCAP (the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific- Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu) bölgesinde de katma değerli lojistik hizmetlere doğru olan eğilimin süreceğini göstermektedir. Yeni limanlar oluştururken ya da mevcut limanlara yeni şekiller verirken, limanların depolama fonksiyonunu VAL fonksiyonları da içerecek şekilde değiştirdikleri görülmektedir¹²². Şekil 1.63, katma değerli lojistik (VAL) hizmetlerinin mevcut hizmetlerin ötesinde rol ve işlevlerinin olduğunu göstermektedir. Bir çok durumda, bu hizmetler, envanter yönetimi, muayene, etiketleme, ambalajlama/ paketleme, bar kodlama, sipariş alma ve tersine lojistik vb. türünden üçüncü parti hizmetlerini de kapsamakta ya da bunları aşmaktadır. Lojistik zincirinde VAL hizmetlerinin baskıları, liman sahası ardında lojistik merkez taleplerini artırmaktadır¹²³.



Şekil 1.63: Liman Sahasında Lojistik Merkez Hizmetleri, VAL

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 26.

¹²² UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 25.

¹²³ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 27.

Tablo 1.37, Asya Pasifik bölgesinin seçilmiş ekonomilerindeki liman lojistik merkezlerinde yapılan temel lojistik faaliyetleri karşılaştırmaktadır.

Ülkeler		Temel Fonksiyonlar	
Singapur		Depolama, işleme (processing), montaj (assembly), sınıflandırma (classification), birleştirme (consolidation), aktarma (transshipment), etiketleme, paketleme, muayene (inspection), etc. <i>Üretime kısmen izin verilmiştir.</i>	
Çin	Çin	Üretim (manufacturing), depolama, işleme, montaj, birleştirme, paketleme, etiketleme, sergileme, örnekleme. İhracat ve ithalat, ara ticaret, finans ve lojistik	
	Hong Kong	Serbest liman olarak, Üretim, depolama, işleme, montaj, sınıflandırma, sergileme, örnekleme, aktarma faaliyetlerini de içerisine alan tüm fonksiyonlara izin verilmiştir.	
	Tayvan	İhracat İşleme Bölgesi (EPA)	Üretim, işleme, montaj, paketleme, etiketleme
		Bilim Endüstriyel Bölge (SIA)	Ar-ge, üretim destek, ileri teknoloji ürünleri için eğitim desteği
		Özel Bölge (SA)	Asya-Pasifik bölgesinde uluslararası bir lojistik merkez oluşturmak amacıyla ticaret, depolama ve ulaştırma hizmetleri
Japonya	Yabancı Erişim Bölgesi (FAZ)	Depolama, sınıflandırma, muayene, test, işleme, montaj, etiketleme, paketleme, ithal ürünlerin sergilenmesi	
	Serbest Ticaret Bölgesi (FTZ)	Üretim, montaj, işleme, depolama, muayene, test, ürün dönüşümü (transformation), paketleme, etiketleme, ihracat ve sergileme.	
G. Kore		Malzeme elleçleme (material handling), depolama, sergileme, dağıtım, işleme, tamir ve diğer uluslararası lojistik aktiviteleri.	

Tablo 1.37: ESCAP Bölgesindeki Lojistik Merkezlerdeki Temel fonksiyonların karşılaştırılması

Kaynak: UNESCA, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 27.

1.2.7.2. Lojistik Köy/Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri

Lojistik merkezler birçok açıdan farklılıklar gösterirler. (boyut, tür, operatörlerin uzmanlığı vb). Farklılıklar merkezi yöneten şirketler bakımından da oluşabilir (devlete ait, özel, ticaret odaları ya da yerel yönetimler, topluluklara ait, karışık aidiyet)¹²⁴.

¹²⁴ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s. 68.

Gerçek bir lojistik merkezin sahibi ya da işleticisi, bir veya birden fazla lojistik hizmet sunucusu olabilir. Lojistikte bazı işletmeler, örneğin karayolu taşıma işletmeleri ve nakliye mütaahhitleri, genellikle kendi lojistik merkezlerine sahiptirler. Bu merkezler bir şirketin ihtiyaçlarına hizmet sunar ve bir şirketin aidiyetindedirler. Bazı lojistik merkezler müşterilerine geniş çaplı katma değerli hizmet sunan birkaç şirket tarafından kullanılırlar, işletenler, binaların ve olanakların (donanımların) sahibi ya da kiracısı olabilirler.

Batı ülkelerinde, karmaşık lojistik hizmetlerin en yaygın şekli, şirketlerin birleşerek genel bir lojistik operatör oluşturmaları yöntemidir. Bu tür operatörün rolü, lojistik hizmet sunum faaliyetleri koordinasyonu, gelir ve maliyet hesaplama ve mümkün olan en iyi finansal etkilere özen göstermeyle sınırlıdır. Bu yaklaşımdan gelişen ve bu ülkelerde başarılı bir şekilde işlemekte olan kavram, ortaklığa dayalı entegre arz zinciri lojistik hizmet kavramıdır.

Lojistik merkez sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bir bağlantı olagelmıştır. Kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun makul nedenleri vardır. Örneğin; Finlandiya' da fonksiyonları, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik merkezlerin güçlü bölgesel bir özelliği vardır. Bu nedenle, Finlandiya' da bölgesel kalkınmada kamu sektörü aktif rol oynamakta ve doğal olarak yerel yetkililerle merkez ortak hareket etmektedir. Danimarka' da da lojistik merkez planlama ve inşa işlemlerinin kamu sektörüce yerine getirilmesine örnekler mevcuttur¹²⁵.

Almanya'da lojistik merkezlerin finansmanı genellikle kamu-özel ortaklığı (PPP: public-private partnerships) şeklinde yapılmaktadır. Avrupa'da çok tercih edilen bu yapılaşmanın, lojistik merkezlerin geliştirilmesinde ve operasyonunda en etkin ve esnek bir yapı olduğu görülmüştür. Almanya'da kamu-özel ortaklığı çerçevesinde lojistik merkezler geliştirilmesi kamu tarafından değişik siyasi ve idari makamlarca sürekli olarak desteklenmektedir. Lojistik merkezlerin planlaması ve uygulaması yerel yönetimlere bırakılmış ancak, lojistik merkezlerden sağlanan faydanın sadece yerel bazda değil ulusal bazda fayda sağlanması nedeniyle diğer idari birimlerden de koordinasyon ve finans desteği sağlanması yoluna gidilmiştir. Yerel bazdaki uygulamaların bir üst boyutunda bölgesel hükümetler (eyaletler) lojistik merkezler için kendi finansal kaynaklarını ayırmakta ve ayrıca ulusal bazdaki lojistik merkez planları için ulaştırma bakanlığı ile koordineli bir şekilde çalışmaktadırlar. Federal

¹²⁵ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s. 68.

Ulaştırma Bakanlığı lojistik merkez oluşturma gayretlerini fizibilite ve değişik enstrümanlarla finansal destek sağlayarak desteklemektedir¹²⁶.

Kamu-özel ortaklığı (public-private partnerships) şeklinde kurulan lojistik merkezler yanında, Bothnia Logistics Centre, Lübeck Logistik gibi bazı uygulamalarda, lojistik merkezler Avrupa Birliği'nin sağlamış olduğu finansmanla gerçekleştirilmiştir

Lojistik merkezdeki operatörler (işleticiler), merkezdeki lojistik altyapının sahibi olabilirler, kiralarak kullanabilirler ya da sanayi ve ticaret şirketlerinin sahip olduğu alanlarda hizmet sunabilirler.

Bazı lojistik operatörler ve ticaret ve dağıtım şirketleri, donanımları kiralayabilirler ya da merkezi oluşturanlarca inşa edilmiş objeleri kullanabilirler. Bazıları kendi dağıtım merkezlerini oluştururlar. Bu türler genellikle motor ve ilaç sanayi şirketleriyle lojistik operatörlerdir. Polonya' daki lojistik merkezler çoğunlukla yabancı sermaye tarafından inşa edilmektedirler. Büyük uluslararası şirketler ve gruplar, yalnızca kendilerinin Polonya' da durumlarını güçlendirmekle kalmayıp aynı zamanda Doğu Avrupa pazarlarına mal sevkiyat noktaları da oluşturan yoğun bir lojistik ve depolama ağı oluşturmaktadırlar¹²⁵.

Lojistik Merkezlerin Yönetimi

Lojistik merkezlerin hizmetlerinin etkin bir şekilde verebilmeleri için profesyonel ve işinin uzmanı bir yönetim yapısına sahip olması gerekir. Bu nedenle, birçok lojistik merkezde Lojistik Merkez İşletici/Yönetici Şirketin oluşturulması olağan bir uygulamadır. Bu şirketlerde tercih edilen yasal şirket yapısı limited şirkettir (tercihen de PPP- Public Private Partnerships- Kamu Özel Ortaklığı). Bu şirket yapısı, sınırlı sorumluluk, üyelik ve yönetim açısından getirdiği esnekliklerle bazı avantajlar sunmaktadır¹²⁷. Lojistik merkezi yönetecek bir şirketin olmadığı durumlarda, yönetim fonksiyonu ya yönetim işlerini üslenen bir işletme tarafından (subsidiary company) ya da belediyenin ilgili bir birimi tarafından (development agency or department) yerine getirilmektedir. Genellikle, gerçek lojistik merkezler limited şirket (limited company) şeklinde yapılanmaktadır. Sanal lojistik merkezler ise birlik (associations) şeklinde işletilmektedir. Tablo 1.38'de, Baltık Denizi Bölgesindeki lojistik merkezlerin organizasyon tipi ve yasal yapıları verilmiştir.

¹²⁶ NOBEL Thomas, 2007, Planning and management of German Freight Villages: Possible synergies for participating enterprises and institutions, FreightVillagesAssociation -DGG and Institute of Shipping Economics and Logistics -ISL , <http://www.mcli.co.za/mflf-web/events/2007/23May/FVC.pdf>, Erişim: 17.09.2008.

¹²⁷ NESTLER, S., NOBEL T. ve BENTZEN L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.24.

Lojistik Merkez	Kuruluş Yılı	Organizasyon Tipi	Yasal Yapı
Bothnia Logistics centre	2000	Sanal (Virtuel)	Şirket (Company)
Logistics Centre of Southwest Finland	2000	Sanal (Virtuel)	Birlik (Association)
Turku Logistics Center	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Straightway	1996	Sanal (Virtuel)	Birlik (Association)
St. Petersburg	(1)	Gerçek (Real)	
Talin	(1)	Gerçek (Real)	
Riga	(1)	Gerçek (Real)	
Klaipėdos Logistikos Centras	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Pomeranian Logistics Centre	(1)	Gerçek (Real)	
West Pomeranian Logistics Centre	(1)	Gerçek (Real)	
GVZ Rostock	1991	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
GVZ Lübeck	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Lübeck Logistik	1998	Sanal (Virtuel)	Şirket (Company)
DTC Danmarks Transport	1987	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
NTC Nordic Transport Centre	1989	Gerçek (Real)	Şirket (Company)
Arlandastad	2001	Gerçek (Real)	Şirket (Company)

Tablo 1.38: Baltık Denizi Bölgesindeki Lojistik Merkezlerin Organizasyonu

Kaynak: VENÄLÄINEN, P., KARVONEN T., KONDRATOWICZ L., 2001, Logistics Centres In The Baltic Sea Region, TEDIM Publications, Helsinki, s.30.

(1).Merkez kurma kararı uygulamaya alındı.

Baltık Denizi Bölgesinde yer alan lojistik merkezlerden: St. Petersburg, Tallinn ve Riga, lojistik merkez olma yolundaki çalışmalarını başlatması nedeniyle listeye dahil edilmiştir. Baltık Denizi Bölgesinde bulunan lojistik merkezlerden yarıdan fazlası, son birkaç yıl içerisinde kurulmuş olup, birçok yeni lojistik merkezin yakın bir süre içerisinde kurulma kararı alınması beklenmektedir. Bu durum lojistik hizmetinin sunum şeklini tüm Baltık Bölgesinde değiştirecektir.

Lojistik merkezlerde yönetiminin bazı temel görevleri ve görevin nitelikleri Tablo 1.39'da verilmiştir;

Görev	Nitelik
Lojistik merkez uygulamalarının koordinasyonu	Kamu ve özel sektörün lojistik merkez üzerindeki ilgi ve menfaatlerinin gözetilmesi açısından aracılık görevinin yerine getirilmesi.
Lojistik merkez yerleşimi üzerinde etkide bulunmak	Endüstriyel karışım (ulaştırma, depolama, üretim, toptancılık). İşletme ölçeği
Ortak faaliyetlerin koordinasyonu ve organizasyonunun yapılması	Merkezi kullananlar arasındaki sinerjinin belirlenmesi. Kaynakların toplanması (ortak satın alma vb.). Yük Trafiğinin azaltılması (şehir lojistiği).
Çok çeşitli lojistik merkez ek hizmetlerinin uygulamaya konulması	Make-or-buy kararının alınması. Hizmetin ya merkez dışındaki servis sağlayıcıdan sağlanması veya lojistik merkez iç kooperatif yatırımı ve operasyonlarıyla gerçekleştirilmesi
Teknik ve organizasyonel destek	Örneğin; lojistik merkez trafik ışık sisteminin şehir trafik işaret sistemiyle uyumlu hale getirilmesi.
Halkla ilişkiler / pazarlama	Sürdürülebilirlik adına ticari amaç gütmeyen lojistik merkez kavramının tutundurmasını yapmak (promotion) . Ticari olarak lojistik merkezin pazarlamasının yapılması.
Diğer lojistik merkezlerle dış ağ bağlantısı	Ulusal ve sınır ötesi merkezlerle kalıcı (Permanent), Özel lojistik projeleri için geçici bağlantılar.
Stratejik işler	Koridor geliştirme, Yük potansiyeli olan bölgelerin analizi, Hub and Spoke sisteminin oluşturulması.

Tablo 1.39: Lojistik Merkezlerde Yönetimin Görevleri

Kaynak: NESTLER, S., NOBEL T. ve BENTZEN L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.24.

Lojistik Merkezlerde Organizasyon Yapısı

Avrupada'ki lojistik merkezlerin organizasyon yapısının belirlenmesinde entegre hizmet anlayışı ön planda olmuştur. Çok farklı oyuncunun, operatörün lojistik merkezi içerisinde bulunması, geleneksel ulaştırma hizmetinden çok daha fazlasının yaratılmasına olanak vermiştir. Organizasyon yapısında hizmetler üç grup altında toplanmıştır; Bağımsız işletme

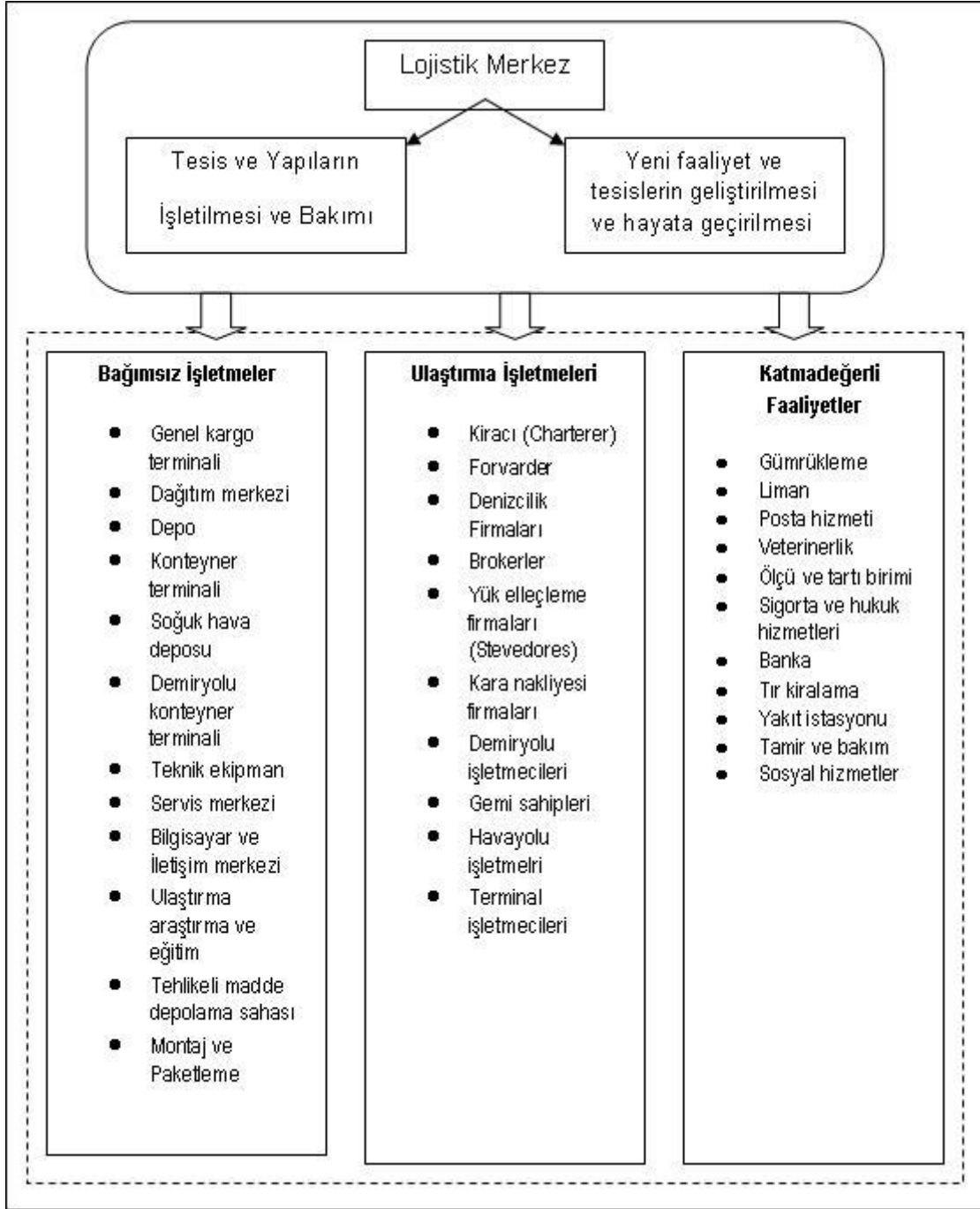
birimleri, ulaştırma şişletmeleri, katma değerli hizmetler¹²⁸. Grupların birbirleriyle birleştirilmesiyle iki durum ortaya çıkmaktadır:

- Yeni ürünler sunulabilir veya geliştirilebilir,
- Var olan ürünler, ekonomik konsolidasyon veya lojistik merkezin sahip olduğu avantajlar sayesinde daha iyi kullanılabilir.

Lojistik merkezler için önerilen organizasyon yapısı Şekil 1.64'de verilmiştir. Bu yapı daha çok operasyonel açıdan önerilen bir yapıdır¹²⁹.

¹²⁸ NESTLER, S., NOBEL T. ve BENTZEN L., 2004, Service Concept Report for Logistics Centers, NeLoC, s.29.

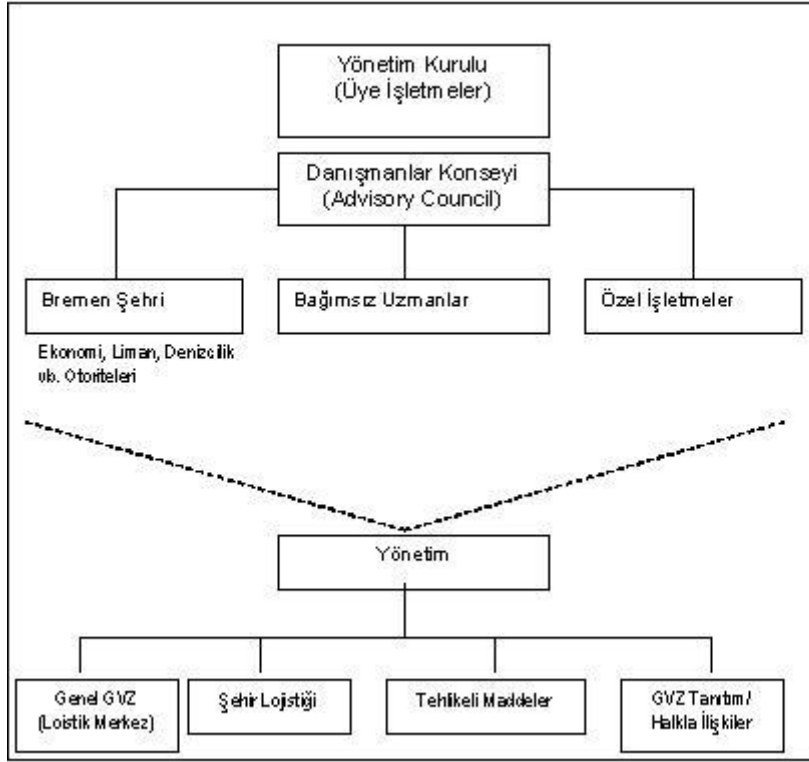
¹²⁹ BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region , NeLoC, Lithuania, s.29.



Şekil 1.64: Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı

Kaynak: BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s.179.

Daha belirgin bir örnek olması açısından Almanya GVZE Bremen Lojistik Merkez'in organizasyon şeması Şekil 1.65'de verilmiştir.



Şekil 1.65: GVZE Bremen Organizasyon Yapısı

Kaynak: Logistics Consulting Group. (1997). Logistics Index, Estonia Ministry of Economy, Tallinn, s. 136.

1.2.7.3. Bazı Lojistik Merkez Uygulamaları ve Mersin

Bu bölümde dünyanın değişik bölgelerinde, gerek liman şehirlerinde gerekse iç bölgelerde konuşlanmış bazı lojistik merkezler incelenecektir.

Batı Avrupa'daki lojistik merkezlerinin genel karakteristiği incelendiğine, bir lojistik merkez şu özelliklere sahip olmalıdır;

1. Lojistik merkez, uygun operasyon ve gelişim için 50-150 ha kadar alana sahip olmalıdır,
2. Lojistik merkez, büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak yerlerde konuşlanmalıdır,
3. Ulaştırma altyapısına erişim öncelikli olup, lojistik merkezler uluslararası ulaştırma güzergâhlarına yakın yerlerde konuşlanmalıdır,
4. Liman şehirlerinde lojistik merkezin cirosunun önemli bir bölümü denizyolu yüklerinden oluşmakta olup, merkezler liman sahasına olabildiğince yakın yerlerde konuşlanmalıdır,

5. Büyük şehirlerde, son müşteriye yakın yerlerde konuşlanmış birkaç lojistik merkez ve/veya dağıtım alternatifleri ağı söz konusu olabilir. Bu durumda, lojistik merkezin büyük bir kesişim noktasına yakın bir yerde konuşlandırılması kabul edilmektedir. Bu, genellikle büyük kentsel öğelerin kesişim noktası olmaktadır. Bu kesişim noktalarının her birine lojistik merkezin konuşlanacağı bir alan – ulaştırma kesişim alanı – tahsis edilebilir.

Bir başka önemli alan da, lojistik merkezin hizmet sunduğu arz toplama bölgesidir.

Mevcut en büyük lojistik merkezler, muhtemelen tüm taşıma modlarıyla (demiryolu, karayolu, iç suyuol ağları veya deniz limanları, hava alanları) ve aynı zamanda bölgesel taşıma hattı ağlarıyla iyi bağlantılı olarak, ana uluslararası yol kesişim noktalarında konuşlanmışlardır¹³⁰.

Avrupa'daki Lojistik Merkezler

Hollanda'dan Menlo Logistics BV proje amiri Marcel Magdelijns, "Avrupa giderek daha fazla bütünleştikçe, şirketlerin çoğu faaliyetlerini, taşıma maliyetlerini, teslim süresini ve envanteri en aza indirebilen tek bir entegre hizmet uzmanı ile eş zamanlı hale getirmenin sağladığı kazanımları keşfetmeye başlayacağını" beyan etmektedir.

Diğer yandan Avropean Logistics Association (ELA) tarafından gerçekleştirilen bir araştırmaya göre; Avrupadaki lojistik hizmet sağlayıcıları artık daha fazla müşteri odaklı, dünya çapında hareket edebilen ve bu amaçları sağlamak için global düşünmeleri ve çalışanlarını geliştirmeleri gerektiğinin farkındadırlar. Müşteriden müşteriye ortak değer zincirleri ve tedarikçiler, üreticiler ve lojistik hizmet sağlayıcılar arasında sıkı işbirlikleri, Avrupa'da bugünün lojistik stratejileri için hayati önem taşımaktadır¹³¹.

Rotterdam Limanı

Kuzey Denizi, Belçika ve Almanya tarafından çevrelenen Hollanda'nın coğrafi avantajları bakımından sıklıkla Avrupa'nın kapısı (girişi) olarak anılmaktadır. Ülkenin stratejik mevki başlıca uluslararası pazarlara erişimini sağlarken Amsterdam'ın 500 km.lik yarıçapı içerisindeki 170 milyon tüketici ile 1,000 km.lik yarıçap içindeki 350 milyon tüketici ikamet etmektedir. Batı Avrupa'daki her kilit ekonomi merkezine, havayoluyla 2 saatte ya da karayoluyla 1 gün içinde ulaşılabilir¹³¹.

¹³⁰ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s.57.

¹³¹ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.9.

Hollanda'nın uluslararası şirketler için bir lojistik merkez olarak gelişimin nedeni, tarihsel güçlü yanları, ticarete uzmanlığı ve mükemmel altyapısının mevcudiyeti olmuştur. Kendine ait doğal kaynaklar ve yerel sanayi olmayışı sorununu çözmek için orta çağlardan bu yana Hollanda, ekonomisini ticarete ve taşımacılıkla ilişkili faaliyetlere dayandırmaktadır¹³².

Hollanda, Rotterdam ve Amsterdam deniz limanları, Amsterdam Schiphol Uluslararası hava Limanı, kargo köyleri, dağıtım parkları, endüstriyel bölgeleri, uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri ile Avrupa'nın lojistik açıdan lider ülkelerinden biridir ve alanında bir dünya markasıdır¹³³.

Rotterdam Limanı, mükemmel karayolu, demiryolu, su yolu ve boru hattı bağlantılarına sahiptir buna ilaveten güçlü lojistik destek tesisleri, Benelüks ülkeleri, Birleşik Krallık, Fransa ve Almanya'ya rahat bir erişim sağlamış, bu özellikleri onu "küresel lojistik merkez" pozisyonuna getirmiştir. Dünya ticareti ve uluslararası eşya hareketi açısından çok önemli olan liman, Avrupa ve Hollanda ekonomisi için vazgeçilmez bir konumdur¹³⁴.

Doğal su yolları ve düz topografyası gibi yapısı ve mevki itibarıyla Hollanda'nın son derece gelişmiş bir dağıtım altyapısı ve örnek bir lojistik sektörü vardır. Üst sınıf ulaştırma altyapısı (karayolu, demiryolu ve havayolu bağlantıları) yabancı şirketler için üretim ve teslimatı kolaylaştırarak ve pazara ulaşma sürelerini azaltmalarına yardımcı olarak bu şirketlere avantaj sağlamakta ve kendi öz işlerine konsantre olma imkanı sunmaktadır. Rotterdam limanı Avrupa'nın en büyük konteyner limanı (tonaj bakımından) olup ABD'den Avrupa'ya ana çıkış kapısı konumundadır (ABD ihracatlarının %60'ı Rotterdam'dan geçmektedir). Amsterdam Schiphol Uluslararası Havaalanı ise ikinci en büyük Avrupa havaalanıdır. Hollanda'da ayrıca 5 adet bölgesel uluslararası havaalanı mevcut olup, 2005 yılında Betuwe hattının tamamlanmasıyla, Rotterdam'dan Alman sınırına (Doğu Avrupa'ya kadar) uzanacak bir demiryolu taşımacılık hattı, Avrupa'nın başlıca ulaştırma merkezlerini birbirine bağlayamaktadır. Bu unsurlar sayesinde malların, belgelerin, para ve bilginin akışını bütünleştiren sofistike bir ticaret ağı ortaya çıkmaktadır. Bugün Hollanda'nın çok modlu dağıtım ağı; yüzlerce nakliye komisyoncusu, depolama ve katma değerli dağıtım şirketinin yan sıra veri alışverişi ve kargo takibatına yönelik modern telekomünikasyon ve elektronik sistemlerinden oluşmaktadır¹³⁵.

¹³² UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.41.

¹³³ ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.6, UTIKAD Yayınları, İstanbul, s.22

¹³⁴ ERDAL Murat, 2005, Küresel lojistik, s.6, UTIKAD Yayınları, İstanbul, s.23.

¹³⁵ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.9.

1960 başlarında konteyner taşımacılığının başlangıcından bu yana, konteynerlerin iç taşımacılığa verimli aktarımı için elleçleme olanakları ve ekipmanına yoğun yatırım yaparak, bu yeni taşıma sisteminin sunduğu fırsatlardan yararlanmışlardır. Rotterdam Limanı'nın başka bir stratejik avantajı da, en büyük dökme yük gemilerine hizmet sunma kapasitesi olmuştur. Bu özelliği nedeniyle, büyük konteyner gemileri güçlükle karşılaşmadan Rotterdam Limanı'na uğrayabilmektedirler. Denizciliğe bu büyük yatırım yalnızca aktarma noktaları ve depolama olanakları değil Rotterdam limanı çevresinde kimyasal bir toplanmanın oluşumunda da olanak sağlanmaktadır.

Temel lojistik altyapısı ile taşıma hizmetlerinin ve lojistik eğilimlerin liberalizasyonu ile Rotterdam Limanı süper bir lojistik merkezi sayılabilir. Hollanda'da yerleşik olmasına karşın Avrupa Lojistik Merkezi (ELCs) bir limana bağlı lojistik faaliyetler açısından dünyadaki en iyi örnekler arasında bulunmaktadır. Avrupa Lojistik Merkezi, Avrupa lojistiğinde ana bir eğilim olup, yalnızca çok uluslu şirketlere değil aynı zamanda Avrupa pazarında çoğu kendi lojistik merkezlerini oluşturan orta boy girişimcilere de yöneliktir. Bu sıralar, bu firmaların çoğu, lojistik maliyetlerin düşürülmesi, satışların artırılması, kontrolün geliştirilmesi, daha iyi ürün mevcudiyeti, güçlü rekabetçilik, pazara hızlı ulaşım, işgücü ve altyapı yatırımında tasarruf gibi ilgili firmalara lojistik ilişkili ve daha başka konularda avantajlar sunan Avrupa çapında dağıtım merkezileştirme eğilimindedir¹³⁶.

Distripaklar (Katma Değerli Lojistik): Hollanda'nın lojistik sistemini bu kadar başarılı yapan faktörlerden biri Rotterdam limanları ve Schiphol Havaalanı Bölgesinin sadece sevkiyat merkezi olmaktan öte bir yere getirmeye yardımcı olan katma değerli hizmetlerdir. Bu hizmetler; 1990'ların başlarında yüksek işsizlik oranıyla başa çıkmak amacıyla çok çeşitli hizmet şirketlerinin henüz gelmiş sevkiyatlara etiketleme, ambalajlama ve dağıtım gibi son rötuşları yaptıkları bir sistem anlamına gelmektedir. Bu sistemle mallar ülkeye gelir, geliştirilir ve ardından ülke dışına satılır ve taşınır¹³⁷.

Rotterdam'daki Distriparkın 250 hektardan fazla bir alanana yayılmış olan KDH merkezleri aralarında Apple Computer, Packard Bell, Hewlett Packard ve Outokumpu Steel Processing gibi büyük şirketler olan dünya çapındaki tüm belli başlı şirketlere aittir. Bu katma değerli faaliyetler 3 Distripark'da konuşlandırılmıştır. Eemhaven, Botlek ve Maasvlakte.

Avrupa Lojistik Merkezi'nin belirgin bir özelliği de bu merkezlerde tutulan malların gümrük yetkililerince transit mallar olarak görülmesidir. Transit mallar Hollanda ya da Avrupa'ya henüz ithal edilmemiş mallar olduğu için ne ithalat tarifesine ne de gümrük

¹³⁶ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.41.

¹³⁷ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.9.

prosedürlerine ihtiyaç vardır. Bu malların konteynerlerle yeniden ihracat olasılığı ELC'lerin limanlara yakınlıklarının nedenlerinden biridir. Birçok yerde dağıtım merkezleri distriparklarda toplanmışlardır. Distriparklar, daha düşük maliyetle, zamanında (JIT) dağıtım konusunda taşıtanlar ve taşıma hizmeti sunucularına olan artan taleplere Rotterdam Limanı'nın bir cevabıdır.

Hollanda'da Katma Değerli Lojistik Merkezleri ürünleri, maliyeti azaltan merkezi bir lojistik işleviyle her pazar için ayrı ayrı uyarlayan satış öncesi ve satış sonrası faaliyetleri birleştirmektedir. Tam Zamanında Teslimat ile mal ve bilgilerin müşterinin tedarik zincirleri boyunca kesintisiz şekilde akışı - girdi hammaddelerden çıktı mamul ürünlere kadar- Tedarik Zinciri Yönetimindeki yakın tarihli yeniliklerle kolaylaştırılmıştır. Bu da Hollanda lojistik sektörünün daha da gelişmesine katkıda bulunmuştur. Bu verimli ve etkin lojistik ağı özellikle ABD ve Japon şirketlerince fark edilmiş ve Avrupa'da bir Avrupa dağıtım merkezi kurmuş olan tüm Amerikan şirketlerinin %54'ü ile tüm Japon şirketlerinin % 56'sı Hollanda'da faaliyete geçmiştir¹³⁸.

Rotterdam limanı yönetimi, limana yük akışını konsolide etmek ve liman ilişkili istihdam yaratmak için distripark oluşumunu teşvik etmiştir. Rotterdam distriparklarına gelen yük çoğunlukla konteynerde gelmektedir. Bu nedenle, bir konteyner terminalinin yakınlığı Rotterdam'da bir dağıtım merkezi için bir avantajdır. Rotterdam distriparklar kavramı, düşük maliyetli, zamanında teslim anlamındadır. Bu misyonu yerine getirmek için, parklar¹³⁹:

- Dağıtım operasyonları olanaklarına sahiptir,
- Boş konteynerin sisteme yeniden alınması için, bu parklar yük terminallerine yakın yerlerde konuşlandırılmışlardır. Ayrıca, terminalden ambara taşıma da ucuzdur,
- Çeşitli artalan (hinterland) taşıma olanaklarına yakındırlar,
- Katma değerli hizmet üretirler,
- En yeni iletişim teknolojisine sahiptirler,
- Oldukça donanımlı işgücü vardır ve
- Bölgede gümrük bulunmaktadır.

¹³⁸ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.10.

¹³⁹ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.41.

Tablo 1.40'da görüldüğü gibi Rotterdam limanında üç distripark inşa edilmiştir. Bu distriparkların Rotterdam limanı içerisindeki konumları ise Şekil 1.66'da verilmiştir.

Distriparklar	Operasyona Başlama Tarihi	Arazi (m2)	Açıklama
Eemhaven	1989	237.000	ECT terminaline yakın
Botlek	1990	165.000	Botlek Liman sahasına yakın Birçok kimyasal ürünü elleçlemekte
Massvalkte	1.Bölüm: 1998 2.Bölüm yapım aşamasında	848.000 1.017.000	ECT Delta terminaline yakın Birçok firma kendi deposunu yapıyor.
Toplam		2.267.000	

Tablo 1.40: Rotterdam Limanı Distriparkları

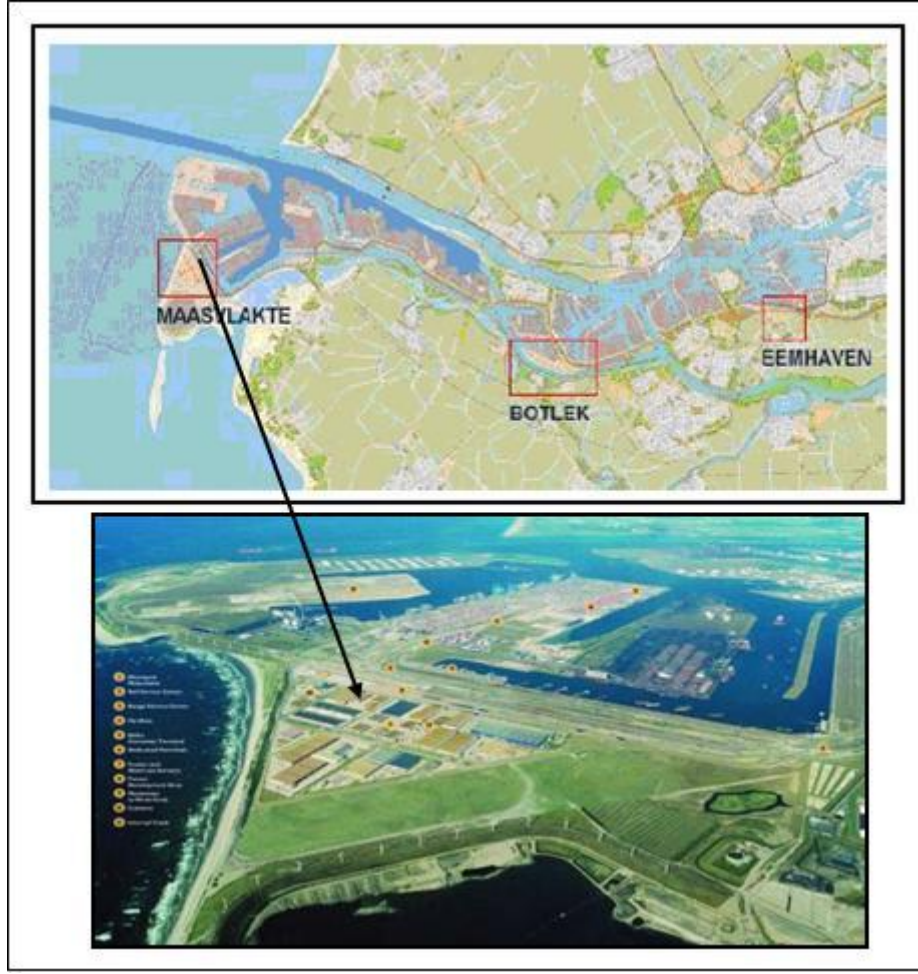
Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.42.

Bir distripark, en yeni bilgi ve iletişim teknolojisi ile çalışan, transit yükleme için multimodal taşıma olanakları ve konteyner terminalleri ile doğrudan bağlantılı bir tek yerde dağıtım operasyonları olanaklarıyla büyük ölçekli, gelişmiş, katma değerli bir kompleksdir. Distriparklarda, konteyner doldurma ve boşaltma, yük ambarlama ve aktarma dahil, depolama ve nakliye olanakları için yer bulunmaktadır. Çok çeşitli müşteri talebini karşılamak için de yüksek düzeyde katma değerli hizmetlerde sunulmaktadır. Bunlardan bazıları, montaj, etiketleme, kontrol/muayene, paketleme ve yeniden paketleme, ayırma (sınıflandırma) ve faturalama işlemleridir¹⁴⁰.

Rotterdam limanı ve Avrope Combined Terminali, 2000 sonuna kadar Rotterdam Limanı Delta Terminalinde sekiz Distripark inşa amaçlı Delta 2000-8 planı'nı ortaklaşa hazırlamışlardır. Delta 2000-8, Rotterdam Limanı'nda şimdiye kadar geliştirilmiş en gelişmiş lojistik kavramdır.

Distripark kavramının temel bir avantajı, dağıtım merkezlerinin yük terminaline çok yakın olması, böylece bu iki nokta arasında taşımacılığın hızlı ve ucuz olmasıdır. Ayrıca, müşteri, dağıtım merkezlerinden, zaman, maliyet ve varış yerleri baskılarına bağlı olarak çok çeşitli taşıma şekillerinden seçim yapabilmektedir.

¹⁴⁰ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.42.



Şekil 1.66: Roterdam Limanı Distripartkları

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.43.

Roterdam'da, tüm Avrupa'ya ve diğer kıtalara lojistik hizmetleri sunan depolama ve dağıtım faaliyetlerinde uzman yüzlerce firma bulunmaktadır. İlk EDC' ler (Avrupa Dağıtım Merkezleri) Roterdam Limanı'nda filizlenmiş olup çoğu eski liman bölgesinde Eeamhaven Bölgesi'ndeki konteyner terminallerinin bitişiğinde oluşturulmuştur. Bunları Botlek Distripark inşası izlemiştir.

1992'de konteyner hacmindeki artış yeni bir liman politikasının (Havenplan 2010) oluşumuna yol açmıştır. Bu planın hedefi, istihdamı tetiklemek ve Roterdam limanında katma değer yaratmak olmuştur. Planda ayrıca, limana ilişkin büyük dolaylı etkiler nedeniyle limanın bir

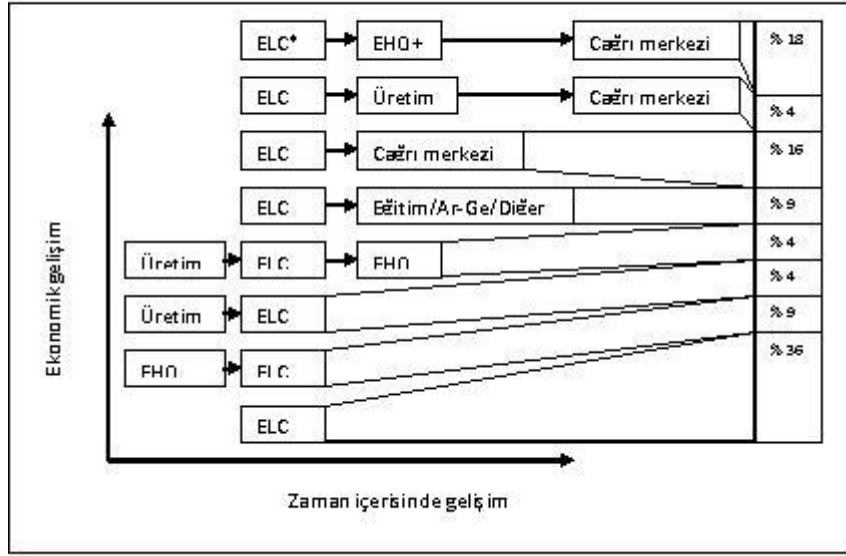
ana liman olarak planlanması gereği de belirtilmiştir. Yeni büyüme, aşağıda sayılan, planlanan faaliyetlerin yerine getirilmesi ile sağlanabilecektir¹⁴¹:

- Büyük ölçekli konteyner terminalleri için yeni alanlar: İkinci Maasvlakte olarak bilinen, Maasvlakte' nin daha da genişletilip Kuzey Denizi'ne uzaması,
- Limanda, limandan çıkış limana giriş için yeni altyapı,
- Limandan transit geçirilen yükte katma değerli lojistik faaliyetlerle katma değer oluşturma amaçlı yeni distriparklar inşası,
- Mal akışının, liman endüstrisi sayesinde gerçekleşmesi nedeniyle limanda endüstriyel fonksiyonların güçlendirilmesi.

Rotterdam limanı, ev sahibi liman şeklinde çalışmaktadır. Bunun anlamı, Belediye ve Liman Yönetimi'nin (RMPM) rıhtım, saha gibi altyapıyı sağlamasıdır. Bu altyapı özel şirketlere uzun vadeli kiralanmaktadır ve terminalde elleçlenen yük ile ilgili değildir. Özel şirket, düzeltme, vinç, ekipman gibi tüm üst yapılara (superstructure) yatırım yapmak zorundadır. Ayrıca yükleme/boşaltma işi dahil tüm personel, özel şirketin sorumluluğu içindedir.

Distripark oluşturmada da benzer durum söz konusudur; Altyapı (yer) RMPM tarafından sağlanır ve bölümler özel şirketlere kiralanır (leased out) . Özel şirketler de kendi tesislerine yatırım yaparlar ve ihtiyaç duydukları elemanları istihdam ederler. Bu parklar serbest bölgeler değildir, ama buralardaki her şirket kendi içinde "serbest bölge" ya da "serbest nokta" olarak değerlendirilebilir. Hollanda'da bu tür nokta/bölge sayısı yaklaşık 1500'dür. Distriparklar, serbest limandan daha da serbest olanaklar sunabilirler. Bir şirket güvenlikle ilgili belli şartları yerine getirdiğinde ve gümrüklerle belirli standartlarda online bağlantı oluşturduğunda, gümrükten bazı temel formalitelerini tek başına yapabilmesine izin veren bir lisans alabilir. Böylesi bir sistem, malların daha hızlı ve daha verimli akışını sağlar. Hollanda'da Avrupa Lojistik Merkez (ELC)'inin Gelişimi Şekil 1.67'de verilmiştir.

¹⁴¹ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.44.



Şekil 1.67: Hollanda Avrupa Lojistik Merkezinde Uluslararası Faaliyetlerin Gelişimi

Kaynak: UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s.25.

ELC*: (Logistics Center) lojistik merkez

EHQ+: (Avropean Headquarters), Avrupa ana merkezi

Rotterdam Limanını'nın bir Avrupa Lojistik Merkezi haline getiren en önemli unsurlardan birisi de, limanının, hinterlandı ile olan ulaştırma bağlantılarıdır. Bu bağlantılar kısaca aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- İç sularla taşıma: Nehir ve suyollarından oluşan bir ağ ile Rotterdam Avrupa'daki destinasyonlara bağlanmaktadır. Transit süreleri Almanya, Belçika ve İsviçre'ye 1-3 günden azdır. 4 mavnalı bir itme ünitesi 385 karayolu Tırı ve 500 TEU konteyner taşıyabilmektedir.
- Boru hatları: Rotterdam'ın boru hattı ağı deniz terminallerinden ve Rotterdam merkezli petrol ve petro kimya şirketlerinden Avrupa'nın art kısımlarına uzanmaktadır. Bu ağ üzerinden halen yılda 50 milyon ton petrol ve kimyasal ürün elleçlenmektedir.
- Demiryolu: Deniz ve kıta kargolarına yönelik ticaret yolları tüm Avrupa pazarlarını Rotterdam'a ve iç su taşımacılığıyla ulaşılamayan daha uzak pazarlara bağlamaktadır. 400 adet tren mekik servisi vardır.
- Karayolu: Rotterdam'ın Birleşik Krallık'tan Macaristan'a, İskandinavya'dan İtalya'ya uzanan belli başlı tüm ülkeleri dolaşan geniş ve etkin bir Avrupa otoyol sistemine doğrudan erişimi vardır. Sınırlar arası Avrupa karayolu taşımacılığının % 40'ı Hollanda nakliyecileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Transit süreleri kısa olup, Frankfurt gibi yerlere 8 saat, Moskova, Roma ve Stockholm gibi yerlere 48 saat

sürmektedir. Bunların yanı sıra düzenli iç deniz ve feeder hizmetleriyle çoğu yere 1 günde bazılarına ise 24 saatten az sürede ulaşılabilir¹⁴².

Alman Lojistik Merkezleri (GVZ)

Almanya'da lojistik merkez çalışmaları 1970'lerin sonları, 1980'lerin başlarında yapılan araştırmalarla başlamıştır. Çalışmalarla demiryollarının taşımacılıktaki payının artırılması ve karayollarının etkinliğinin artırılması amaçlanmıştır. Lojistik merkez uygulamalarının temel nedeni intermodal terminaller ve lojistik tesisleri bir yerde toplayarak sinerji yaratmak şeklinde belirtilmektedir¹⁴³.

Lojistik merkez kavramı, Almaya'da Güterverkehrszenrum-GVZ şeklinde ifade edilmekte ve yük trafik merkezi anlamına gelmektedir. Bu kavram, 1999 yılında Rostok Üniversitesinden, Karl-Heinz Breitzmann ve Christian Wenske tarafından farklı taşıma modlarının ve depoların (warehouse) bir arada bulunduğu bir lojistik merkez (GVZ) olarak adlandırılmıştır. Alman lojistik merkez yaklaşımı diğer lojistik merkez yaklaşımlarından farklı bir yapı sergiler¹⁴⁴.

Transport Departments Conference of the Federation and the Lands'dan bir grup, GVZ'ler ile ilgili şu tanımlamayı yapmıştır¹⁴⁵:

"Bir lojistik merkez (GVZ), ulaştırma işi içerisinde bulunan ve farklı hizmetler sunan ulaştırma, forwarder, depolama, lojistik hizmetler ve diğer hizmetler gibi işletmelerin bağımsız birer işletme şeklinde faaliyet gösterdikleri, en az iki olmak üzere birden fazla taşıma modunun entegrasyonunun yapıldığı bir yer olarak kabul edilmektedir".

GVZ, ulaştırma zinciri içerisinde taşıma modunun değiştirilmesinde kolaylık sağlamaktadır. Şöyle ki; karayolu taşımacılığının, uzun mesafe, bölgesel taşımacılık ve kısa mesafeli taşımalarda diğer modlara kaydırılmasına olanak vermektedir. Ayrıca posta merkezleri de bu merkezlerle uyumlu hale getirilebilmektedir.

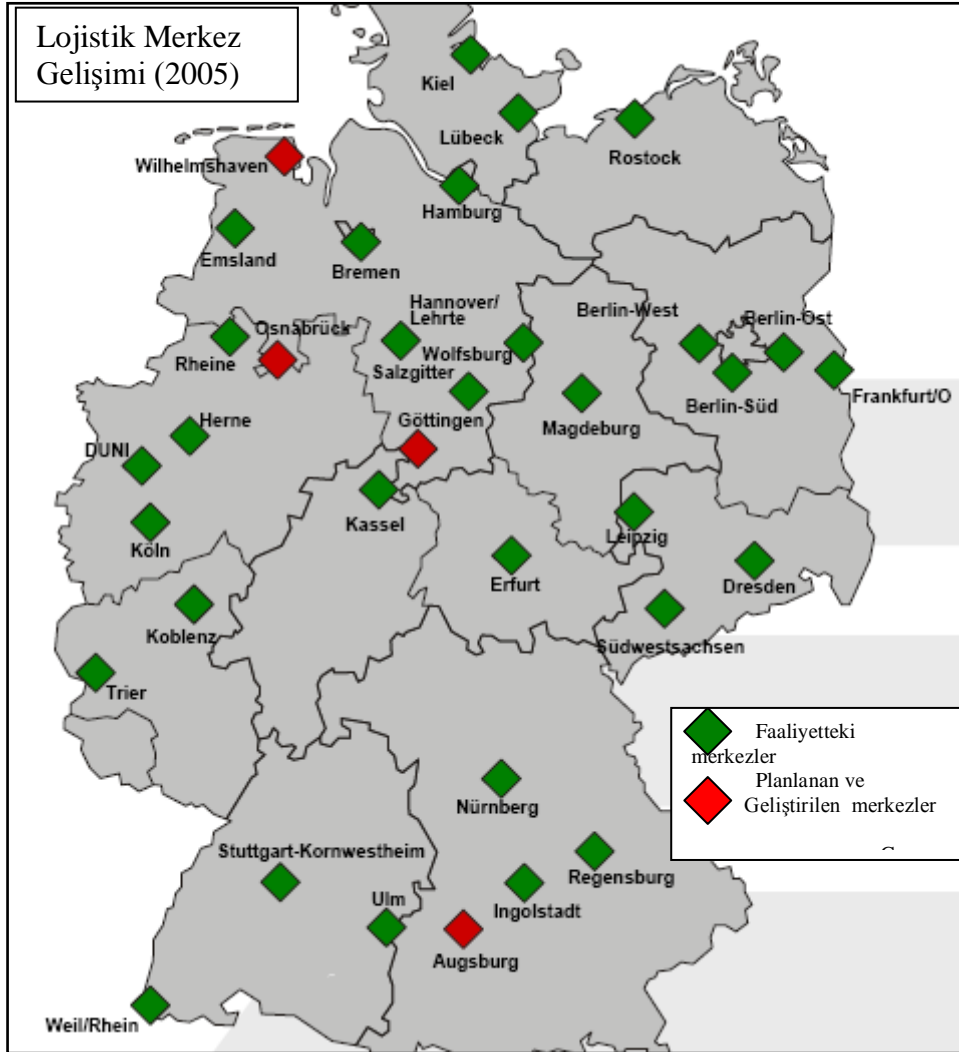
GVZ'ler demiryolu/ karayolu veya iç suyolu/demiryolu/karayolu taşımacılıklarının entegre edildiği bir intermodal terminale sahiptirler. 2003 yılı itibariyle Almanya'daki lojistik merkezlerin sayı ve konumları Şekil 1.68'de verilmiştir.

¹⁴² UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.12.

¹⁴³ BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s.101.

¹⁴⁴ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s.12.

¹⁴⁵ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s.15.



Şekil 1.68: Almanya'daki Lojistik Merkezler

GVZ'lerle ilgili olarak şu noktalar üzerinde durmakta fayda vardır¹⁴⁶:

1. GVZ, ulaştırma işiyle uğraşan, bağımsız, kendilerine ait bina ve arazileri olan işletmelerin faaliyet gösterdikleri bir yerdir. Merkez içerisinde büyük bir forwarder, bir dağıtım merkezi inşa edebilir. Fakat, o dağıtım merkezi bir GVZ olarak kabul edilmez.
2. Tek tip ve merkezi organizasyon yapısına sahip lojistik merkez oluşumlarında, şayet merkez içerisindeki ulaştırma işletmeleri ekonomik ve yargısal bağımsızlığından feragat ediyorsa, bu durumda da lojistik merkezden söz edilemez. Bu durumda merkez, "ürün dağıtım merkezi" (good distribution centre)

¹⁴⁶ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s.13.

şeklinde adlandırılabilir. Bu durum, üyelerinin bağımsızlığının korunmasına büyük önem veren Alman forwarder ve ulaştırma işletmelerinin oluşturduğu derneklerin yoğun baskısı sonucu ortaya çıkmış bir fikirdir.

3. GVZ kavramını oluşturan temel unsurlarından bir tanesinin de, ulaştırma mod değişimini kolaylaştırmak amaçlı olarak, çok sayıda ulaştırma modunun merkezde birleştirilmesi gösterilebilir. Buradaki ekonomik amaç, uzun mesafeli taşımacılıkta ulaştırmayı demiryolu ve iç su yolları vasıtasıyla farklı ulaştırma modları kullanarak gerçekleştirmektir. Bu nedenle, GVZ'ler swapbody, konteyner ve treylerlerin tırlardan tren vagonlarına veya tren vagonlarından tırlara aktarım işini gerçekleştirecek birer intermodal ulaştırma terminaline gereksinim duyarlar. Terminalin olmaması durumunda bu merkez, ulaştırma işiyle iştigal eden firmaların toplandığı bir iş merkezi olacaktır.
4. GVZ'lerde ulaştırma ve lojistiğin farklı dallarında faaliyet gösteren işletmeler mevcuttur. Bunlar, forwarderlar, karayolu taşımacılığı yapan firmalar, iç u yolu yükletenleri, demiryolu taşımacılığı yapan firmalar, posta dağıtım şirketleri, depo işletmecileri, yük elleçleme firmaları, konteyner kiralama şirketleri ve yakıt istasyonları, araç tamir ve bakım birimleri, kamyon yıkama birimleri, palet tamir ve kiralama şirketleri gibi hizmetler sunan diğer birimlerden oluşmaktadır.

Lojistik merkezlerde yerleşik olarak faaliyet gösteren başka bir organizasyon, endüstriyel ve ticari işletmelerin dağıtım merkezleridir. Bu merkezler, ürünlerin toplanması (collecting), depolanması (storing), sınıflandırılması (sorting) ve hatta ürünlerin tüm Avrupa'ya dağıtılması öncesinde, gerekiyorsa işlemden geçirilmesi (processing) süreçlerini yerine getirirler.

Ulaştırma alanında faaliyet gösteren birçok farklı firmanın birbirine çok yakın bir alan içerisinde bulunması, işletmeler arasında çok sayıda ve çeşitlilikte işbirliği oluşmasına olanak sağlayacaktır. Birçok açıdan örnek olması bakımından Almanya' da ilk defa GVZ Bremen'de, işbirliğinin etkileri iç ve dış ürünler açısından ayrıma tabi tutulmuştur. Ortak satın alma, ortak eğitim ve ortak güvenlik gibi iç ürünler daha çok rasyonelleği ön plana çıkarırken, dış ürünler ise ortak şehir lojistiği gibi daha çok pazarı hedeflemektedir¹⁴⁷.

¹⁴⁷ KONDRATOWICZ L., 2003, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Networking Logistics Centres in The Baltic Sea Region NeLoC, Final Report, Volume I, Gdan sk, Poland, s.13.

Danimarka Lojistik Merkez Yaklaşımı

Danimarka'da lojistik merkezler "transport centres" şeklinde adlandırılmaktadır. Danimarka örneği olarak Vejle ve Aalborg kurulmuş iki gerçek lojistik merkez (concrete logistics centres) hakkında bilgi verilecektir. Danimarka Lojistik Merkezler Birliği (The Association of the Danish Transport Centres (Foreningen af Danske Transportcentre, FDT) 1991 yılında kurulmuş ve şu anada faaliyette bulunan ve planlama aşamasında olan yedi gerçek lojistik merkez üyesi bulunmaktadır. FDT, AVROPLATFORMS E.E.I.G (the Avropean association of freight villages (or logistics centres)'in bir üyesidir¹⁴⁸.

Danimarka Lojistik Merkez Birliğinin (FDT) amacı, lojistik merkezlerin Avrupa'da kullanılması ve yaygınlaştırılmasıdır. Avrupa yaklaşımı göz önüne alındığında Danimarka Lojistik Merkez Birliğinin amaçları, bilgi sistemlerinin kurulumunun kolaylaştırılması, ulaştırmanın daha etkili bir şekilde organizasyonu, lojistik merkezler hakkındaki bilginin toplanması ve dağıtımı, ulaştırma sektörü içerisinde işbirliğinin geliştirilmesinde aktif bir rol almak şeklinde özetlenebilir.

Danimarka'daki lojistik merkezler, kara limanı "dry port" olma potansiyelini ön plana çıkarmışlardır. Kara limanlarının amacı, trafik sıkışıklığının önlenmesi, çoklu taşımacılığın yaygınlaştırılması, toplam ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi, ulaştırma zinciri içerisinde limanların konumunu güçlendirmek, yerel çevre problemlerinin azaltılması, liman bölgelerinin şehirlerle entegrasyonun sağlanması ve liman fonksiyonlarının yerine getirilmesi için ihtiyaç duyulan şehir içerisindeki, pahalı arazi ihtiyacının şehir dışından karşılanmasını içerir.

Bu amaca ulaşabilmek için, deniz limanına gelen yüklerin bir kısmı ve deniz limanının idari fonksiyonlarının bir kısmı iç bölgelerdeki kara limanına aktarılmaktadır. Konteynerler kara limanlarından direkt olarak gemiye ulaştırılmakta, bu durum deniz limanında birim ünite başına harcanan zamanı düşürmektedir¹⁴⁸.

Finlandiya Lojistik Merkez Yaklaşımı

Finlandiya'da lojistik merkezlerin yapısına bakıldığında hem gerçek hem de sanal lojistik merkezlerin bulunmasının rağmen, özellikle sanal (virtuel) lojistik merkezlerin çok yaygın olduğu bir ülkedir. Straightway Güneydoğu Finlandiya, Lojistik Turku Region, Bothnia Lojistik

¹⁴⁸ MATROS, 2001, Sub Project "Maritime Transports and Best Practise in Hinterland Planning", Case Study, Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA), European Regional Development Fund Interreg II C, s.55.

Merkezi ve Logisforum ve yapım aşamasında olan Turku Lojistik Merkezleri sanal lojistik merkezlerdir¹⁴⁹. Finlandiya'daki lojistik merkezler Şekil 1.69'da verilmiştir.



Şekil 1.69: Finlandiya'daki Lojistik Merkezler

Kaynak: PERÄLÄ, H., HEIKKİLÄ L. ve VAISTE J., 2003, Ports and Logistics Centres in Finland, NeLoC., s.12.

Turku Ticaret Odası, Finlandiya'nın güney batısındaki ticari faaliyetlerinden sorumlu bir oda olarak faaliyet göstermektedir. Bu oda aynı zamanda bu bölgedeki sanal lojistik merkez faaliyetlerinin yönetilmesinde de ana görevi üstlenmektedir. Oda bölgedeki işletmelerin temsilcisi olarak hareket etmektedir. Ticaret odası aynı zamanda bölgedeki işletmeler ve kamu kuruluşları arasında bir aracı rolü üstlenmiştir.

Bölgedeki sanal lojistik merkezin ilk aşamada sahip olduğu fiziksel faaliyetler:

- İnternet tabanlı bir piyasanın oluşturulması ve devamlılığının sağlanması gerçekleştirilmektedir. Bölge dışındaki işletmeler internet ortamındaki bu piyasaya tekliflerini sunmaktadırlar. Merkeze üye işletmeler talepleri buradan almaktadırlar. İleride düzenlenecek web sayfaları lojistik ve ulaştırma işletmelerinin birbirleriyle iletişime geçtiği ve işbirliği yaptığı bir yapıda olacaktır.

¹⁴⁹ VALTONEN, A., 2003, Logistics Centres in Finland: Analysis of Birth Processes and Strategies, NeLoC , A work package 1 report, s.6.

- Müşterilerin, bölgedeki lojistik ve ulaştırma işletmeleri, işletmelerin verdiği hizmetler ve ulaştırma alternatifleri hakkında bilgi edinebilecekleri bir veri bankası oluşturulmuştur.

İkinci aşamada, sanal lojistik merkezin imajı daha da geliştirilecek ve tüm Güneybatı Finlandiya bölgesinin uluslararası alanda pazarlamasını yapan bir yapıya dönüşecektir.

Buna ek olarak, farklı lojistik firmaları için farklı pazarlama yöntemlerine ihtiyaç duyulacaktır. Bu aşamada, müşterilere detaylı bilgi vermek amacıyla veri bankalarının güncellenmesi, özellikle fiyat bilgileri, bölgedeki lojistik alanındaki gelişmeler bunlardan bazılarıdır.

Üçüncü aşamada, merkeze üye ülkelere sunulan hizmetlerin kapsamı genişletilecek ve üyeler arasındaki işbirliği geliştirilecektir. Burada sunulacak en önemli hizmet otomatik veri işleme servisi. Bu servisle, üyelere sunulan elektronik hizmetlerin geliştirilmesi mümkün olacaktır. Bu hizmet ayrıca, program ve teknik hizmet desteği de sağlamaktadır. Bu servisin amacı, üyelerin bilgisayar ve programlarını uyumlaştırarak, birbirleriyle daha düşük bir maliyetle işbirliğine gitmelerini sağlamaktır. Merkezin ayrıca yük acentesi olarak hareket etmesi ve mümkün olan her fırsatta araştırma ve yük trafiği hakkında tahminleme çalışmalarında bulunması amaçlanmaktadır¹⁵⁰.

İtalya Lojistik Merkez Yaklaşımı

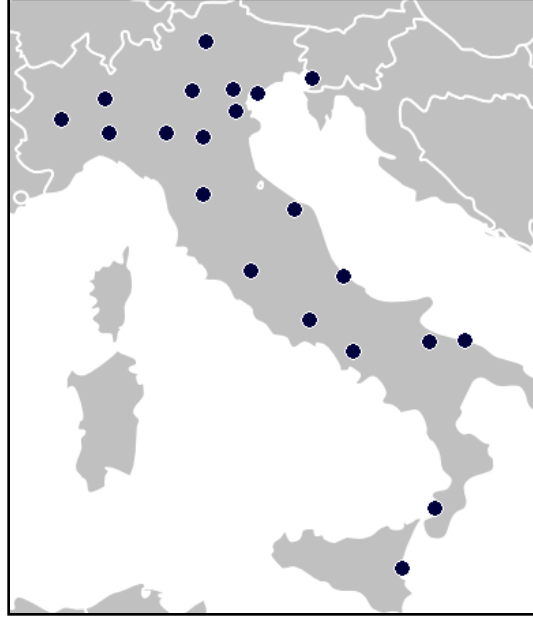
İtalya'da lojistik maliyeti diğer Avrupa ülkelerinin ortalama maliyetlerinden %25 daha fazladır¹⁵¹. Yük trafiğinin düzenlenmesi ve maliyetlerin düşürülmesi amacıyla İtalya'da ülke geneline yayılmış "interporto" diye adlandırılan 21 lojistik merkez oluşturulmuştur¹⁵². İtalya'daki intermodal trafiğin %60'ı lojistik merkezler içerisindeki intermodal terminallerden yönetilmektedir. Kurulu bulunan lojistik merkezler daha etkin ve tam bir ulaştırma çözümü sunmaktadırlar. Bu merkezler yük taşımacılığını karayolundan diğer taşıma modlarına aktararak intermodaliteyi (intermodality/comodality) gerçekleştirmektedirler. Lojistik merkezler İtalya'da çok hızlı bir şekilde artan yük taşımacılığını optimal bir şekilde yönetmektedir. Lojistik merkezler şehirlerdeki trafik sıkışıklığını azaltmış ve demiryolu taşımacılığının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Lojistik merkezler ayrıca hem depolardaki verimliliği (ton/m2 bazında %30), hem de ulaştırma ve lojistik işletmeleri arasında rekabeti artırmış, ayrıca hizmet kalitesini de yükseltmiştir.

¹⁵⁰ <http://www.turku.chamber.fi/english/organisaatio.php?id=4>, Erişim:18.10.2007

¹⁵¹ <http://www.medigate-project.eu>, Erişim:04.10.2008

¹⁵² <http://www.freight-village.com/profile.php?country=it>, Erişim:04.10.2008

İtalya'da ülke geneline yayılmış 21 lojistik merkez (Şekil 1.70), UIR (Unione Interporti Riuniti) adı altında bir birlik altında toplanmışlardır. Bu birlik kar amacı gütmeyip, lojistik merkezler ile karayolu, deniz ve havayolu taşımacılığı yapan kurum ve kuruluşlarla sürekli ve sağlam bir ilişkinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Bu yolla intermodal taşımacılığın daha da geliştirilmesi hedeflenmektedir.



Şekil 1.70: İtalya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları

Kaynak: <http://www.freight-village.com/profile.php?country=it> , erişim Erişim:04.10.2008

İtalya'daki 21 lojistik merkezden birisi olan Bologna Lojistik Merkezi, entegre bir kara, demiryolu ve lojistik sistem altyapısına sahiptir. Merkez doğrudan ulusal demiryolu ve otoyol sistemine bağlıdır. Merkez 2.000.000 metre karelik bir alanda kurulmuştur. Bu alanın 650.000 metre karelik bölümü İtalyan Demiryollarının tesislerine ayrılmıştır. 2.270.000 metre karelik bir alanın daha lojistik merkeze katılması planlanmıştır. Bologna Lojistik Merkezi teknik verileri Tablo 1.41'de verilmiştir.

Toplam Satış	2.000.000 m ²
Genişleme Alanı	2.270.000m ²
Konteyner Terminali	147.000m ²
İntermodal Terminali	130.000m ²
Genel Depo (Public Warehouses)	150.900m ² <i>covered 51.500m²</i>
Demiryolu bağlantılı Depo (Warehouses with railway interchange)	66.800m ² <i>covered 25.400m²</i>
Araç Park Alanı	16.000m ²
Merkezde İstihdam Edilen Kişi Sayısı	1.500

Tablo 1.41: Bologna Lojistik Merkezi Teknik Verileri

Kaynak: <http://www.freight-village.com/freight-village.php?id=2>, Erişim:04.10.2008

Bologna Lojistik Merkezinde; 81 ulusal ve uluslararası çalışan ulaştırma işletmesi, 18 adet yüksek yanaşma yeri (raised docking bays) ve ofislere sahip depo (warehouse), 4 adet yüksek yanaşma yeri ve demiryolu-karayolu bağlantısına sahip depo (warehouse), 5 adet geniş hacimli depo (warehouse), genel depolar, gümrük alanı, postahane, hizmet ve yönetim merkezi, park etme, yükleme ve boşaltma için alan, İtalyan Demiryolları İntermodal terminali, petrol istasyonu, araç yıkama tesisi, bankalar ve dinlenme alanları bulunmaktadır.

Bologna Lojistik Merkezi, gerek İtalya içerisindeki ve gerekse İtalya üzerinden geçen yüklerin toplandığı ve dağıtıldığı bir kesişim noktasında bulunmaktadır. Merkez, kuzey-güney ekseninde kargo trafiğinin en yoğun olduğu bölgede konuşlanmıştır. Merkezde 2006 yılı itibariyle elleçlenen yük miktarı 4.680.000 tondur. Merkezdeki yük trafiği Tablo 1.42'de verilmektedir.

	2000	2006
Toplam Yük trafiği	3.561.639 ton	4.680.000 ton
İntermodal Tren	132/Hafta	196/Hafta
Vagon	29.102	56.412
Ulaştırma ve Lojistik İşletmesi	78	100
Lojistik Talepteki Artış	150.000 metre kare kapalı alan	350.000 metre kare kapalı alan

Tablo 1.42: Bologna Lojistik Merkezinde Yük Trafiği

Kaynak: <http://www.medigate-project.eu>, Erişim:04.10.2008

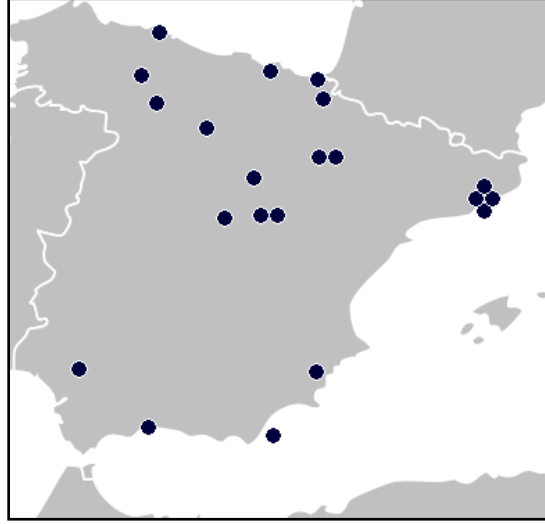
Bologna Lojistik Merkezi bir ortaklık olup, "Interporto Bologna S.p.A." tarafından kurulmuş ve işletilmekte olan bir limited şirkettir. Hisselerinin %52'si kamu kurumlarına aittir.

İspanyol Lojistik Merkez Yaklaşımı

İspanya'da ulaştırma sektörü, GSMH'nin % 4'ünü oluşturmaktadır. Bu katkının %86'lık bölümü ise kara taşımacılığı ve ilgili hizmetlerden kaynaklanmaktadır. İspanya'daki istihdamın %10'luk kısmı ulaştırma sektörü tarafından sağlanmaktadır.

Avrupa'da şu an, ortalama lojistik maliyetin, ürün satış fiyatının %14'ünü ve üretim maliyetinin %30-60'lık bölümünü oluşturmakta olduğu göz önüne alınmış; lojistik maliyetlerini düşürmek amacıyla İspanya'da 21 lojistik merkez/köy oluşturulmuştur (Şekil 1.71). Lojistik merkezlerde faaliyet gösteren işletmeler toplam maliyetlerinde önemli ölçüde tasarruf sağlamışlardır; yük

acenteleri toplam maliyetlerinde %10, depo işletmecileri %12 gibi bir tasarruf sağlamıştır¹⁵³. Bazı çalışmalarda ise İspanya'da lojistik merkezlerin hektar başına 30-40 kişiyi istihdam ettiği, yine merkezlerde hektar başına ortalama 30.000 ton yük elleçlendiği, bu merkezlerde 1 milyon ton yük elleçlenmesi durumunda ortalama bin kişilik bir istihdamın yaratılacağı tahminlenmektedir.



Şekil 1.71: İspanya'daki Lojistik Merkezler ve Konumları

Kaynak: <http://www.freight-village.com/profile.php?country=es>, Erişim:04.10.2008

İspanya'da lojistik merkezler 1991 yılında, İspanya Lojistik Merkezler Birliği (ACTE-Asociación de Centros de Transporte de España) çatısı altında bir birlik oluşturmuşlardır. ACTE bir komite tarafından yönetilmekte ve komitenin başkanlığını Ulaştırma Genel Müdürü (General Manager of Transport) yapmaktadır. ACTE birlik içerisindeki lojistik merkezler arasında tecrübe ve bilgi alışverişine ortam sağlamakla kalmamakta ayrıca lojistik merkezler içerisindeki işletmelerin daha iyi bir şekilde gelişmelerine imkân sağlamaktadır.

İspanya'daki altyapılarda büyük bir bölümünü oluşturan lojistik merkezler, kullandıkları alanın optimizasyonu, çevrenin geliştirilmesi, erişimin sağlanması ve yolların oluşturulması bakımından referans noktası niteliği taşımaktadır.

İspanya'daki lojistik merkezler, ulaştırma ve lojistik işletmeleri için aşağıdaki olanakları sunmaktadırlar:

- İşletmelerin faaliyetlerinin geliştirilmesi için uygun fiziksel altyapılar,
- Yük elleçlemeye ve araçların rahat hareket etmelerine olanak tanıyan uygun alanlar,
- İntermodal taşımaya olanak veren yapılar,

¹⁵³ <http://www.acte.es/> , Erişim:04.10.2008

- Yeterli iletişim ve bilişim altyapısı,
- Yüksek seviyede emniyet,
- Toplu hizmetler: Bakım, lojistik merkezin dış aydınlatması, temizlik gibi,
- Tamamlayıcı hizmetler: Atölyeler, depolar, restoranlar, danışmanlık ofisleri, sigortacılar ve bankalar gibi,
- Diğer sektörlerle ilişkilerin geliştirilmesine ortam sağlamak.

İspanya'daki lojistik merkezler incelendiğinde, bunlardan 12 tanesinin denize çok yakın ya da kıyı bölgelerde konuşlanmış oldukları görülmektedir. Geriye kalan 9 lojistik merkez iç bölgelerde yerleşik durumdadır. İç bölgelerde yerleşik durumda bulunan Vitoria Lojistik Merkezi, 10 yıl öncesinde kurulmasına rağmen sürekli bir gelişme göstermiştir. Merkezin yüksek kullanımı, yer olarak doğru bir noktada kurulduğunu göstermektedir. Merkezin konumu Şekil 1.72'de verilmiştir. Vitoria Lojistik Merkezi, Vitoria-Gasteiz şehrine 3 kilometre mesafede bulunup, A-68, A-1, N-1 and N-240 devlet oto yollarının kesişim noktasına 500 metrede bulunmaktadır ve İspanya Demiryolları kargo istasyonuna bağlantısı vardır. Ayrıca İberya yarım adasındaki üçüncü büyük hava limanı olan Foronda'ya 4 kilometre mesafede konuşlanmıştır. Lojistik merkez, hava alanına duble yolla bağlanmıştır. Merkez ayrıca Bilbao Limanına da yakın bir mesafede olup, büyük otomotiv, demir-çelik, havacılık gibi endüstrilerin bulunduğu bir alanın merkezindedir.



Şekil 1.72: Vitoria Lojistik Merkezi Konumu

Kaynak: http://www.ctvitoria.com/localizacion2_in.php, Erişim:04.10.2008

Vitoria Lojistik Merkezi, bu gün birçok büyük lojistik operatörü, expres parsiyel yük operatörü, kurye ve ulaştırma filolarına hizmet vermektedir. Merkezde; konteyner içi dolum ve boşaltma, intermodal operasyonlar, forwarding hizmetleri, transit ve hava kargo operasyonları, tırların sürekli olarak sergilenmesi ve satışı, tırlar için servis istasyonu ve araç teknik muayenesi gibi ulaşım ve lojistik ile ilgili hizmetler verilmekte ayrıca bir de gümrük bulunmaktadır. Ayrıca, postane, telefonlar, banka, araç tamir ve bakım merkezi, genel depo, antrepo, araç kantarı, ofisler, tamir amaçlı atölyeler ve 22.821 m²'lik bir endüstriyel saha, elektrik enerjisi sağlanması, ışıklandırma, fiber optik telekomünikasyon ağı, su ve kanalizasyon altyapısı, petrol istasyonu ve araç yıkama hizmeti sunulmaktadır.

Vitoria Lojistik Merkezi şu an faaliyetlerini 338.240 m²'lik bir alanda yürütmektedir. Bu sahaya ek olarak 750.000 m²'lik bir alan, genişleme amaçlı olarak kullanılabilir. Lojistik merkeze ait teknik veriler Tablo 1.43'de verilmiştir.

Toplam Satış	338,240
Genişleme Alanı	750.000 m ²
Intermodal Terminali	Jündiz İntermodal terminali ve 17,000 m ² konteyner terminali
Genel Depo (Public Warehouses)	6,350m ²
Demiryolu bağlantılı Depo (Warehouses with railway interchange)	111,513 m ² (kapalı alan)
Araç Park Alanı	Park ışıklandırılmış, güvenlik sağlanmış, Giriş ücreti ödemek şartıyla girilebilmekte, tuvalet, duş ve telefon hizmeti mevcut, 750 araçlık alan mevcut
Ofis alanı (toplam alan)	5,280 m ²

Tablo 1.43: Vitoria Lojistik Merkezi Teknik Veriler

Kaynak: <http://www.freight-village.com/freight-village.php?id=26>, Erişim:04.10.2008

Asya'daki Lojistik Merkezler

Asya'da depolama ve dağıtım, imalat ve montaj ile çok sıkı ilişki içindedir. Ekonomisi giderek güçlenen Asya'da Singapur, Tayvan, Japonya ve Hong Kong kilit dağıtım merkezleri olarak stratejik mevkiindedir.

Singapur'daki Changi Havaalanı, Hong Kong'un Chep Lap Kok Havaalanı ve Kuala Lumpur Uluslararası Havaalanı, dünyadaki en iyi havaalanı tesislerinden sayılmaktadır. Ayrıca Çin'de yeni havaalanları bulunmakta ve Sydney, Tayvan ve Bangkok'ta iyileştirmeler gerçekleştirilmektedir.

Singapur'daki limanlar, Çin'deki Dalian limanı, Tayvan'daki Kaoshiung, Tayland'daki Loem Chebang ve Malezya'daki Klang Limanında modern ve etkin elleçleme tesislerinin geliştirilmesi amacıyla önemli miktarda yatırımlar yapılmıştır.

Altyapıdaki bu gelişmelerle birlikte, ülkelerin kendi içlerinde ve birbirleri arasında sağlıklı bir rekabet ortamı oluşmuştur. Örneğin, Çin'de büyük şehir limanları düşük liman ücretleri ve yeni tesislerle taşımacılık hatlarını kendilerine çekmek amacıyla birbirleriyle rekabet halindedir.

Asya'daki depolama ve dağıtım tesislerinden çoğu üçüncü taraflarca işletilmektedir. Asya'nın emlak fiyatlarının yüksek olmasından dolayı tesisler genellikle büyüktür. Schenker'in Singapur'daki lojistik merkezi 220,000 feet kare olup depolama ve dağıtıma ek olarak dönüştürme, soğuk depolama ve tehlikeli madde depoculuğu hizmetleri sunmaktadır¹⁵⁴.

Singapur Limanı

Çok uluslu şirketlerin (MNCs) Asya'da lojistik merkezler oluşturmaları eğiliminin büyümesi avantajından yararlanan Singapur, Hollanda'nın Avrupa'daki durumuna benzer konumda Asya'da lojistikte bir lider durumuna gelmiştir.

Singapur, Güney Doğu Asya'da Malezya ve Endonezya arasında bir ada devletidir. Ülke, 9 Ağustos 1965'te Malezya'dan ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. 3,5 Milyon civarında nüfusu olan ülkenin %76,4'ünü Çinliler, %14,9'unu Malaylar, %6,4'ü Hintliler ve %2,3 ü diğer etnik gruplardan meydana gelmektedir.

Malezya, ABD, Hong Kong, Japonya, Çin ve Tayland başta olmak üzere bölge ülkeleri olan Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticaret ilişkisi içerisinde. Toplam 632,6 kilometrekare büyüklüğünde olan Singapur bölge ticaretinde önemli bir merkezdir. Bunun temel nedenleri arasında bir bölge aktarma limanı olması yani transit taşıma özelliğinin bulunması gelmektedir. Bilişim ve finans konularındaki uluslararası kalite seviyesi ile gelişmiş altyapısı Singapur'u diğer bölge ülkelerinden ayırmaktadır¹⁵⁵.

Singapur, lojistik merkezler için gerekli tüm altyapı desteğine sahiptir. Dünya standartlarında deniz ve hava limanları, mükemmel alt yapı, verimli iletişim ağı, işletme yanlı ortam, bilgi teknolojisinin yoğun kullanımı, geniş çaplı lojistik olanaklar, becerikli ve profesyonel işgücü bunlardan bazılarıdır. Bu faktörlerin bir araya gelmesiyle, Singapur uluslararası ticaretin

¹⁵⁴ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.23.

¹⁵⁵ <http://www.meslekiyeterlilik.com>, erişim: 3.10.2008

modern bir merkezi ve çok sayıda çokuluslu ve bölgesel şirketler için bir operasyon tabanı konumuna gelmiştir. Beş binin üzerinde çokuluslu şirket, Güney Doğu Asya lojistik/dağıtım merkezi olarak Singapur'u seçmişlerdir. Sayısı altı binin üzerinde olan Singapur'daki lojistik firmaları, çok uluslu şirketlere, taşımacılık, nakliye, depolama ve dağıtım dâhil geniş çaplı hizmetler sunmaktadırlar. Çoğu distriparklar da yerleşik durumdadır. İmalat Japonya gibi yüksek maliyetli ülkelerden Güneydoğu Asya ülkelerine (1980'lerde) kaydığında, Singapur hükümeti, Singapur, Malezya, Endonezya ve Tayland meşeli ürünlere yönelik olarak şehri bir aktarma merkezine dönüştürme kampanyası başlatmışlardır. Ayrıca, Öncü statüsü, vergi muafiyeti vb. gibi çeşitli teşvik programlarıyla çok uluslu şirketleri ve uluslararası lojistik hizmet sağlayıcıların Singapur'da yerleşmeleri bölgesel ve global dağıtım merkezlerini Singapur'da oluşturmaları konusunda aktif bir teşvik çalışması başlatmıştır¹⁵⁶.

Bazı hükümet birimleri, ülkeyi bir lojistik merkez durumuna getirme ve Singapur' da mukim mevcut CDC' lerin Asya' da çalışan çok uluslu şirketlere entegre lojistik desteği sağlayacak duruma yükseltmeyle görevlendirilmiştir. Uluslararası depolama ve dağıtım merkezi olarak Singapur' un rolü, yoğun olarak iki ana birim tarafından geliştirilmiştir: Ekonomi geliştirme kurulu ve ticaret geliştirme kurulu. 1980 ortalarında bu hükümet birimleri, Singapur' u 2010 yılına kadar Asya' nın başta gelen entegre lojistik merkez üssü durumuna yükseltme vizyonu geliştirmiştir¹⁵⁷.

Derin deniz limanlarına sahip Singapur'a, 400'den fazla uluslararası deniz ticaret taşıma hattı düzenli olarak sefer gerçekleştirmekte ve dünya çapında 130 ülkedeki 700 limana sevkiyat yapılmaktadır. Uluslararası Limanlar Birliği (International Association of Ports and Harbours) tarafından dünyanın en işlek (aktarma/transit) limanları sıralamasında 1.sırada kabul edilen Singapur Limanı aynı zamanda dünyanın en büyük limanlarından biridir. Elleçlenen kargo konteynerleri sayısı bakımından ise Hong Kong limanı ile başa baş gitmektedir¹⁵⁸.

Singapur limanını senede 135.386 gemi ziyaret etmektedir. Her üç dakikada bir gemi, Singapur'a giriş veya çıkış yapmaktadır. Singapur deniz limanı olarak, 2004 yılı verilerine göre, dökme yük işlem hacminde 393,4 milyon metrik ton ile dünya birincisidir. 2004 yılında 21.340.000 TEU konteyner trafiği ile Hong Kong'un ardından dünyada ikinci sırada yer almaktadır. Singapur'da birçok konteyner terminali bulunmaktadır. Tanjong Pagar, Keppel, Brani ve Pasir Panjang konteyner terminalleri, 339 hektarlık bir alana sahip olan bu terminaller; 20 tane ana rıhtım, 17 tane yakın deniz taşıma rıhtımı ve 119 vinçe sahiptir.

¹⁵⁶ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 45.

¹⁵⁷ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 46.

¹⁵⁸ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.23.

Bölgesel kargo trafiğinin artmasıyla birlikte Pasir Panjang'ta yeni bir mega kargo terminali inşa edilmektedir. Bu terminalin tamamlanmasıyla birlikte ana rıhtım sayısı 49'a konteyner elleçleme kapasitesinin de 36 milyon TEU'ya ulaşması hesaplanmaktadır. Konvansiyonel kargolar; Pasir Panjang, Sembawang ve Jurong limanlarında elleçlenmektedir. Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi deniz ticaretinin gelişmesi için elinde geleni yapmaktadır¹⁵⁹.

Singapur liman otoritesi (PSA)' da Singapur' da lojistik merkez geliştirme konusunda sözü edilen hükümet birimleriyle yakın temasta çalışarak önemli bir rol oynamıştır. Dünyanın en büyük konteyner terminali işleticisi olarak PSA, çoğunlukla katma değerli lojistik hizmetleri sunan depolama ve dağıtım merkezileştirerek büyük çaplı gemi ve liman ilişkili hizmet sunmaktadır. PSA, Singapur içinde toplam 600.000 metrekarelik depo alanlı dört ana distripark yönetmektedir. 1970'lerden beri, Alexandra Distripark'ta, Pasir Panjang Distriparkta ve Tanjong Pagar Distriparkta çok ihtiyaç duyulan depolama sahası sağlamıştır. Bu üç distripark, konteyner ve yük terminalleriyle Jurong sanayi merkezi yakınında konuşlandırılmış olup, yük sevkiyatının kolaylaştırılmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca, birçok yerleşik çok uluslu dağıtım merkezi operatörüne, imalatçıya, ticaretçiye, nakliyeciyeye ve diğerlerine, bunların arz zincir operasyonlarıyla eşzamanlı, güvenilir, ulaşılabilir ve iyi yönetimli dağıtım merkezi operasyonu ev sahipliği görevi de yerine getirmektedir¹⁶⁰.

Temmuz 1987'de London Metal Exchange, Avrupa dışında ilk resmi teslim / dağıtım limanı olarak Singapur' u seçmiştir. Bu, Singapur' da metal ticaretini tetiklemiş ve birkaç metal depolama operasyonu oluşumuna yol açmıştır. Ayrıca, birkaç uluslararası şirket depolama ve dağıtım operasyonu oluşturmuştur. 1988'de Nedloyd Districentre, Jurang bölgesine bir operasyon oluşturmuştur. 1989'da Singapur' da mukim CWT Distribution Pte Ltd bölgede zamanının en gelişmiş dağıtım merkezi olan CWT Distripark'ı açmıştır. 1993'de kargo konsolidasyon merkezsü (merkezi) olarak hizmet sunmak ve diğer lojistik gereksinimleri karşılamak için Serbest Ticaret Bölgesi (FTZ) içinde Keppel Distripark' ı (KD) tamamlamıştır. KD Net ve konteyner terminalleri arasında kesintisiz yük transferi türünden müşteri çıkarlı ve katma değerli hizmetler sağlanmakta, Singapur dışındaki aktarma yük konsolidasyonu bölgeye çekilmektedir. Son zamanlarda Ağustos 2000'de National Semiconductor şirketi global arz zincirini yönetmesi için UPS lojistik'le beş yıl süreli 150 milyon Dolarlık sözleşme imzalamıştır. Birlikte, National Semiconductor operasyonlarına tahsis edilmiş yeni global Dağıtım Merkezini Singapur' da kurdular Birleştirilmiş operasyonlar, UPS' nin National

¹⁵⁹ <http://www.meslekiyeterlilik.com>, erişim: 4.10.2008

¹⁶⁰ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 46.

çiplerinin Malezya ve Singapur'daki imalat tesislerinden yeni global Dağıtım Merkezi'ne oradan da dünyanın her yerindeki müşterilere hareketini yönetmesini olanaklı kılmaktadır¹⁶¹.

Ancak depolama ve dağıtım potansiyeli çok daha önceden belirlenmiştir. Singapur'un FTZ Danışma Komitesi, stratejik konumu ve liberal ticaret çevresi nedeniyle, Singapur'un ideal depolama ve Güneydoğu Asya'ya dağıtım merkezi olarak görüş belirtmiştir. Gümrüklenebilen ve kota sınırlı malların depolama ticaretini kolaylaştırmak için serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması da Singapur'un dağıtım ve depolama merkezi olma başarısında önemli rol oynamıştır.

Şu an, Singapur'da altısı deniz bir de havayolu kargolarına yönelik yedi Serbest Ticaret Bölgesi (FTZ) bulunmaktadır. Keppel Wharves, Tanjun Pagar Terminali, Jurang Port, Sembawang Wharves, Pasir Panjan Wharves, Keppel Distripark ve Changi Airport¹⁶².

Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi (PSA) 500.000 m²'lik depolama yeri sunan dağıtım parklarından dördünün sahibi ve işletmecisidir. Bunlardan en modernini 1993 yılında açılmış olan Keppel Distripark olup, bu parkın yüksek raflı bilgisayarlı depolama ve geri edinme sistemlerini destekleyen 14 metrelik bir yüksek tavanı vardır. Burada da, geniş çaplı açık ve kapalı depolama olanakları ve gümrüklenebilir ve kontrol edilmiş malların depolanmaları ve yeniden ihraç edilmelerine yönelik zengin olanaklar ve hizmetler sunmaktadır. Dağıtım parklarının, doğudaki Changi uluslararası Havaalanına ve batıdaki Jurong sanayilerine kolay erişimi bulunmaktadır¹⁶³.

Limanlardaki Serbest Ticaret Bölgeleri, depolama ticaretini kolaylaştırmakta ve aktarma yük elleçlemesini geliştirmektedir. Mallar, pazara sürülecekleri zamana dek hiçbir gümrük dokümantasyonuna tabi olmadan bu bölgelerde depolanabilmektedirler. Ayrıca, minimum gümrük formaliteleriyle işlenebilmekte ve yeniden ihraç edebilmektedir. Serbest Ticaret Bölgeleri, konvansiyonel ve konteyner yüklerin ithalat/ihracatı için ücretsiz 72 saat depolama ve aktarma, yeniden ihraç mallar için de 14 gün ücretsiz depolama hizmeti sunmaktadırlar. Mallar Serbest Ticaret Bölgesinde alıkonulduklarında, ithal muamelesi görmemekte, Singapur'da satışa sunulmak üzere Serbest Ticaret Bölgesi'nden çıkartılıncaya kadar vergiye tabi olmamakta; öte yandan Serbest Ticaret Bölgelerinden yeniden ihraç edilen mallar tüm vergilerden muaf tutulmaktadırlar.

¹⁶¹ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 46.

¹⁶² UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 47.

¹⁶³ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s. 26.

Japon Limanlarında Yabancı Erişim Bölgeleri (Free Access Zones)

Japon Hükümeti, yabancı hükümetlerin isteği üzerine, Japonya'daki yabancı şirketler için iş çevresinin geliştirilmesine ilişkin yabancı yatırımı yaygınlaştırmak ve ithalatı artırmak adına önemli adımlar atmıştır. Ticareti geliştirme çabaları arasında, 1992 Temmuz'da çıkarılan "İthalatın Geliştirilmesi ve Ülkeye yatırımın kolaylaştırılması için olağandışı önlemler Yasası" denilen özel bir yasa bulunmaktadır. Yasanın belirtilen amacı, yabancı ürünlerin Japon pazarına erişimini kolaylaştırmak ve daha çok sayıda yabancı şirketin Japonya'ya ihracat ve/veya yatırım yapmalarını teşvik etmektir. Yasa, ülke çapında, yabancı erişim bölgeleri (FAZ) oluşturulmasına izin vermiş, bu bölgelerin sayısı Eylül 2000'e dek 22'yi bulmuştur¹⁶⁴.

Bu bölgelerin 16'sı liman sahalarında, 5'i hava limanında ve 1'i liman/havalimanı alanında konuşlandırılmıştır.

Her bir bölgenin tesisleri, öncelikle yarı kamu ya da "üçüncü sektör" şirketlerce işletilmektedir. Bu şirketler yerel kamu kurumlarıyla özel şirketlerin ortak yatırımları şeklinde oluşmaktadırlar. Bu şirketlerin rolü, FAZ bölgelerinde çalışan yerli ve yabancı şirketlere destek sağlamak için, iş geliştirme ve ithalatla ilgili faaliyetleri kolaylaştırmanın yanında, depolama, sınıflandırma, işleme ve toptan satış türü konularda her bir FAZ'daki temel altyapı oluşum ve işletimini etkin bir şekilde yönetmektir. Ancak, her bir üçüncü sektör şirketin operasyon kapsamı ile ilgili özellikleri değişiklik arz eder.

FAZ, lojistik faaliyetlerin gelişiminde çok çeşitli teşvik sunar. Bunlar aşağıdaki gibidir¹⁶⁴:

Düşük Maliyetli Dağıtım: FAZ'lar bölgesel pazarlara yakın deniz limanları ve/veya hava limanlarında konuşlandırıldıklarından, bu bölgelere hizmet sunmaktadırlar. Genelde fonksiyonları iki yönlüdür: ilki ithalatla ilişkili altyapı gelişimini sağlamak ve ikincisi ise stratejik olarak ithalatla ilgili şirketlerin belirli yerlere yoğunlaşmalarını sağlamak. FAZ'lar tüm Japonya'da, Japonya ile diğer ülkeler arası iş fırsatlarının artırılması için ilgili yerel avantajları maksimize etmek amacıyla kendi planlarını oluştururlar.

Yabancı ürünlerin hava ya da deniz yoluyla doğrudan Japonya'daki 22 yerel pazardan herhangi birine ulaştırılma avantajı. Bu olanak, firmaların genellikle pahalı olan yurtiçi taşımacılığa bağımlılığını azaltarak taşıma maliyetlerini minimize etmeye yardımcı olur.

İthal Malların verimli elleçlenmesi: FAZ'lar gümrüklerden ürün sınıflandırılmasına, işleme ve dağıtımına kadar ithalatın her safhasında yabancı ürünlerin verimli bir şekilde elleçlenmesi

¹⁶⁴ UNESCAP, 2002, Economic and Social Commission For Asia And The Pacific, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres, United Nations, ST/ESCAP/2194. New York, s. 49-50.

için kendi lojistik-destek faaliyetlerini özel olarak çalıştırılan olanaklarla birleştirir. Özellikle ürün depolama, işleme nakliye ve sergilemede tam hizmet sözleşmesi sunan FAZ' larda ithalat işlemleri oldukça kolaydır. FAZ olanaklarından bazıları şunlardır:

- Ürün depolama ve yük eleçleme
- İthalat işlemleri
- Sergi ve fuar olanakları
- Toptancılar ve perakendeciler için ofisler ve perakende bölümleri
- Taşımacılık şirketlerine ofis ve yerler
- Kamu hizmet şirketlerine ofisler
- Araştırma ve teknolojik geliştirme olanakları
- Eğitim ve konferans olanakları
- İthalatla ilgili işe destek faaliyetleri

İşletme desteği: Sergi, fuar ve sözleşme türünden promosyon faaliyetlerini yerine getirmelerinde ihtiyaç duydukları yer, ekipman ve diğer olanakları temin ederek FAZ mukim firmalara ithalat işlerini genişletmelerinde yardımcı olur. FAZ'lar ayrıca Japonya'da yerleşme yolları arayan (bir pozisyon elde etmeye çalışan) yabancı firmalara makul ücretler ve belirli sürelerle döşeli ofisler de temin etmektedir.

Finansman ve Vergi Teşvikleri: Ev sahibi bölgeler, tercihli vergilendirme, kredi garantileri, kredi sigortası, düşük faizli finansman ve bağlı hizmetler dahil çok çeşitli teşvikler sunmaktadır.

Düşük Faizli Finansman: FAZ yatırımcıları, Japon development Bank (JDB) ve Small Business Finance Corporation (SBFC) aracılığıyla rahat borçlanma şartlarıyla düşük faizli finansman başvurusunda bulunabilirler. Japon Geliştirme Bankası, Japonya'da kurulu yabancı firmalarca ya da ithalatlarını büyütmekte olan Japon işletmelerince ekipman ve tesis alımları için düşük faizli finansman sağlamaktadır.

Küçük işletme Finansman şirketleri (SBFC), küçük ve orta boy perakendeci ve toptancılarca sermaye işletiminde ya da ekipman alımında kullanılabilir borç sağlayarak ithalatın gelişimine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, SBFC, bir FAZ' da kurulu ya da FAZ'da yerleşik bir

şirkette doğrudan ilişkili ithalat kapsamlı toptancı ve perakendecilere yönelik mevcut ekstra düşük faizli borç tavanını yükseltmiştir.

Gümrüklü Hizmetler (Bonded Services) : FAZ, yabancı yükün boşaltım, sınıflandırma, depolama ve dağıtım için, diğer ülkelerdeki serbest ticaret bölgeleri (FTZ)' ne eşdeğer, entegre gümrüklü alanlar kullanmaktadır. Ancak, entegre gümrüklü alan olarak ayrılmak için iki koşulun yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunlar:

- Her bir durumda saha ve tesisler bir alan içinde bulunmalıdır,
- Tesisler işleme, sergileme ve depolamada kullanılmalıdır.

Böylesi dar kapsamlı tanımlama nedeniyle, yalnızca dört FAZ tam hizmet gümrüklü alan sunabilmektedir. Bunlar: Yokohama, Ehime, Osaka ve Kawasaki'deki FAZ'lardır.

Hong Kong

Büyük ekonomik gelişmelere sahne olan bir bölgede; Pearl Nehri Deltasının ağzında ve Asya-Pasifik Rim'in ortasında yer alan Hong Kong'un, özellikle merkezi liman konumu ve uluslararası standartlardaki tesisleriyle Çin'in kalkınmasında önemli rolü vardır¹⁶⁵.

Hong Kong' un denizaşırı ülkelere dağıtımına yönelik katma değerli transit noktası olarak etiketleme, erteleme (postponement) gibi hizmetler sunmaktadır. Bu hizmetler Hong Kong'un entegre lojistik hizmetleri sağlayıcısı olma özelliğinin sadece bir parçasıdır. Hong Kong'un Çin'in lojistik alanında başı çekmesinin bir başka sebebi de tekstil ve giyim, elektronik, otomobil parçaları ve bilgi teknolojisi ekipmanı ile perakende pazarındaki lojistik ve dağıtım alanlarındaki uzmanlığıdır. Bu sanayilerin hepsi just in time (tam zamanında) yönetim için gereken modern ve entegre hizmetler, garantili ve ekspres hizmetler gibi rekabet gücü sağlayan gelişmiş lojistik ve tedarik zinciri kapasitesi gerektirmektedir. Hong Kong bu işlevi, edindiği tecrübe ile yerine getirmekte, şirketlerinin uzmanlığı ülkede lojistik prosedürleri oluşturmak amacıyla kullanılmaktadır. Hong Kong Lojistik Derneği ile Çin Depolama ve Lojistik Birliği, Çin Taşımacılık Birliği ve Çin Lojistik Birliği arasında sıkı ağlar ve işbirliği bulunmaktadır¹⁶⁶.

Hong Kong'un bir lojistik merkez ve tedarik zinciri merkez üssü haline getirilmesinde kargo akışının artırılması, gerekli altyapıların gelişiminin kolaylaştırılması, lojistik operasyonların hızı ve doğruluğunun geliştirilmesine yönelik bilgi teknolojisine yatırım yapılması yönünde

¹⁶⁵ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.26.

¹⁶⁶ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.27

politikalar uygulanmış ve Hong Kong ekonomisinin ağırlığı hızla “bilgi yoğun ve yüksek katma değerli faaliyetlere” yönelmiştir. Devlet hemen her alanda “yeni ürün/hizmet geliştirmeyi özendirilmekte ve “teknoloji kullanımının yaygınlaşması” için elinden geleni yapmaktadır¹⁶⁷.

Hong Kong Limanı, Pasifik Okyanusundan gelen okyanus gemileri ile Pearl Nehrinden gelen daha ufak, kıyı ve nehir ticari gemileri ve Singapur ve Şangay arasındaki tek modern ve tam gelişmiş derin su limanıdır. Güney Çin'deki tüm ticari denizcilik faaliyetlerinin odak noktasıdır. Liman serbest liman özelliğine sahiptir. Hong Kong Özel İdari Bölgesi hükümeti ticaret politikası serbest, açık ve çok taraflı bir ticaret sistemini öngörmektedir¹⁶⁸. Hong Kong'un yüzyıldan fazla süregelen “serbest liman” olma özelliği onu bölgenin “uluslararası ticaret ve finans merkezi” haline getirmiştir. Bu özellik uluslararası taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerine doğrudan yansımış ve Hong Kong günümüzde lojistik açıdan küresel bir cazibe merkezi olmuştur¹⁶⁹. 1998 yılında açılan Hong Kong'un Chep Lap Kok Uluslararası Havaalanı Çin'e kargo dağıtımını için başlıca çıkışları sağlamaktadır.

Dubai

Dünya çapındaki altyapısı ve başlıca ticaret güzergâhlarına uygun mevki ile Dubai küresel bir kargo merkezi olmak için ideal konumda bulunmaktadır. Birleşik Arap Emirlikleri'nde bulunan ve Orta Doğu'nun Hong Kong'u olarak bilinen Dubai, Uzak Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan başlıca doğu-batı ticaret güzergâhlarının yanı sıra, artmakta olan kuzey-güney ticareti için de uygun konuma sahiptir. 1.3 milyarlık nüfusa sahip Hint alt kıtasına ve Çin'e olan yakınlığı Dubai'ye Avrupa Birliği ya da NAFTA'dan daha büyük bir pazara erişimi olan bir transit noktası olma imkânı vermektedir¹⁷⁰.

Bölgedeki taşımacılık ağlarının geliştirilmesi ve dünyanın politik oluşumlarındaki değişimler vesilesiyle bugün Dubai Körfez bölgesi, Doğu Avrupa, Eski Sovyet Bloğu, Türkiye, Batı Afrika ve Güney Afrika ülkelerine açılan bir kapı işlevi görebileceği anlamına gelmektedir. Dubai'nin taşımacılık ve ticaret tesisleri arasında tam teçhizatlı limanları başta gelmektedir. Rashid Limanı ve Jebel Ali Limanı; büyüklük açısından sadece Hong Kong'un geçebildiği Jebel Ali Serbest Bölge İdaresi (JAFZA), Dubai Uluslararası Havaalanı ve Hava Kargo Köyü. Büyük serbest ticaret bölgesinin başarısı Dubai'yi Birleşik Arap Emirliklerindeki Fujairah ve Suudi Arabistan'daki Jeddah gibi rakiplerinden ayırmaktadır. Jebel Ali Serbest Ticaret Bölgesinde

¹⁶⁷ ERDAL Murat, 2005, Küresel Lojistik, s.3, UTIKAD Yayınları, İstanbul.

¹⁶⁸ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.27.

¹⁶⁹ ERDAL Murat, 2005, Küresel Lojistik, s.2, UTIKAD Yayınları, İstanbul.

¹⁷⁰ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.29.

halen 72 bölgeden 925 şirket bulunmaktadır ve bunların % 42'si sanayileşmiş ülkelerden şirketlerdir¹⁷¹.

Dubai TECOM projesi altında kendisini hızla geleceğin projesine hazırlamaktadır ve uzun dönemli eylem planları oluşturmaktadır. Bu kapsamda;

- 1. Aşama: Ticaret, Lojistik, Taşımacılık ve Turizm,
- 2. Aşama: Teknoloji, Finansal Hizmetler, Medya, Telekom/Bilgi Teknolojileri
- 3. Aşama: Araştırma-Geliştirme: Eğitim, Geleceğin Sektörleri, İlaç, Biyoteknoloji, Nanoteknoloji ve Kablosuz Teknolojiler gelmektedir¹⁷².

Bazı Lojistik Merkezler ve Mersin Karşılaştırması

Bu bölümde Mersin'de kurulması planlanan lojistik merkezin fiziksel yapısı, mülkiyet şekli, işletme şekli ve etkin bir şekilde çalışabilmesi için hangi ulaştırma sistemleriyle entegre bir yapıya geçmesi konusunda karşılaştırmalı bir çalışma yapılmıştır (Bakınız Tablo 1.44). Çalışmadaki lojistik merkezlerin tamamı Avrupa'da faaliyet gösteren lojistik merkezlerdir ve bu merkezler seçilirken mümkün olduğunca AVROPLATFORM (Avropean Association of Freight Villages)' un lojistik merkez tanımına uygun merkezler seçilmiştir.

¹⁷¹ UND, 2002, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, s.30.

¹⁷² ERDAL Murat, 2005, Küresel Lojistik, s.81, UTİKAD Yayınları, İstanbul.

Kriter	Aduana de Burgos Lojistik Merkezi (İspanya)	İskandinavya Lojistik Merkezi (Danimarka)	Sogaris Lojistik Merkezi (Fransa)	Bologna Lojistik Merkezi (İtalya)	Bilk Kombi Terminali (Macaristan)	Do Vale Do Tejo S. A. Lojistik Merkezi (Portekiz)	Bremen Lojistik Merkezi	Mersin Lojistik Merkezi
Alan	140.000 m ²	1.300.00 m ²	540.000 m ²	2.000.000 m ²	1000.000 m ²	220.000 m ²	3.600.000 m ²	
Kuruluş Yeri	Villafría Endüstriyel Parkı	Koge limanı yakını (3 km)	Paris şehri dışı (7 km)	Kuzey-Güney Ana ulaştırma koridoru üzerinde	Budapeşte - Doğu Avrupa'nın merkezi-TEN kesişim noktası	Lisbon şehri – Portekiz'den üfus yoğunluğu ve üretimin en yüksek olduğu kesim	Bremen şehrinin güney batısı	
Deniz (Liman)	-	+	-	-	-	+	+	+
Hava limanı	+	-	+	+	+	+	+	-
Demiryolu Bağlantısı	+	+	+	+	+	+	+	+
Otoyol Bağlantısı	+	+	+	+	+	+	+	+
İç su yolu	-	-	-	-	+	+	-	-
Şirket yapısı	Limited	Limited	Limited	Limited	Limited	A.Ş.	Limited	
Mülkiyet	Kamu	Kamu (Belediye)	Özel	Kamu/özel	Kamu/özel	Özel	Kamu/özel	

Tablo 1.44: Lojistik Merkezlerin Karşılaştırmalı Analizi

Kaynak: <http://www.freight-village.com>, Erişim:04.10.2008

(+ = Var) , (- = Yok)

1.2.8. Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi

21. Yüzyılın yeni sektörü olarak tanımlanan lojistik sektörü, geçmişten gelen bir eğitim alt yapısı üzerine kurulmamıştır. Ölçeklerin küçük olduğu dönemlerde verilen hizmetin kalitesinin iyileştirilmesi ve ölçeklerin büyütülmesi temel beklenti olmuş, lojistik sektöründe farklı disiplinlerden kişilerin çalışma zorunluluğu, eğitim ihtiyacını ilk aşamada hissettirmemiştir. Depolama, farklı nakliye şekilleri, envanter yönetimi, talep tahmini, dağıtım, süreç iyileştirilmesi, birbirinden bağımsız işlemler olarak görünürken aynı tedarik zinciri altında birbirine yan yana eğer veya üstten yönetilen operasyonlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Operasyonların mükemmel hale getirilmesi dışında toplan süreç maliyetinin düşürülmesi, servis kalitesinin artırılması, sürecin hızlanması, şeffaflığın sağlanması işin yönetsel tarafını oluşturmaktadır. İşin yapılma sürecinde bilgi sistemlerinin kullanılma zorunluluğu, tecrübe ve yeteneklerin gerekliliği, insan davranışlarının önemli olması da başka disiplinlerin devreye girmesine neden olmaktadır.

Kendi bünyesi içinde gelişen lojistik şirketler, yönetenlerin ve çalışanların yurt dışında aldıkları eğitimlerden, kendi kendilerini geliştirmek amaçlı yurt içi, kurum içi çalışmalardan olumlu etkilenmiş ve öğrenen, bilen, eğitilen elemanlar fark yaratmaya başlamışlardır. Bu elemanların başarıları üzerine şirketler arasında eleman transferleri başlamış ve yeri boşalan kadrolar için lojistik sektörü dernekleri ve profesyonel üst yöneticileri kanalı ile üniversitelerde lojistik eğitiminin verilmesi talep edilmeye başlanmıştır.

Yurt dışında da olduğu gibi lojistik eğitimlerinin temelleri; yönetim, işletme, mühendislik, pazarlama gibi bölümlerde, ilgili öğretim üyelerinin kendi kendilerini yetiştirmeleri sonucu atılmıştır. Başlangıcı kendi eğitim kurulunda kendi disiplini içinde yapan öğretim üyeleri, lojistik eğitimini kendi branşlarına çekmiş ve farklı üniversitelerden farklı eğitimlerle lojistik sektörü için eleman eğitime başlanmıştır.

Lojistik eğitimi iki farklı ihtiyaç grubu ile ele alınmak durumundadır. Lojistik hizmetlerin, eğitilmiş elemanlarca yerine getirilmesi için operasyonel bazda eğitim gereklidir. Bu grupta verilecek olan eğitimler, şirket içinde görev yapan operasyon elemanları için gerekmektedir. Operasyonlarda görev alan sürücülerden, forklift operatörüne, depo içi toplama elemanlarına, deniz nakliyesinde çalışan gemi elemanlarına, limanlarda görev yapan elleçleme makinelerini kullanan elemanlara, taşıma işlerini organize eden elemanlara, müşteri takip elemanlarına, bilgi sistem operatörlerine, kargo dağıtım elemanlarına, aktarma merkezinde görev yapan elemanlara kadar

tüm elemanların teknik lise veya meslek Yüksekokulu seviyesinde eğitim alması, yaptıkları veya yapacakları dalda sertifika veya diploma almaları, bu konuda yeterliliklerini belgelemeleri şarttır.

Diğer grup ise, işin süreç yönetimini yapacak olan çalışanlar grubudur. Bu grup, şirkette süreç analizi yapacak, proje hazırlayacak, fayda-maliyet analizleri gerçekleştirecek, bütçeleme yapacak, süreç sırasında ölçümler yaparak performans kriterlerini belirleyecek, iş geliştirecek, müşteri ilişkilerini yönetecek elemanlar olacaktır. Bu elemanların da depolama, taşıma gibi operasyonel konularda bilgilerinin olması gerekmektedir.

Artık küresel bir hale gelen lojistiğin, uluslararası ticareti de içine alan bir meslek olması, eldeki bilgilerin yabancı kaynaklı ve yabancı dilde olması, çalışanların yabancı dil bilme zorunluluğunu da gündeme getirmektedir. Bu nedenle lojistik eğitiminin özellikle İngilizce eğitim veren üniversitelerde yapılması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Yeni bir sektör olması nedeniyle kullanılan terimlerin henüz yerel dillere tercümesi yapılmamıştır. Bu nedenle eğitim kurumlarında bu terminolojinin de öğrencilere verilmesi önem kazanmaktadır.

Üniversiteler bir yandan lojistik eğitimi konusunda akademisyen ihtiyaçlarını karşılamaya çalışırken, diğer yandan yaptıkları lojistik ve tedarik zinciri kongreleri ve bu kongrelerde sunulan bildirilerle, akademisyenler arasında lojistik bilgisinin toplanmasına çalışmaktadırlar. Loder lojistik derneğinin büyük destekleriyle;

- 2003 Yılında Robert Morris Üniversitesi ve Bahçeşehir Üniversitesinin iş birliği ile İstanbul'da,
- 2004 Yılında İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi ve Londra City Üniversitesinin iş birliği ile İzmir'de,
- 2005 Yılında Galatasaray Üniversitesi ve University of Paris iş birliği ile İstanbul'da,
- 2006 Yılında İzmir Ekonomi Üniversitesi ve University of Miskolc, Belgrade University iş birliği ile,
- 2007 Yılında Okan Üniversitesi ve Berlin Teknik Üniversitesi iş birliği ile

Lojistik kongreleri düzenlenmiştir.

Özel sektör de bu çabalar karşısında hareketsiz kalmamış, birçok lojistik şirket yöneticileri üniversitelerde part time lojistik dersleri vermiş ve bilgilerinin öğrencilere aktarmıştır. Horoz Lojistik bir Anadolu Lojistik Meslek Lisesi kurulmasına ön ayak olmuş, Utikad ve UND gibi dernekler

İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri Bölümü, İstanbul Üniversitesi Taşımacılık ve Lojistik Yüksekokulunun açılmasında büyük gayretler göstermiştir.

Lojistik sektöründe faaliyet gösteren özel sektör kuruluşları da kendi çabaları ile öncelikle iç eğitimler düzenleyerek, beraberinde sektör çalışanlarına da hizmet edecek çeşitli organizasyonlara girmişlerdir. Omsan Lojistik ve Ekol Lojistik, “Lojistik Akademi” adlı lojistik eğitimi verecek yapılanmalara gitmişler, yurt dışından uzmanlar getirmişler ve lojistiğin özellikle Omsan’da üst seviye yöneticilerine aktarılması için seminerler düzenlemişlerdir.

Sektörde danışmanlık yapan kuruluşlar da lojistiğe önem vermişler; İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana illerinde sertifika programları organize etmişlerdir. Akademisyenlerin ve sektör profesyonellerinin bilgilerini aktardıkları bu sertifika programları, lojistiğin her seviyede çalışan için bilinirliğini arttırmış ve güncel hale getirmiştir.

Lojistiğin yeni bir sektör olması nedeniyle, bu sektörde görev yapacak olan elemanların hangi yetkinliklere ve bilgilere sahip olmaları gerektiği konusu, her zaman bir bilinmezlik olarak karşımıza çıkmıştır. Üniversitelerde yapılan müfredat araştırmalarından ve sektör profesyonelleri ile yapılan görüşmelerden elde edilen sonuçlara göre, lojistik sektöründe görev yapacak olan elemanlardan beklenen yetkinlikler şu şekildedir:

- Lojistik birden fazla disiplini ilgilendiren ve sürecinin her bir adımı, diğerlerini etkileyen bir hizmet sektörüdür. Bu nedenle çalışanlar karmaşık bir yapıya uyum sağlamak zorundadır,
- Lojistik hizmetler, süreç planlamasından yönetime kadar farklı sorumluluklara sahip kişilerin oluşturduğu bir ekip ile yürütülmektedir. Bu nedenle ekip çalışmasına yatkınlık gerekmektedir,
- Lojistik ile ilgili kaynakların İngilizce ve müşterilerin de yurt dışında yerleşik olması, hizmetin küresel verilme zorunluluğu ile birleşince, çalışanların en az bir yabancı dil, tercihen de İngilizce bilmelerini gerektirmektedir.
- Lojistikte artık tüm süreç, yazılım kontrolünde yürütülmektedir. Lojistik sektöründe kullanılan ERP’ler veya yeni kullanım terminolojisiyle SCM (supply chain management) tedarik zinciri yönetimi yazılımları artık sürecin her safhasında on-line bilgi almaya başlamıştır. Araçlar uydudan takip edilmekte, depolar RF sistemlerle çalışmaktadır. Bu nedenle çalışacak olan kişilerin bilgisayar kullanabilir olması gerekmektedir.

- Hammaddeden tüketime kadar giden bir yolu planlayan ve yöneten lojistik sektörü çalışanları, süreç kavramına ve sürecin farklı operasyonlardan oluşan bir zincir olduğunu bilmek durumundadırlar. Süreç yönetebilir kişiler, sektörde daha başarılı olmaktadır.
- Sürekli hareket eden bir ürün grubuna hizmet verilmektedir. Bu nedenle hareket sırasında oluşabilecek her türlü sorun, aksaklık veya tehdit anında karar verilerek çözülmek durumundadır. Esnek düşünebilen, kararlarını doğru ve hızlı verebilen, inisiyatif yüklenebilen kişiler tercih edilmektedir.
- Emek yoğun bir iş olan lojistik sektöründe insan ilişkilerinde başarılı, öğrenmeye ve sürekli kendini yenilemeye açık, astlarını eğitebilen elemanlar daha başarılı olmakta ve tercih edilmektedir.
- Ölçümler yapacak, bu ölçümlerden sonuçlar üretecek ve yorumlar yapacak bilgiye ve yapıya sahip elemanlar da bu sektörün ihtiyacıdır.

Prof. Dr Füsün Ulengin, TransAvroasia 2001 Konferansındaki sunumunda, lojistik eğitiminin dayandığı temel disiplinleri şu şekilde ortaya koymuştur:

1. Strateji olarak maliyetlerin minimizasyonu; sürece eklenecek katma değerli operasyonlarının sayısının ve hacminin artırılması, kontrol sistemlerinin devreye girmesi ve projelerin uygulanabilirliğinin belirlenmesini ifade etmektedir.
2. Yapı açıklaması ile lojistik gibi, birbirine değen farklı operasyonların fonksiyonel olarak birlikte ele alınması ve çalışan organizasyonlar arasında bütünleşme ele alınmaktadır.
3. Kapasite, lojistik ağının tasarımından başlamakta, ağ boyunca elde kalan stokların muhafazası, kullanılan ekipmanların bu stokların elleçlenmesine veya taşınmasına uygunluğu ile belirtilmektedir. Mal akış kanalı seçimi ve planlanması da bu grupta ele alınmaktadır.
4. Hareket kavramı lojistiğin temelidir. Hammaddeden tüketime doğru malzemeler hareket edecek ve bu hareket için gereken hizmet ve bilgi akışı sağlanacaktır.
5. İnsan unsuru, hizmet sektörü olan emek yoğun bir sektör olarak belirtilen lojistikte önemli bir konudur. Ekip çalışması, fonksiyonlar arasındaki bütünleşme, ele alınmalıdır.

6. Finansal ögeler, işin yapılması sırasındaki yatırımın, işletme sermayesinin, karlılığın, operasyonel değer yaratılmasının, hatta aktivite bazlı maliyetlendirmenin içinde olduğu unsurdur.
7. Fiziksel olanaklar, işin yapılması sırasındaki sınırlamaları, işlevsel süreçleri ve birlikteliği sağlamaktadır.

Bu bilgilendirmeler, yükseköğretim veya üniversitelerde zorunlu veya seçmeli ders olarak verilebileceği gibi okul içindeki seminerlerle, konferanslarla veya işe giriş sırasındaki oryantasyon eğitimleri ile de verilebilir. Şüphesiz ki bazı yeterlilikler zaman içinde kazanılacak olup, belli bir eğitim sürecinden geçmeden elde edilen bilgilerdir.

Lojistik sektöründe çalışan elemanlardan aşağıdaki konularda bilgi sahibi olmaları veya ekip içinde bu konuda kimin bilgili olduğunu bilerek ona soru yöneltecek kadar bile olsa konuyu öğrenmiş ve kullanmış olmaları tercih edilmektedir:

- Yabancı dil bilgisi, işlerin yürütülmesi, dış ilişkiler ve kaynak araştırması için zorunludur,
- Süreç analizi bilgisi, toplam tedarik zinciri sürecinin ele alınmasında temel kavram olarak kullanılmakta olup, süreç haritasının çıkartılması ve kritik noktaların belirlenmesinde önem kazanmaktadır,
- Üretim planlama, sadece üretim için değil, montaj hattından veya üretim tezgahından alınacak ürünlere yapılacak olan kutulama, ambalajlama, etiketleme, küçük montajlar içinde gerekli bir kavramdır,
- Problem çözme teknikleri ise şu amaçla kullanılmaktadır: Sürekli hareket eden ürünlerin herhangi bir problemle karşılaşmadan tüketiciye ulaşması zordur. Taşımanın veya depolamanın her anında dış etkenler veya insan hatalarından dolayı süreci aksatan riskler olacaktır. Problem çözme sistemleri bu noktada hatta henüz sorun ortaya çıkmadan tedbir olarak kullanılmaktadır,
- JIT (Just In Time-Tam zamanında teslim), kavram olarak bir teslim sistemi olmasına rağmen, lojistik hizmetlerin tüm safhalarında; teslim almadan, depoya ulaştırma, araca yüklemekten müşteriye teslim kadar geçerli bir kavramdır,

- Malzeme bilgisi, elleçlenen, lojistik hizmet verilecek malzemenin tanınması açısından önemlidir. Malzemelerin zayıf noktalarını, ömürlerini, saklanma şekillerini, yükleme özelliklerini, kutulama tekniklerini bilmek lojistik şirket çalışanları için zorunludur,
- Kompüter programları sayesinde sürecin planlanması yapılabilmektedir. Depo yönetimi, rota planlaması, nakliye yönetimi, RF sistemleri, hatta RFID sistemleri de lojistikte kullanılan yazılımlardır. Çalışanların bu programları kullanabilmeleri gerekmektedir,
- Ekip çalışması sürecin yönetimi için gereklidir. Her departman, işin bir kısmını yapmakta ve diğerine aktarmaktadır. Bilgilenme, bilgilendirme, raporlama, ekip yaratma teknikleri de öğretilmek durumundadır,
- Sunum teknikleri, hem müşterilerden işin alınma sırasındaki çalışmalarda, daha sonra da aylık süreç iyileştirme toplantılarında kullanılmaktadır,
- Yönetim bilgisi her işte gerekli olmasına karşılık lojistikte daha farklı değerlendirilmektedir. Zira lojistik haftanın 7 günü ve 24 saat çalışan bir iş koludur ve tüm sistemin tatil vermeden, hız kesmeden çalıştırılması önemli bir yönetim bilgisi gerektirmektedir,
- Pazarlık teknikleri, teklif aşamasında ve süreç iyileştirme çalışmalarında, tedarikçi ilişkilerinde gerekli olmaktadır,
- Veri tabanı yönetimi bilgisi, tüm süreç içinde çeşitli kanallardan online veya offline gelen ham bilgilerden, operasyona kumanda eden rapor üretecek bilgilerin çıkartılması amacıyla kullanılmaktadır ve yönetim bilgi sistemlerinin temelini oluşturur,
- Öncelikler tekniği konusu da önemli bir konudur; Her an gelen çok sayıda yapılacak iş emirlerini sistem dâhilinde sıralamak, önem ve etki derecesine göre işleme almak gerekmektedir,
- Simülasyon yeni uygulanan bir teknik olarak, lojistik süreçleri, dijital ortamda daha operasyon başlamadan izleme imkânı sağlayan bir teknik olarak kullanılmaktadır,
- Ölçme teknikleri, doğru bilginin alınması, bilginin işlenecek halde temini açısından gerekli olmaktadır,

- Fayda-maliyet Analizi, lojistiğin yönetimindeki en önemli konudur. Sürekli değişen ve gelişen bir süreç olan lojistik süreçlerde, yapılan her değişiklik bir maliyet getirmekte ve fayda sağlamaktadır. Bu sebeple, analizi önem kazanmaktadır,
- Finansal analiz, proje aşmasında karlılığın belirlenmesinde, işin alınmasından sonra ise bütçe hazırlanmasında ve kontrolünde kullanılan bir sistemdir. Bütçelenen değerler ile gerçek değerler arasındaki farkın yönetimini hedefler,
- Uluslararası ticaret, yine teorik olarak eğitimi aldığımız ancak uygulamada tecrübe kazanılan bir konudur ve küresel lojistiğin temelinde yatmaktadır.
- Gümrükleme, karmaşık bir operasyon olması nedeniyle ders olarak öğretilmekte, bunun dışında özel eğitim, deneyim ve sertifikasyona dayandırılmaktadır,
- Kontrat analizi, her lojistik hizmette karşımıza gelmektedir. Müşterilerle yapılan lojistik hizmet kontratının uygulaması, değerlendirmesi, hatta hazırlığı önemlidir,
- Aktivite Bazlı Maliyetlendirme, lojistikte yeni uyguladığımız bir yönetim şekli olarak kullanılmaktadır. Her operasyonun müşteri başına, işlem başına maliyetinin ölçülmesine dayanmaktadır,
- Kalite yönetimi, hizmet sektörü olan bir işte önemlidir. Müşterilerin beklediklerinden daha fazla memnun edilmeleri, ancak kalitenin gerçek anlamda yönetilmesi ile sağlanabilir,
- Organizasyon, süreç içindeki tüm adımların ve bu adımlar için kaynakların planlaması demektir. Bunu yerine getirecek sistemin, planlaması yapılmalıdır,
- İnsan Kaynakları bilgisi, emek yoğun bir sektör olan ve birbirinden çok farklı elemanlar istihdam eden bir iş kolu olan lojistik sektöründe çalışanların düzenli şekilde kayıt altına alınması ve yönetilmesi için gereklidir,
- Nakliye, depolama, dağıtım gibi operasyonlar, artık üniversitelerde veya derneklerin sertifika programlarında öğretilmektedir. Ulaştırma Bakanlığı, çıkarttığı kara taşıma kanununda, araç kullanacaklara, iş yapabilmeleri için belge alma zorunluluğunu getirmiştir,

- Makine bilgisi konusunda; özellikle depolarda kullanılan araç ve ekipmanların, nakil araçlarının, liman ve demiryolu ekipmanlarının, bakım, onarım ve yedek parça konularında bilgi sahibi olmak gerekmektedir,
- Emniyet ve güvenlik ise, doğrudan tehlikeli bir iş kolu sayılmayan ama her adımında kazaya açık olan lojistik sektöründe üzerinde durulması ve öğrenilmesi gereken bir konudur.

Sektörün gerektirdiği teknik bilgiler, teknik lise, meslek Yüksekokulları veya üniversiteler tarafından verilmekte, ancak yeterli olmamaktadır. Gerçek bilgi, teorik bilginin pratik uygulama ile birleştiği ve kaynaştığı noktada elde edilmektedir. Bu da eğitime meslek içi uygulamaların eklenmesi ile sağlanabilmektedir.

Lojistik eğitiminde, lojistiği doğrudan etkileyen disiplinler, her üniversitede farklı fakültelerde ders olarak işlenmekte ancak birleştirilememektedir. Sadece seçmeli derslerle bu kaynaşma sağlanabilmekle birlikte, temel bölüm belirlenememektedir. Lojistik ile ilişkisi olan akademik bölümler şunlardır;

- Muhasebe
- Yönetim
- Bilişim
- Ekonomi
- Pazarlama
- Matematik
- Yöneylem Araştırması/Karar Analizi
- Felsefe
- Siyasal bilimler
- Psikoloji
- Sosyoloji

Bir süreç yönetimi olan lojistik operasyonlarından, gerçek anlamda verim yaratılması amacıyla bazı teoriler kullanılmaktadır. Eğitimle verilen bu teoriler, günlük hayatta basite indirilmeli, sektördeki paydaşlar arasında dağılmalı ve pratik tecrübe ile akademik bilgi birleşmelidir.

Teori	Akademik Bölüm	Aktivite
Aktivite Bazlı Maliyet	Muhasebe	Maliyet, Performans
Yapay Zekâ	Psikoloji	Lojistik karar verme
Çatışma Teorisi	Siyasal Bilimler	Dağıtım Kanalları
Uzman Sistemler	Karar Analizi	Lojistik karar verme
Esneklik	Ekonomi	Fiyatlandırma
Çizge Teorisi	Matematik	İletişim Ağları
Girdi-Çıktı Analizi	Ekonomi	Lojistik Karar, Planlama
Fayda-Maliyet	Ekonomi	Bütçeleme, Proje
Firma Davranış Modeli	Pazarlama	Ulaşım Türü Seçimi
Ürün Hayat Eğrisi	Ekonomi	Strateji Formülasyonu
Algılama	Psikoloji	Müşteri Hizmetleri
En Düşük Maliyetli Yer	Yöneylem	Depo Seçimi
Fayda Teorisi	Ekonomi	Tedarikçi Seçimi
Pareto Teorisi	Ekonomi	Stok Yönetimi

Tablo 1.45: Lojistiğe Uygulanan Teoriler

Kaynak: ULENGİN Füsün, Sunum, TransAvroasia 2001 Konferansı

Doç. Dr. Birdoğan BAKİ ve Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ, 2003 yılında International Logistics Congress'de sundukları bildirimlerinde, Ülkemizdeki lojistik eğitimi ile gelişmiş ülkelerdeki lojistik eğitimini karşılaştırmışlardır. Lojistik sektörünün küreselleşmesi, bilgi sistemlerinin daha yaygın kullanımı, nakliye metotlarındaki gelişmeler, artan hız beklentisi lojistik eğitimin verilmesini zorunlu hale getirmektedir.

Üniversiteler yeni yapılandıkları bölümlerde, sektörde üst seviyede çalışacak olan elemanlara lojistik konusunda dersler, ödevler, tezler verirken, lojistiğin daha alt seviyedeki okullarda sektörün operasyonel eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla Milli Eğitim Bakanlığı Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü de, Anadolu Liseleri seviyesinde eğitim verecek bir müfredat için çalışmaya başlamış, içerik belirlenmiş ve kitaplar hazırlanmaya başlamıştır. Deniz ve Liman İşletmeciliği, Dış Ticaret ve Lojistik, Demiryolu Taşımacılığı, Kara Taşıma, Hava Taşımacılığı konuları ve Depo İşlemesi, bu müfredatlar içinde ele alınmaktadır.

Lojistik sektöründe, özellikle kara taşımacılığı konusundaki eğitim ve bilgi eksikliği, Ulaştırma Bakanlığımızca da ele alınmış ve geçtiğimiz yıllarda yürürlüğe giren Kara Taşıma Kanunu ve ilgili yönetmeliği ile kara taşıma işlerinde, lojistik sektöründe çalışan kişilere belirli belgeleri alma ve eğitimden geçme zorunluluğu getirilmiştir. Sektördeki işletmelere, üst ve orta düzey yönetici çalıştırma zorunluluğu getirilmiş, üniversiteler ve sektör derneklerinin eğitimlerini almak sureti ile, kara taşıma sektöründe çalışmak için, alınan eğitimin bir belgeye ve taşınabilir bir karta bağlanması gerçekleştirilmiştir. Üniversitelerde ilgili bölümleri bitiren

öğrencilere bu belge otomatik olarak verilmektedir. Kara taşımacılığı sektöründeki sürücüler ise, yaptıkları işlere göre; yolcu taşımacıları, uluslararası taşımacılar, yurt içi taşımacılar olarak eğitim almak ve bunu belgelemek durumunda kalmışlardır. Amaç, kara taşıma sektöründe çalışanların bilgilerinin artırılması ve belgelendirilmesidir. Bu, hizmet kalitesini de arttıracak başarılı bir uygulamadır.

Dünya üzerinde lojistik eğitimi, ABD'de uzun yıllardır verilmektedir. AB'de özellikle beyaz kitapların hazırlanmasından sonra, lojistik eğitime önem vermiştir. Japonya'da lojistik eğitimi başarı ile ve yoğun bir şekilde uygulayan ülkelerden biridir. Dünya üzerinde lojistik eğitimi veren önde gelen üniversiteler aşağıda verilmiş olup, adı geçen üniversitelerde yer alan dersler ve içerikleri EK 1.1'de sunulmuştur.

ABD'de Lojistik Eğitimi Veren Örnek Üniversiteler

1. The University of Tennessee
2. Michigan State University
3. Ohio State University
4. University of Alabama
5. Auburn University

AB'de Lojistik Eğitimi Veren Üniversiteler

1. Rotterdam Logistics University
2. Erasmus University Rotterdam
3. Netherlands Maritime University of Rotterdam

Japonya'da Lojistik Eğitimi Veren Üniversiteler

1. Tokyo Denizcilik Bilimleri ve Teknolojisi Üniversitesi

1.2.8.1 Türkiye’de Lojistik Eğitimi Veren Üniversiteler ve Uygulamaları

Türkiye’de, eğitim programları arasında lojistik eğitimi bulunan üniversiteler ve meslek Yüksekokulları aşağıda listelenmiş, bu programlardan, eğitimleri dünya standartlarına yaklaşanların müfredatları ve ders içerikleri, EK 1.2’de detaylandırılmıştır.

Türkiye’de lojistik eğitimi programı bulunan üniversiteler:

1. Ankara Atılım Üniversitesi
2. İstanbul Beykent Üniversitesi
3. İstanbul Arel Üniversitesi
4. İstanbul Üniversitesi
5. İzmir Ekonomi Üniversitesi
6. İstanbul Maltepe Üniversitesi
7. Okan Üniversitesi
8. Yeditepe Üniversitesi
9. Girne Amerikan Üniversitesi

Türkiye’de lojistik eğitimi veren meslek Yüksekokulları bulunan üniversiteler:

1. Sakarya Üniversitesi
2. İzmir Yaşar Üniversitesi
3. Bahçeşehir Üniversitesi
4. İstanbul Kültür Üniversitesi
5. Kadir Has Üniversitesi

Mersin İlinde ise, Mersin Üniversitesi’ne bağlı Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu’nda, lojistik eğitimi ile ilgili “Deniz ve Liman İşletmeciliği” programı 2006-2007 akademik yılında eğitime başlamıştır. Bu eğitim programının detayları EK 1.3’de sunulmaktadır. Ayrıca Mersin Üniversitesi, 2008 yılında, 24.9.2008 tarihli ve 27007 sayılı Resmi Gazete’de Yönetmeliği yayınlanarak kurulmuş olan Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi’ni hayata

geçirmiş ve gerekli atamaları yapmış olup, çok yakın bir zamanda faaliyetlerini başlatmayı planlamaktadır. Bu Merkezin çalışma esaslarına ilişkin yönetmelik EK 1.4'de sunulmaktadır.

Lojistik Yönetimi
Tedarik Zinciri Yönetimi
Taşımacılık
Lojistik Bilgi Sistemleri
Depolama
Uluslararası Ticaret
Dış Kaynak Kullanımı
Müşteri İlişkileri Yönetimi
Problem çözme ve ekip çalışması
Karar verme teknikleri / Operational research
Stok Yönetimi
Müşteri ilişkileri
İthalat/ İhracat
E-Ticaret
Geri Dönüş Lojistiği
Üretim Planlama ve Kontrol
İstatistik
Uluslararası Pazarlama
Proje Yönetimi
Pazarlama
Kalite yönetimi
Risk Yönetimi
Hukuk
Araştırma Teknikleri
Malzeme Elleçleme
Temel Kompüter
Yönetim ve İnsan Kaynakları
Finansal Kontrol
Maliyet Hesapları
Yönetim Muhasebesi
Üretim ve Operasyon Yönetimi
İş Yönetimi
Satın Alma
Uluslararası Pazarlık
Yabancı Kur Yönetimi
Matematik
Muhasebe
Mikro Ekonomi
Makro Ekonomi

Tablo 1.46: Lojistik eğitiminde verilen dersler (sıklık sırasıyla)
Kaynak: Loder International Logistics Congress, 2003

Türkiye'deki üniversiteler arasında lojistik eğitiminin durumu hakkında Doç. Dr. Birdoğan BAKİ ve Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ tarafından yapılan bir araştırmada Tablo 1.46'da yer alan sonuçlar elde edilmiştir;

Aynı araştırma, verilen ders içeriklerinin yeterli olup olmadığını da sorgulamış ve şu sonuçlar elde edilmiştir;

24 araştırma ile ilgili olarak elde edilen sonuçlar ve %leri	Averaj	Çok daha az verilmeli	Daha az verilmeli	Normal degerde verilmekte	Daha fazla verilmeli	Çok daha fazla verilmeli
Lojistik bilgi sistemleri	4.46	-	-	2(8.3)	9(37.5)	13(54.2)
Lojistik optimizasyon	4.45	-	-	3(13.6)	6(27.3)	13(59.1)
Tedarik zinciri yönetimi	4.42	-	-	3(12.5)	8(33.3)	13(54.2)
Küresel lojistik	4.33	-	-	4(16.7)	8(33.3)	12(50.0)
Lojistik fonksiyonların organizasyonu	4.30	-	-	6(25.0)	5(20.8)	13(54.2)
Müşteri ilişkileri yönetimi	4.26	-	-	4(17.4)	9(39.1)	10(43.5)
Fiziksel dağıtım	4.17	-	2(8.7)	3(13.0)	7(30.4)	11(47.8)
Lojistik sözleşmeler	4.17	-	1(4.2)	6(25.0)	5(20.8)	12(50.0)
JIT/MRP/MRP II/ERP/DRP	4.13	-	-	5(21.7)	10(43.5)	8(34.8)
Nakliye yönetimi	4.12	-	-	8(33.3)	5(20.8)	11(45.8)
Lojistikte kalite	4.08	-	-	7(30.4)	7(30.4)	9(39.1)
Lojistik sistemlerde stok	4.04	-	1(4.3)	6(26.1)	7(30.4)	9(39.1)
Yer seçimi	4.04	-	-	8(34.8)	6(26.1)	9(39.1)
Dış kaynak kullanımı	4.04	-	2(9.1)	5(22.7)	5(22.7)	10(45.5)
Depolama	4.00	-	-	9(39.1)	5(21.7)	9(39.1)
Malzeme elleçleme ve paketleme	3.87	-	1(4.3)	9(39.1)	5(21.7)	8(34.8)

Tablo 1.47: Lojistik Ders İçerikleri Yeterliliği

Kaynak: BAKİ Birdoğan ve TANYAŞ Mehmet, 2003, Loder International Logistics Congress

Lojistik eğitiminin henüz dünya standartlarında verilememekte olmasının nedenleri de yine aynı araştırma kapsamında incelenmiştir. Bu sonuçlara göre, eğitimin daha başarılı olması için ortaya çıkan şu problemlerin çözümü gerekmektedir:

23 katılımcıdan elde edilen sonuçlar ve %ler	Averaj	Problem yoktur	Problem azdır	Normal bir problemdir	Önemli bir problemdir	Çok önemli bir problemdir
Akademik kadroların sayısı yetersizdir	3.74	2(8.7)	1(4.3)	5(21.7)	8(34.8)	7(30.4)
Eğitim daha çok teorik bazda verilmektedir.	3.36	1(4.5)	4(18.2)	8(36.4)	4(18.2)	5(22.7)
Lojistik eğitimi için eğitmen yetiştiren fakülte yoktur.	3.26	2(8.7)	6(26.1)	3(13.0)	8(34.8)	4(17.4)
Akademik kadroların yetersizliği söz konusudur	3.13	3(13.0)	1(4.3)	12(52.2)	4(17.4)	3(13.0)
Üniversitelerde üst yönetim desteği yetersizdir	2.96	3(13.0)	3(13.0)	9(39.1)	8(34.8)	-
Uygulamalar uyuşmamaktadır.	2.91	2(9.1)	4(18.2)	11(30.0)	4(18.2)	1(4.5)
Derslerde kullanılacak materyaller eksiktir	2.68	5(22.7)	5(22.7)	6(27.3)	4(18.2)	2(9.1)
Sektörün desteği yetersizdir	2.61	4(17.4)	7(30.4)	7(30.4)	4(17.4)	1(4.3)
Diğer bölümlerle çakışma vardır	2.59	4(18.2)	7(31.8)	7(31.8)	2(9.1)	2(9.1)
Stajyer eksikliği vardır	2.55	5(22.7)	4(18.2)	9(40.9)	4(18.2)	-
Öğrencilerin lojistiğe ilgisi azdır	2.48	6(26.1)	5(21.7)	7(30.4)	5(21.7)	-
İş yönetimi konusunda yetersizdir	2.45	4(18.2)	7(31.8)	9(40.9)	1(4.5)	1(4.5)
Program tümüyle uyumsuzdur	1.90	9(42.9)	5(23.8)	7(33.3)	-	-

Tablo 1.48: Lojistik Eğitimi ile İlgili Çözülmesi Gereken Problemler

Kaynak: BAKİ Birdoğan ve TANYAŞ Mehmet, 2003, Loder International Logistics Congress

Yukarıdaki problemlerin çözümleri de şu şekilde önerilmektedir:

23 katılımcı arasında yapılan değerlendirme ve %ler	Averajı	Hiç yoktur	Az vardır	Normal derecede dir	Önemlidir	Çok önemlidir
Sektörle iş birliği	4.65	-	-	1(4.3%)	6(26.1)	16(69.6)
Akademik kadro sayısının arttırılması	4.61	-	-	-	9(39.1)	14(60.9)
Burs verilmesi	4.43	-	-	4(17.4)	5(21.7)	14(60.9)
Mezunlara iş önerilmesi	4.30	1(4.3)	1(4.3)	2(8.7)	5(21.7)	14(60.9)
Lojistik tesislerin okul içinde açılması	4.22	-	-	6(26.1)	6(26.1)	11(47.8)
Şirket içi eğitimlerin verilmesi	4.08	-	1(4.3)	6(26.1)	6(26.1)	10(43.5)

Tablo 1.49: Lojistik Eğitimindeki Problemler ile İlgili Çözüm Önerileri

Kaynak: BAKİ Birdoğan ve TANYAŞ Mehmet, 2003, Loder International Logistics Congress

Lojistik eğitiminin ülkemizdeki durumu ile ilgili olumlu noktalar şu şekilde tanımlanmaktadır:

1. Lojistik artık ülkemizde bilinen bir sektör ve eğitim alanı olarak ortaya çıkmıştır,
2. Birçok üniversitede lojistik bölümleri açılmıştır,
3. Mezun olan öğrenciler kolayca iş bulabilmektedirler,
4. Okullardaki eğitim seviyesinin artacağı tahmin edilmektedir,
5. Akademisyenler ile sektör yöneticileri arasında bir işbirliği sağlanmıştır,
6. Lojistiğin temelini belirleyen lojistik yönetimi, taşımacılık, lojistik bilgi sistemleri, depolama, dış ticaret, dış kaynak kullanımı, müşteri ilişkiler yönetimi artık okullarda ders olarak yerleşmiştir,
7. Sektör yöneticileri okulların seminer veya konferans çağrılarının katılmaktadırlar,
8. Öğrenciler proje veya tez çalışmalarında sektörden bilgi alabilmektedirler.

Bu olumlu gelişmelere karşılık:

1. Proje çalışmalarında konular sektör tarafından değil akademisyenler tarafından belirlenmektedir,
2. Yapılan tez çalışmaları sektör tarafından kullanılmamaktadır,
3. Bilgi sistemleri kullanımı akademilerde ve sektörde hala zayıftır,
4. Dersler teorik kalmakta, güncel endüstriyel bilgi değerlendirilmemektedir,
5. Sektör yöneticilerinin eğitmen olarak katkısı sınırlı kalmaktadır.

1.3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK

Potansiyel ve Pazar

Dünya Bankası, ülkelerin gelişmesi için lojistik hizmetlerin çok önemli olduğuna işaret etmiş ve lojistiği ölçülmesi gereken hizmetler içine almıştır. Dünya Bankası'nın yaptığı araştırmalar, ülkelerin gelişmişlik dereceleri ile gayri safi milli hasıllarının belli oranının, ülkelerin lojistik potansiyelini belirlediğini ortaya koymakta ve ülkelerin lojistik hizmet potansiyelleri ölçülmektedir.



Şekil 1.73: Ülkelerin Lojistik Giderleri

2007 yılı rakamlarına göre 64 Trilyon Dolarlık Dünya Gayri Safi Milli Hasılası, 7 Trilyon dolarlık bir lojistik potansiyeli yaratmaktadır. Bu potansiyelin sadece 4-5 Trilyon Dolarlık kısmının pazar haline gelmesi, outsourcing oranının, yani dış kaynak kullanımının % 60 seviyelerinde olduğunu ortaya çıkartmaktadır. Gelecek 10 yılda küreselleşmenin etkisiyle, uluslararası lojistik şirketlerin aktivitelerinin dünya üzerindeki yayılımının, GSMHyi 100 Trilyon Dolara çıkartması, outsourcing oranını %80'lere yükseltmesi, 10-11 Trilyon Dolarlık bir potansiyel ve 7-8 Trilyon Dolarlık da pazar oluşturması beklenmektedir.

Türk ekonomisinin büyümesinin en belirgin göstergesi GSMH'mızın artışıdır. Buna paralel olarak ithalat ve ihracat rakamlarımızda da artışlar devam etmektedir. Dünya bankası verilerine göre Türkiye, GSMHsının %13'ü oranında lojistik potansiyele sahip ülkeler arasına girmektedir. Bu varsayım ile geçen 6 yılın lojistik potansiyeli şu şekilde belirlenmektedir;

- 2002 yılında GSMH 180 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 20 Milyar Dolar,

- 2003 yılında GSMH 239 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 28 Milyar Dolar,
- 2004 yılında GSMH 299 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 32 Milyar Dolar,
- 2005 yılında GSMH 360 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 43 Milyar Dolar,
- 2006 yılında GSMH 420 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 54 Milyar Dolar,
- 2007 yılında GSMH 663 Milyar Dolar, Lojistik iş potansiyeli 80 Milyar Dolar,

Bu potansiyelin; 2001-2002-2003 yıllarında % 25'i, 2004 yılından sonra da ithalat ve ihracatımızın ekonomik büyüme hızımızdan fazla artması nedeniyle % 30 - % 33 oranındaki kısmı, ülkemize taşıma yapan ve yurt dışı depolama hizmeti veren yabancı kuruluşlar tarafından kullanılmıştır. Türkiye içinde kalan milli lojistik potansiyelimiz şu ölçeklerle kabul edilebilir:

- 2002 yılında 15 Milyar Dolar
- 2003 yılında 20 Milyar Dolar
- 2004 yılında 24 Milyar Dolar
- 2005 yılında 32 Milyar Dolar
- 2006 yılında 38 Milyar Dolar
- 2007 yılında 52 Milyar Dolar

Milli lojistik potansiyelimiz olarak nitelendirebileceğimiz bu potansiyelin tamamı, yerli lojistik şirketleri tarafından gerçekleştirilmemektedir. Kendi taşımasını ve depolamasını kendisi yapan üretici ve distribütör firmalar mevcuttur. Eldeki mevcut bilgilere göre dış kaynak, yani lojistik şirket, kullanımı (outsourcing) oranı yaklaşık %20-25 civarındadır. Bu oran lojistik pazarını ortaya çıkartmakta, 2007 yılı için lojistik pazarının 10-12 Milyar Dolar olduğu ve her yıl % 20 oranında büyüdüğü tahmin edilmektedir.

Bu göstergeler bize lojistik sektöründe potansiyelin ve pazarın birlikte büyüdüğünü işaret etmektedir. Uluslararası konteyner deniz taşımacılığının çok büyük oranda artmasına, demir yolu taşımacılığının büyük ölçeklerle devreye girmesine rağmen kara taşımacılığımızın da geri gitmediğini ve yerel lojistik şirketlerin yurt içi ve yurt dışı taşımada kullandıkları araç filolarını büyüttükleri görülmektedir. Lojistiğin gelişmesinin farklı bir işareti olan depoların da artık 5.000-8.000 m²'lik olmadığı, 20.000-50.000 m²'lerden daha büyük depolarda lojistik hizmetler verdiği izlenmektedir. Zincir mağazaların sayılarının artması, ölçeklerinin büyümesi de iç piyasadaki lojistik hizmetlerin gelişmesine olanak sağlamıştır. Kredi faizlerinin düşmesi ve kredi kartı ile alışveriş kolaylığı tüketimi arttırmakta, buna bağlı olarak üretim de artmaktadır. Artan üretim

sonunda, hem hammadde hem de ürün taşınması ve depolanması gündeme gelmekte ve lojistik sektörü büyümektedir.

Lojistik sektörü bir yandan büyürken yayılma etkisi ile hizmet verdiği sektörlerin de büyümesine, verimliliğin artmasına olanak sağlamaktadır. Bu büyümenin faktörlerini şu şekilde sıralayabiliriz;

1. Lojistik, toplam sürecin optimizasyonunu sağlamakta, bu nedenle tüketimin ve üretimin planlanmasında da gündeme gelmektedir; üretilen ürün için toplam tedarik zincirinin planlanmasına, verimliliğin artmasına, kayıpların azalmasına katkıda bulunmaktadır.
2. Lojistiğin yarattığı maliyet indirimi ve müşteri memnuniyeti ile satışlar ve buna bağlı olarak üretim artmaktadır. Bu da üretim ve lojistik maliyetlerinin azalmasına ve zincirleme etki ile pazar payının büyümesine yol açmaktadır.
3. Üretimdeki artış, satış fiyatlarının da düşmesine yol açmaktadır. Düşen fiyatlar rekabette ürünü daha yukarı seviyeye çıkartmakta, artan talep, tanıtım ve pazarlama giderlerini azaltmaktadır.
4. Ürünün müşterinin istediği yerde, istediği şekilde, istediği zaman, istediği adette bulunması müşteri memnuniyetini arttırmaktadır. Artan müşteri memnuniyeti de beraberinde müşteri hoşgörüsünü ve ürüne bağlılığı getirmektedir.
5. Planlı üretim ve planlı satış, üretim verimliliğini de arttırmakta, geri dönüşü hızlandırmakta, yatırım kolaylığı sağlamaktadır.
6. Lojistik hizmetlerin dış kaynak tarafından yerine getirilmesi, kurumlarda eleman ve kaynak verimliliğini arttırmakta, yeni iş alanlarına girmek için gereken insan gücü ve finansman sağlanabilmektedir.

Ülkemizde GSMH ve ithalat-ihracat rakamlarımızda meydana gelen artışın, sadece Dünya ekonomik gelişmesine paralel olarak meydana gelmediği kesindir. Geçtiğimiz 5-6 yılda, lojistik sektörünün diğer sektörlerden daha hızlı büyümüş olmasının nedenleri arasında;

1. Ülkemizdeki ekonomik büyüme başta gelmektedir. Büyüyen ekonomi beraberinde kişi başı milli gelirin artışını ve dolayısıyla tüketimi getirmiştir. Tüketimin artışı da ürünlerin çok uzak noktalara dağıtımını ve lojistik hizmetlerin outsource edilmesinden katma değer yaratılmasını ortaya çıkartmıştır.

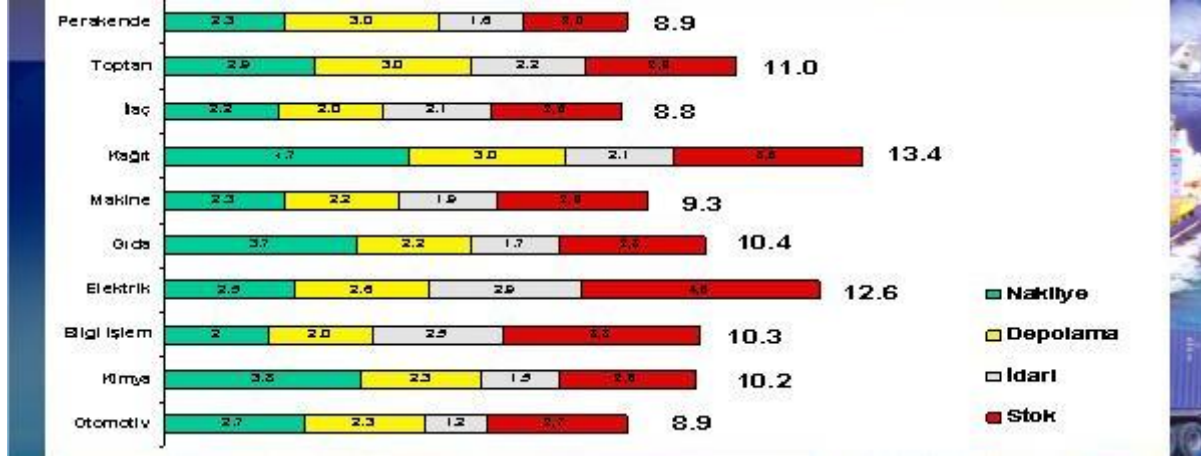
2. Tüketim ve lojistik birbiri ile doğru orantılıdır. Ülkemizdeki hızlı nüfus artışı nedeniyle tüketim artmakta ve lojistik hizmet veren firmaların iş potansiyelleri büyümektedir.
3. Her yıl marketlerde farklı ürünler ve farklı markalar görmekteyiz. Pazara giren her yeni ürün ve yeni marka rafta yerini alıncaya kadar ve satış süresince ülkemizdeki potansiyeli arttırmaktadır.
4. Küreselleşme tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kaçınamadığımız hatta beraberinde gittiğimiz bir olgudur. Artık küresel pazarlar için üretim yapılmaktadır. Üreticilerimiz dünya pazarları için üretirken, bu üretim için gereken hammadde ve yarı mamulü temin sırasında ve ürünlerini dış pazarlara taşıma sırasında lojistik potansiyeli arttırmaktadırlar.
5. Pazara giren her yeni ürün müşteri alışkanlıklarında değişiklik hatta beklentilerde farklılaşma yaratmaktadır. Artık müşteri bulabildiğini değil istediğini almayı istemektedir. Bu da pazarda farklılaşmaya, aynı ürünü farklı şekil ve formatta hazır bulundurmaya itmektedir üreticileri. Bu da potansiyelin artmasına yol açmaktadır.
6. Küreselleşme beraberinde artan rekabet reklam ve promosyon çalışmalarını arttırmaktadır. Reklamlarla körüklenen pazarda ve promosyonlarla doyurulmaya çalışılan talepte, lojistik hizmetlerin kullanılması kaçınılmazdır.
7. Kredi kartları ve düşük kredi faizleri de tüketimi arttırmaktadır. Satınalmanın kolaylaşması, “bugün al vadedi öde” şeklindeki kampanyalar, tüketimi cazip hale getirmekte ve mal hareketini arttırarak lojistik potansiyeline olumlu katkıda bulunmaktadır.
8. Ülke içinde kişi başına milli gelirin artması, gelir dengesinin biraz da olsa sağlanması, alt gelir seviyesindeki kişileri satınalabilir ve tüketebilir hale getirmektedir. Bu sayede düşük gelirli de, tüketim zincirine girmekte ve bu kesim için üretilen ürünler de lojistik potansiyelini arttırmaktadır.

Lojistik sektörü sadece potansiyelin artmasıyla büyümemiştir. Büyüme ülke ekonomisinin büyüme hızından 4 kat daha fazladır. Artan potansiyel lojistik sektörünün önünü açmaktadır. Bunun dışında;

1. Üretim ölçeklerindeki artış lojistik hizmetlerin artık üreticiler tarafından yerine getirilmesini zorlaştırmaktadır. Yayılma ve farklı bölgelere ulaşma isteği lojistik hizmet veren kuruluşların devreye girmesine ve lojistik pazarının büyümesine yol açmıştır.
2. Artan rekabet karşısında üretici firmalar yeni arayışlar içine girmişlerdir. İşlerini daha farklı yapma isteği, kendi yaptıkları taşıma ve depolama hizmetlerinin dış kaynağa devredilmesini gündeme getirmiş ve lojistik hizmetlerin 3PL şirketler tarafından daha uygun şartlarla yerine getirilmekte olması, rekabette öne çıkmalarını sağlamıştır. Bu durum, diğer rakip şirketleri de dış kaynağa yöneltmiş ve lojistik pazarı büyümüştür.
3. Dış kaynak kullanımı artık şirketler için bir referans ve gelişmişlik göstergesi haline gelmiştir. Çeşitli konferans veya seminerlerde dış kaynak kullanmanın avantajları anlatılmaya, tezlere konu olmaya başlamıştır. Bu da komşusunu taklit etme alışkanlığı olan Türk üreticisini dış kaynağa yönlendirmiş ve lojistik pazarı büyümüştür.
4. Lojistik şirketler müşterilerine hizmeti eksiksiz verebilmek amacıyla, kendi yapmadıkları hizmetlerde iş birlikleri kurmuşlar, ulaşamadıkları pazarlara stratejik ortaklıklarla ulaşmaya başlamışlardır. Bu sayede yeni hizmetleri verebilir hale gelmişler ve pazarları büyümüştür.
5. Yabancı üreticiler de ülkemize kendi lojistik şirketleri kanalıyla gelmekte veya gelmeden önce bir yerli lojistik şirketi ile anlaşmaktadırlar. Yabancı ürünler, küçük adetlerde geldikleri için kendi lojistik hizmetlerini kendileri verememekte ve yerel firmalardan yararlanmaktadırlar. Lojistik pazarı bu yolla da büyümektedir
6. Ülke içindeki lojistiği büyüten bir diğer olgu da Anadolu'ya açılmadır. Zincir mağazaların sayılarının artması, Anadolu'ya açılmaları, lojistiğin üreticiler veya distribütörleri tarafından verilmesi yerine, lojistik şirketler tarafından verilmesini zorunlu hale getirmekte ve lojistik, özellikle yeni kentlere, 3PL şirketler tarafından yayılmaktadır.

Sektörel Lojistik Harcamaları

Lojistik, her sektöre hizmet verebilecek ve hizmet verdiği sektörlerde lojistik giderlerinde %10 oranında düşüş yaratabilecek bir iş koludur. Sektörlerin cinslerine göre lojistik giderlerinin son ürün fiyatı içindeki payları şu şekilde belirlenmiştir;

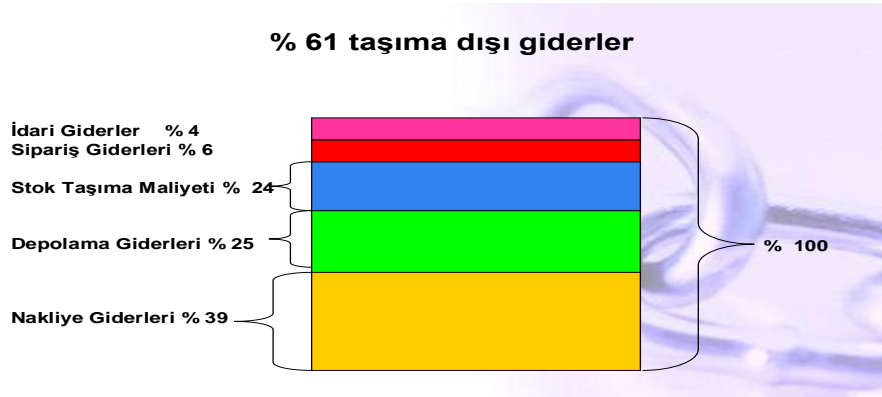


Şekil 1.74: Lojistik Harcamalar: Satış Fiyatı %si Olarak Avrupa

Lojistik pazarının hızla büyümesinin ardında üretici şirketler tarafından yerine getirilmekte olan taşımacılık, depolama, depo içi aktiviteler, gümrükleme, dağıtım, envanter kontrolü gibi hizmetlerin artık temel işleri lojistik olan 3PL (Üçüncü Parti Lojistik hizmet sağlayıcısı) şirketler tarafından outsource edilerek yerine getirilmesi yatmaktadır. Verilen hizmetin artı değeri yaratması da pazarın gelişmesinde en önemli faktördür. Yukarıdaki araştırma AB ülkeleri için yapılmış olup büyük ölçekli üretimi içermektedir. Ölçekler küçüldükçe lojistiğin ürün satış fiyatı içindeki payı da artmaktadır. Türkiye için bu oranların en az % 2-3 daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir.

Lojistik Maliyetler

Lojistik sözü her şeyden önce bize taşımayı hatırlatmaktadır. Zira taşımanın olmadığı yerde lojistikten söz etmek olası değildir. Bu görüşe karşılık, taşımacılık lojistik hizmetlerin içinde en önemli bölüm olmasına rağmen lojistik giderler içinden sadece %39 oranında bir pay almaktadır. Diğer lojistik hizmetlerin toplam lojistik giderleri içindeki dağılım yüzdeleri şu şekildedir;



Şekil 1.75: Lojistik Maliyetler

Geçmiş yıllarda yapılan araştırmalar, şirketlerin lojistik gideri denince, sadece taşıma maliyetlerini ölçtüklerini, bunun yanında kendi depolarını kullanmaları nedeniyle depolamanın bir gider olarak görünmediğini göstermiştir. Üreticiler ürünlerinin hammaddelerini veya yarı mamullerini satın aldıklarında, ödeme tarihini başlangıç olarak görmekte, sattıkları ürün için de, bedelini aldıkları zaman kendi stoklarından çıkış işlemi yapmaktadırlar. Bütün bunlara karşılık, bir ürün üzerindeki lojistik giderlerin, toplam süreç boyunca incelenmesi gerektiği unutulmamalıdır. Zira süreç boyunca her türlü taşıma, depolama, envanter gideri ve idari giderler, nihai ürün üzerine eklenmekte ve müşteriye ulaştığı noktada lojistik gideri olarak müşteri tarafından ödenmektedir. Bu nedenle üreticiler toplam süreç içindeki giderleri ölçmek ve azaltmak durumundadır.

Lojistik Performans Endeksi

Lojistik hizmetlerimiz de henüz ülkemizin ekonomik gücüne, gelişmişliğimize, nüfus sayımıza ve lojistik geçmişimize uygun seviyede değildir. Dünya ülkeleri arasında yapılmış bulunan lojistik performans değerlendirme sıralamasında Türkiye 150 ülke arasında 34.sıradadır. Bizim üzerimizdeki ülkelerin daha iyi performans endeksine sahip olması düşündürücüdür.

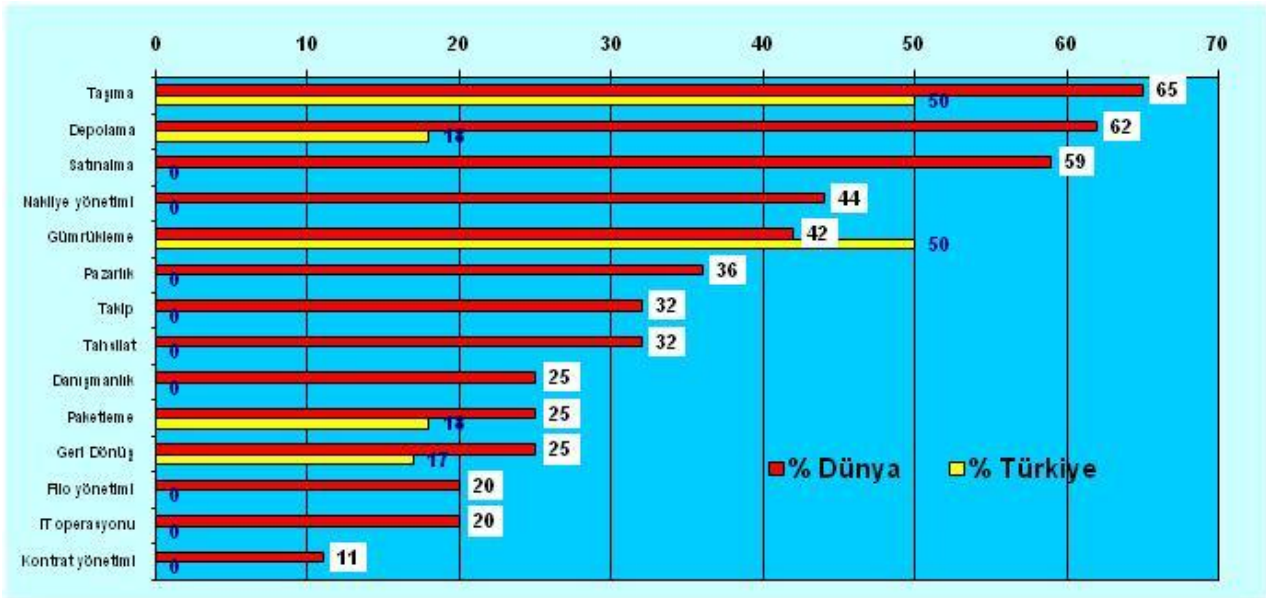
Ulusal LPE Sırası	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
1	Singapur	4,19	3,9	4,27	4,04	4,21	4,25	2,7	4,53
2	Hollanda	4,18	3,99	4,29	4,05	4,25	4,14	2,65	4,38
3	Almanya	4,1	3,88	4,19	3,91	4,21	4,12	2,34	4,33
4	İsveç	4,08	3,85	4,11	3,9	4,06	4,15	2,44	4,43
5	Avusturya	4,06	3,83	4,06	3,97	4,13	3,97	2,24	4,44
6	Japonya	4,02	3,79	4,11	3,77	4,12	4,08	2,02	4,34
7	İsviçre	4,02	3,85	4,13	3,67	4	4,04	2,26	4,48
8	Hong Kong	4	3,84	4,06	3,78	3,99	4,06	2,66	4,33
9	İngiltere	3,99	3,74	4,05	3,85	4,02	4,1	2,21	4,25
10	Kanada	3,92	3,82	3,95	3,78	3,85	3,98	2,84	4,19
11	İrlanda	3,91	3,82	3,72	3,76	3,93	3,96	2,65	4,32
12	Belçika	3,89	3,61	4	3,65	3,95	3,96	2,62	4,25
13	Danimarka	3,86	3,97	3,82	3,67	3,83	3,76	2,52	4,11
14	ABD	3,84	3,52	4,07	3,58	3,85	4,01	2,2	4,11
15	Finlandiya	3,82	3,68	3,81	3,3	3,85	4,17	2,22	4,18
16	Norveç	3,81	3,76	3,82	3,62	3,78	3,67	2,08	4,24
17	Avustralya	3,79	3,58	3,65	3,72	3,76	3,97	2,8	4,1
18	Fransa	3,76	3,51	3,82	3,63	3,76	3,87	2,34	4,02
19	Yeni Zelanda	3,75	3,57	3,61	3,77	3,82	3,68	2,86	4,05
20	Birleşik Arap Emirlikleri	3,73	3,52	3,8	3,68	3,67	3,61	2,8	4,12
21	Tayvan, Çin	3,64	3,25	3,62	3,65	3,58	3,6	3,1	4,18
22	İtalya	3,58	3,19	3,52	3,57	3,63	3,66	2,39	3,93
23	Lüksemburg	3,54	3,67	3,86	3	3,22	3,56	2,88	4
24	Güney Afrika	3,53	3,22	3,42	3,56	3,54	3,71	2,61	3,78
25	Kore Cumhuriyeti	3,52	3,22	3,44	3,44	3,63	3,56	2,73	3,86
26	İspanya	3,52	3,17	3,51	3,45	3,55	3,63	2,75	3,86
27	Malezya	3,48	3,36	3,33	3,36	3,4	3,51	3,13	3,95
28	Portekiz	3,38	3,24	3,16	3,23	3,19	3,44	2,78	4,06
29	Yunanistan	3,36	3,06	3,05	3,11	3,33	3,53	2,87	4,13
30	Çin	3,32	2,99	3,2	3,31	3,4	3,37	2,97	3,68
31	Tayland	3,31	3,03	3,16	3,24	3,31	3,25	3,21	3,91
32	Şili	3,25	3,32	3,06	3,21	3,19	3,17	2,68	3,55
33	İsrail	3,21	2,73	3	3,27	3,23	3,46	2,17	3,58
34	Türkiye	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	2,71	3,38

Tablo 1.50: Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye

Bu geri kalmışlığın nedenleri henüz lojistiğin ülkemiz için yeni bir konu olmasında, yetişmiş eleman eksikliğinde, yazılım konusunda eksik kalmamızda, dış ticaretteki eksikliklerimizde, gümrüklerimizin çok karışık olmasında, ölçeklerimizin küçük olması nedeniyle birim maliyetlerimizin yüksekliğinde yatmaktadır. Gelecekte lojistik eğitiminin yaygınlaşması, şirketlerin büyümesi, tecrübe ve devlet politikası olarak lojistiğin desteklenmesi bu indekste de yükselmemize olanak sağlayacaktır.

Outsourcing – Dış Kaynak Kullanımı

Pazarın potansiyelinin henüz %25'inin kullanılmasının nedeni, lojistik hizmetlerin outsource oranının düşük olmasıdır. Geçtiğimiz yıllarda IBS ve Ernst&Young tarafından Türkiye için yapılan araştırma ile uluslararası alanda yapılan iki araştırmayı üst üste koyduğumuzda, dünyada ve ülkemizde verilen lojistik hizmetlerin cinslerine göre, karşılaştırmalı olarak, şu oranları görmekteyiz;



Şekil 1.76: Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması

Yukarıda yer alan tablo, Türkiye’de outsource oranının, Dünya ölçeğinde çok düşük olduğunu, hatta bazı hizmetlerde henüz 3PL şirketlerimizin hazır olmadığını göstermektedir.

Gümrüklemede outsource oranında, dünya ölçeğinin ötesinde, dış kaynak kullanımı, gümrük yönetmeliğimizin ve gümrük işlemlerimizin karmaşıklığı nedeniyledir.

Verilen lojistik hizmetlerin 300 büyük şirket arasında hangi oranda outsource edildiği konusunda yapılan araştırmada, ülkemizdeki büyük üreticilerin %88'inin kendi depolarını kullandıkları ve %41'inin kendi kara nakliyesini araçları ile lojistik işlemlerini gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Kamyonetlerde %54, vanlarda %50, kamyonlarda %47, çekicilerde %15 oranında öz varlık kullanımı söz konusudur. Stok devir hızları, hammadde için ortalama 62 gün, mamul için ortalama 38 gün çıkmaktadır. Bu da yaklaşık 3 aylık envanter taşıdığını ve bu envanterin lojistik maliyetlerine girdiğini göstermektedir.

Türkiye'nin en büyük kuruluşlarının %22'si, dışarıdan hiç bir lojistik hizmeti satın almamaktadır. Pazarda bulunan şirketler lojistik hizmet vermek yerine, taşımacılık ve dağıtım hizmetleri sunmaktadırlar. Bu hizmeti sunarken de yönlendirilmeleri, büyük oranda üretici kuruluş tarafından gerçekleştirilmekte ve katma değer yaratılmamaktadır. Lojistik sektöründeki gelişme, daha ziyade, yabancı ortaklı şirketlerin yurt dışındaki know-how'larının Türkiye'ye taşınması, bu şirketlerde çalışanların kendi şirketlerini kurmaları veya yerli şirketlere transfer olmaları sayesinde gerçekleşmiştir.

Ülkemizdeki yabancı ortaklı küresel lojistik hizmeti veren şirketler şunlardır;

1. DHL-Exel forwarding, kurye taşımacılığı ve lojistik konularında çalışan birimlerden oluşmuştur. Dünyanın en hızlı büyüyen şirkettir. Alman posta idaresinin desteği ile şirket büyümekte, küreselleşme çalışmasını tamamlamaktadır. Daha ziyade yabancı ortaklı şirketlere hizmet vermektedir.
2. Ceva Logistics; Geçmişte TNT grubuna bağlı TNT Logistics'in, yurt dışında el değiştirmesi ile oluşmuş bir şirkettir. Koç grubu ile ortaklığı bitmiş ve küresel lojistik hizmetlerini gerçek anlamda verebilen bir yapıdadır. Otomotiv grubu ile ilgili başarılı çalışmaları vardır.
3. Gefco Logistics; Fransa merkezli olup otomotiv lojistiğinde öne çıkmaktadır.
4. Kuehne&Nagel, Türkiye'de büyümekte geç kalmıştır. Yeni yeni depolama çalışmalarına girmektedir ve uluslararası taşımada başarılıdır.
5. DSV Logistics, ülkemizde eski adıyla Franz Maas olarak bilinmekte ve dünya üzerinde DSV ile birleşmesinden sonra Türkiye'de de DSV adıyla çalışmaktadır. Geçmişte uluslararası kara taşıması yapmakta iken şimdi her tür taşıma, milli depolama ve yurt içi dağıtım çalışmaları yapmaktadır.

6. Schenker, Alman demiryollarının sahibi olduğu bir şirket olup ülkemizde Arkas grubu ile ortak çalışmaktadır. Demiryolu ve karayolu çalışmalarında başarılıdır. Arkas bünyesi içinde konteyner taşıması ve depolama yapmaktadır.
7. Expeditors, uluslararası taşıma ve gümrüklü depolama yapmaktadır. Küresel ölçeğine göre ülkemizdeki büyümesi yavaş olmasına rağmen, geçtiğimiz yıl büyüme kararı vermiştir.
8. Agility Logistics, dünya üzerinde adını yeni duyurmaya başlayan Kuveyt merkezli bir kuruluş olup ülkemizde depolama ve uluslararası taşıma konularında devreye girmiştir. Hızlı bir büyüme temposu içindedir.
9. Willy Betz, Almanya ağırlıklı kara taşımacılığı ve İstanbul merkezli gümrüklü depolama yapmaktadırlar. Yurt içi taşıma ile ilgili girişimleri vardır.

Ulaştırma bakanlığımızdan 162 şirket, L1 ve L2 belgesi almış olup bunlardan 30 tanesi yurt dışı taşıma hakkına sahip L2 belgesi sahibidir. Şirketlerin çoğu, bu hizmeti uluslararası kara taşıma belgesi olan C2 belgesi ile sürdürmektedir.

Yabancı şirketlerle rekabet eden ve ölçekleri büyük olan milli lojistik şirketlerimiz de oluşmuştur. Bu şirketler dışında da, adının içerisinde “lojistik” geçen yüzlerce yerli kuruluşumuz vardır. Ancak yakın zamanda, Ulaştırma Bakanlığı denetlemeleri başladığında isimlerini değiştirmek zorunda kalacaklardır. Lojistik sektöründeki yerli kuruluşların önde gelenleri de şunlardır;

1. Omsan Lojistik, yerli şirketler içinde ciro olarak en büyüğü olarak gösterilmektedir. OYAK Holding'in bir kuruluşu olarak kurulmuştur. Başta Renault olmak üzere otomotiv lojistiği temel iş konusudur. Diğer ürünlere de hizmet vermektedir. İspanyol bir ortakla demiryolu taşıması da yapmaktadırlar. Deniz taşımasında da güçlü bir pazar payı vardır.
2. Ekol Lojistik, uluslararası kara taşımasından başlayarak süreç yönetimine kadar varan bir gelişme süreci yaşamıştır. Lojistik sektöründe en başarılı lojistik hizmeti tüm süreç boyunca verebilen nadir şirketlerdendir. Her konuda hizmet vermektedir.
3. Reysaş Lojistik, depolama kapasitesi en yüksek olan lojistik kuruluştur. Otomotiv lojistiği ve hızlı tüketim malları çalışma konuları içindedir. Son yıllarda depo yatırımına ağırlık vermişlerdir.

4. Geçmişte pazarın lideri olarak gösterilen Horoz Lojistik, iş potansiyelini azaltmış ancak son yıllarda yine büyüme trendini yakalamıştır. Deniz yolu taşıması ve kara taşıması temel iş konuları arasındadır.
5. Borusan Holding'in liman, gümrükleme ve kara taşımasını birleştirerek kurduğu Borusan Lojistik, özellikle Gemlik limanında başlattığı lojistik çalışmasını birçok büyük şehrimize yaymıştır. Uluslararası taşıması zayıf olup iç piyasada depolama ve taşıma yapmaktadır.
6. Mars Lojistik, uluslararası kara taşımasında başarılı bir firmamızdır. Kara taşıma ağırlıklı olarak çalışmakta ve depolama konusunda da ciddi yatırımlara girmektedir.
7. Latek, Koç grubunun mallarını deniz yolu ile taşımakla başladığı lojistik sektöründe, depolama ve iç piyasa taşımasında da ciddi bir potansiyel yakalamıştır. Cirosunun büyük kısmı Koç ürünlerinden gelmiştir. Büyüyen şirketlerimizden birisidir.
8. Intercombi Lojistik, ağırlıklı olarak Ülker grubu ürünlerinin bunun dışında da diğer şirketlerin depolama, dağıtım ve yurt dışı taşımalarını yapmaktadır. Hızlı bir büyüme sürecindedir.
9. Arkas Lojistik, Arkas Holding'in yurtiçi depolama ve taşıma yapan kuruluşudur. İstanbul, İzmir ve Bursa ağırlıklı olarak çalışmaktadır.

Türkiye, yıllarca üretmemiş ve tüketmemiş doğu ile, yıllardır kendi içinde üretmiş ve tüketmiş batı arasında geçiş noktasıdır. Bu geçiş kanalında AB'nin gümrük birliği açısından en doğu noktası, Avrupa deniz taşımasının karaya çıkmak zorunda olduğu nokta olarak büyük önem taşımaktadır. Doğu'nun ucuz hammaddesi ve ürünleri de, yine Türkiye üzerinde taşıma şekli değiştirerek, intermodal taşıma yolu ile taşınacaktır. Bu beklenti, yabancı lojistik şirketleri tarafından da görülmekte ve yavaş yavaş ülkemizdeki acenteleri satın alarak, iş birlikleri yaparak veya doğrudan yatırımlarla pazara girme çalışması yapmaktadırlar. Yerel şirketlerimizden de iki elin parmakları kadar şirket, arkalarındaki holdinglerin desteği ile hızla büyümektedir. İntermodal lojistik konusunda da çalışan, demiryolu ağırlıklı, kendi vagonları ile hizmet veren şirketlerimiz devreye girmiştir. Yukarıda açıklananların dışında;

1. Argü, demiryolu taşıması açısından sektörün en büyüğüdür. Kendi vagonları ile İstanbul, İzmit, Bandırma, Adana, İzmir, Kayseri, Gaziantep, Mersin başta olmak üzere demiryolu taşıması yapmakta, deniz yolu ile demiryolunu, demiryolu ile karayolunu birleştirebilmektedir.

2. Turkon Grubuna bađlı Turkon Demiryolu Őirketi de, yurt içinde kendi vagonları ve konteynerleri ile demiryolu taŐımacılıđı yapan ikinci Őirketimizdir. Yeni kurulmuŐ olmasına karŐılık hızlı bir bűyűme gűstermektedir.

Bunları dışında TCDD'de mevcut demiryolu kapasitesi ve kısıtlı depoları ile demiryolu taşımacılığı yapmaktadır. Özelleştirme ile birlikte etkisi azalacaktır.

Tűrkiye'deki Lojistik Fırsatlar Nelerdir?

Tűrkiye 70 milyon nűfusu ile, 2007 yılı rakamlarına gűre, 660 Milyar Doları aŐan bir Gayri Safi Milli Hâsilaya sahiptir. Dűnya bankasının verileri, űlkemizdeki lojistik potansiyelin GSMH'nın %12'si oranında olduđunu, yani 80 Milyar Dolarlık bir űlekte bulunduđunu gűstermektedir. İthalat ve ihracat rakamlarımız hızla artmakta, dıŐ ticaretimiz geliŐmekte ve tűketim yaygınlaŐmaktadır. İthalatımızın ve ihracatımızın %50'si deniz yolu ile yapılırken geriye kalan %40 kara yolu ile yapılmakta % 10 oranında demir yolu ve havayolu kullanılmaktadır. Bu nedenle deniz nakliyesi yapan, űzellikle konteyner iŐleten kuruluŐlar, Tűrkiye'de yapılanmıŐlardır. Bu yapılanma űnce acente açmak, sonra acente ile ortak olmak ve de sonunda kendi isimleri ile piyasada yer almak Őeklinde olmaktadır.

Karayolu taŐımacılıđında ise yabancı kuruluŐlar, űlkemize gelen ve űlkemizden giden malların nakliyelerinde sorunlarla karŐılaŐmamak, pazar yaratmak ve iŐ takibi yapmak amacıyla Tűrkiye'de űnce irtibat bűroalarını açarak sonra da kendi isimleri ile Őirketlerini kurarak pazara girmektedir.

Lojistik pazarı çok sayıda kűűk űlekli kuruluŐ tarafından paylaŐılmaktadır Pazarın en bűyűğűnűn pazar payının %3 olması, sektűrűn segmente olduđunu ve űleklerin kűűk olduđunu gűstermektedir. Lojistik; űlek bűyűklűđű, konsolidasyon ve verimlilik artıŐı gerektirir. Bu nedenle global yabancı kuruluŐlar için cazip bir iŐ haline gelmektedir.

UlaŐtırma Bakanlıđı, yeni çıkarttıđı kanun ve yűnetmeliklerle karayolu taŐımacılıđını dűzenlemekte, demir yolu taŐımacılıđını űzelleŐtirmekte ve teŐvik etmekte, deniz taŐıtlarında ucuz yakıt kullanımını baŐlatarak deniz taŐımacılıđını desteklemektedir. TeŐvik ve uygulama amacıyla lojistik yatırımları için uzun dűnemli teŐvikler verilmektedir. Tűrkiye'ye gelecek olan bir yabancı kuruluŐ için, kűűk Őirketleri műŐterileri ile satın almak, iŐ kapasitelerini birleŐtirmek,

verimi arttırmak, teşviklerden yararlanarak iş genişlemesi sağlamak cazip bir yatırım fırsatı olarak beklemektedir.

Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Kuvvetli Noktaları

- Büyük bir lokal iş kapasitesi vardır. Özellikle Türkiye'nin kuzeybatısında yoğunlaşan üretim ve tüketim, büyük şehirlerde dağıtım ve konsolidasyona dayalı dağıtım işi için iyi bir potansiyel yaratmaktadır.
- Kara nakliyesinde kullanılmayan kapasite vardır. Bu kapasite boşluğu, maliyetlerin aşağıya çekilmesine neden olmakta, fiyatları düşürmektedir.
- Lojistik henüz bilinmemektedir. Potansiyel geniş, ancak pazar küçüktür bu nedenle pazara ilk başlayacak kuruluşlar ileride daha iyi konumda olacaklardır.
- Lojistik yönetimi için gereken Bilgi Teknolojileri yazılım ve iletişim teknik alt yapısı uygundur. Destek verecek kurumlar vardır.
- Üniversitelerde, lojistik sektöründe çalışacak olan elemanları yetiştirmek amacıyla yeni Yüksekokullar ve fakülteler oluşturulmuştur. Eğitim kuruluşları özel ders ve seminerlerle sektörün gelişmesine katkıda bulunmaktadır.
- Bilgi paylaşımı ve iş birliği yapacak UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği), UTİKAD (Uluslararası Nakliye İşleri Organizatörleri Derneği), KARİD (Kargo işletmecileri Derneği), LODER (Lojistikçiler Derneği), RODER (Ro-ro ve Kombine Taşımacılık Derneği), TÜRKLİM (Türkiye Liman işletmecileri Derneği) gibi dernekler oluşmuştur.
- Depolama, antrepo, liman, kara nakliye araçları gibi alt yapıda, potansiyel yeterlidir. Bu sektörde sermaye birikimi sağlanmıştır.
- Soğuk zincir, gıda taşıması, tehlikeli madde taşımacılığı, tekstil gibi sektörlerde özel taşımacılık başlamıştır ancak yayılmamıştır.
- Türkiye, üretimin çok olduğu Batı ile tüketimin artması beklenen CIS ve Ortadoğu ülkeleri arasında yer almaktadır. Bu nedenle ileride bir lojistik üssü olabilecek iş potansiyeline sahiptir.

Türkiye'nin Lojistik Konusundaki Zayıf Noktaları

- Üretim ölçekleri küçüktür ve üreticiler kendi işlerini, kendi araç ve depolarında kendileri yöneterek gerçekleştirmektedirler. Bu da lojistik hizmetlerden artı değer elde edilmesini zorlaştırmaktadır.
- Üretim ve tüketimin aynı coğrafyada yapılması uzun mesafe taşıma yapılamamasına, yapılsa da pahalıya mal olmasına neden olmaktadır.
- Karayollarında kullanılan araçlar eski olup verimsiz kullanılmaktadır; günlerce fabrika kapısında yük almak için bekleme yapan şoförler vardır.
- Demiryolları taşımacılığı, sadece dökme yük için ve ağırlıklı olarak devlet ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. Vagon sayıları yetersiz ve işletme hızı yavaştır. Demir yolları eski ve genellikle tek hatlıdır. İstasyonlarda yük elleçleyebilecek alan ve ekipman bulunmamaktadır.
- Limanlar aynı bölgeye yapılmış ve birbirine bitişik küçük kapasitelere sahiptir. Bu da liman hizmetlerinin pahalı olmasına neden olmaktadır.
- Hava taşımacılığında milli hava yolumuz zayıflamıştır. Hava yükünü, ağırlıklı olarak Lufthansa olmak üzere, yabancı kargo şirketleri taşımaktadırlar.
- Lojistik sektöründe yönetici olarak çalışacak tecrübeli eleman eksikliği vardır. Alt seviyedeki elemanların ise bilgileri yetersiz ve tecrübeleri azdır.
- Türk şirketleri genellikle aile şirketleri olmasından dolayı kurumsallaşmamışlardır ve şirket birleşmelerine sıcak bakılmamaktadır. Bu da ölçeklerin büyümesini engellemektedir.
- Hizmet alan şirketler, lojistiğe taşımacılık olarak bakmakta ve kısa süreli bağlayıcı kontratlarla lojistik kuruluşlarını zor durumda bırakmaktadır.
- Bilgi teknolojilerinin kullanım oranı düşüktür. İş potansiyelleri de bu yatırımı karşılamaktan uzak kalmaktadır.
- İthalat ve ihracat formaliteleri, gümrük işlemleri son derece karışıktır bu nedenle bu konuda uzmanlık ve yerel bilgi gerektirir.

Yabancı kuruluşlar ülkemize ilk gelişlerinde belli bir iş potansiyeline ulaşmış acentelerini satın alarak veya içlerinden bir grup çalışanı kendi kadrolarına alarak yeni şirket kuruluşu ile

gelmekteler. Bu sayede belli bir iş potansiyelinin yeni yatırımlarla genişletilmesi, uluslararası bilgi sistemlerinin çalışma şeklinin ülkemizde de uygulanması söz konusu olmaktadır. Bu bir know-how transferidir. Üst yönetimlerine genellikle, dışarıdan bir elemanlarını getirmektedirler. Bu da yönetim bilgisinin ülkemize aktarılması anlamına gelmektedir.

Yabancı firmaların bir diğer pazara geliş şekli ise, uluslararası markaların global lojistik anlaşması yapmaları ile olmaktadır. Bu şekilde Türkiye’de hiç işi olmayan bir kuruluş, sırf global lojistik yaptığı için gelip o marka için kendi organizasyonunu kurmaktadır. Bu tip organizasyonlar tek marka ile sınırlı olmamakta ve uzun dönemde netice vermemektedir. Bu çalışmada fazla bilgi paylaşımı olmamaktadır. Kapalı ilişkiler şeklinde devam etmekte, dışarı açılmamaktadırlar.

Türkiye’ye gelmek isteyen global lojistik kuruluşları da önce bir acente, sonra irtibat bürosu ve peşinden de şirket satın alarak potansiyele sahip olmak şeklinde gelmektedirler. Bu durumda her markaya hizmet vererek iş kapasitelerini artırma fırsatı yakalamaktadırlar. Doğru yaklaşım şeklinin bu olduğunu görüyoruz. Firmalara, uluslararası know-how’u kendilerinin kullanması, potansiyeli büyütme, kolay yatırım yapmaları şansı yaratılmaktadır.

Ulusal kuruluşlar da bu yabancı şirketler için taşeron olarak çalışmakta, bazı uygulamalar hakkında tecrübe kazanmaktadırlar. Bu şirketlerde çalışan elemanlar zamanla piyasada kendi işlerini kurmaktadırlar. Sektördeki birçok firma yabancı şirketlerde çalışmış elemanlardan oluşmuştur.

Pazarda teknoloji kullanımı son derece düşüktür. Lojistik sektöründe kullanılması artık zorunlu olan barkod sistemi bile tam anlamıyla kullanılmamaktadır. Lojistik sektöründe yazılım kullanımı ile ilgili yapılan araştırma sonuçlarına göre, yazılım kullanım oranları son derece düşüktür. Lojistik, tüm işlemlerde %100 yazılım kullanımını gerektirdiği halde, önemli operasyonlarda bu oranlar %50’nin altına düşmektedir. Yazılım şirketlerinin listelerinde bulunan yazılım cinslerine göre yapılan bir araştırma, henüz yazılım arzının da tam olarak gelişmediğini, bazı önemli yazılımlar hiç kullanılmadığını göstermektedir.

Yurt dışında çokça kullanılan el terminalleri, kargo taşımacılığı dışında, lojistik sektörüne yeterli oranda girmemiştir. Son 5 yıldır lojistikte çığır açan RFID sistemleri ise henüz sadece bir kavram olarak ülkemizde olup, ileride kullanılması zorunluluğu söz konusu olacaktır.

Lojistik mevcut haliyle hızlı gelişmesini sürdürecektir bilgiye aç, büyümeye potansiyeli olan bir sektör görünümündedir.

1.3.1. Türkiye Ekonomisi ve Lojistik Sektörü

Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru taşınmasının ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi biçiminde tanımlanmaktadır¹⁷³.

Teknolojik ilerlemeler ile dünya ölçeğinde ticaret ve yatırımların serbestleştirilmesi, Gelişmekte Olan Ülkelerin (GOÜ) büyüme ve yoksulluğu azaltma konusunda küresel piyasalardan yararlanabilmeleri için yeni fırsatlar sunmaktadır. Serbest ticaret ve küreselleşmenin ortaya çıkardığı bu fırsatlardan yararlanmak büyük ölçüde, firmaların ürettikleri malları hızlı, uygun biçimde, ucuz ve zamanında tüketiciye ulaştırma kabiliyetlerine bağlıdır. Firmaların ürünlerini uygun koşullarda, zamanında ve ucuz olarak tüketicilere ulaştırmaları da lojistik sektörünün etkin işlemesiyle mümkündür.

Ürünleri bir noktadan diğerine ucuz, hızlı ve uygun bir biçimde ulaştırmak küresel arz (tedarik) zincirine eklemlenmeyi gerektirmektedir. Günümüzde ülkelerin rekabet gücünü önemli ölçüde “fiziksel internet” adı da verilen küresel tedarik zincirine etkin bir şekilde bağlanmak belirlemektedir. Bu fiziksel ağa bağlanabilen ekonomiler yeni pazarlara ulaşma şansı elde ederken, bağlanamayanlar veya bağlantısı zayıf olanlar için dışlanma sonucu maliyet her geçen gün artmaktadır¹⁷⁴.

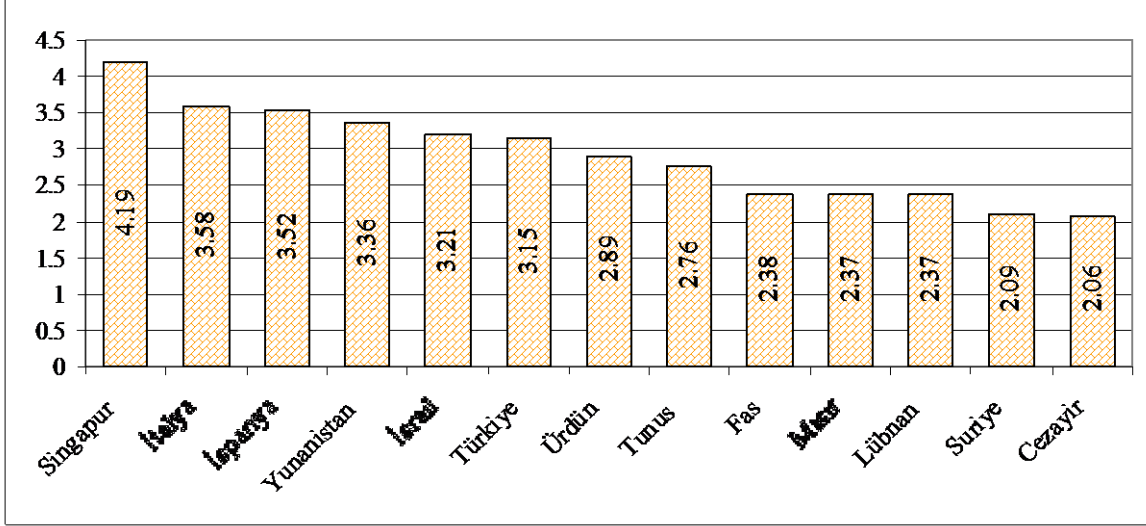
Lojistik sektörü, fiyatların oluşmasında önemli bir role sahiptir. Bir ürünün üreticiden çıkış fiyatı ile nihai tüketiciye yansıyan fiyatı arasında önemli farklar olabilmektedir. Sağlıklı ve etkin işleyen bir lojistik sektörü, bu fiyat farkını düşürerek tüketici refahını olumlu etkilemektedir. Bununla birlikte etkin işleyen lojistik sektörü rekabet gücünü de olumlu yönde etkilemektedir. Ayrıca sektör, emek yoğun bir nitelik taşıdığından, istihdama olan katkısı da yüksek olmaktadır.

Lojistik sektörüne ilişkin sağlıklı veri derlemedeki güçlüklerle rağmen, son yıllarda bu sektöre ilişkin bazı çalışmalar sektöre ışık tutabilecek niteliktedir. Dünya Bankasının, 150 ülke için ve özellikle dış ticaret lojistiğinin değişik boyutlarını da dikkate alarak oluşturduğu, Ülkelerin Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index) iyi bir başlangıç noktasıdır. Bu çalışma, ülkelerin gümrük durumu, lojistik altyapısı, uluslararası sevkiyat düzenleme yeteneği, lojistik

¹⁷³ YILDIZTEKİN, Atilla, 2008, Kalkınmada Rekabet Avantajına Sahip Sektörler: Lojistik, 7. Ekonomi Politikaları Zirvesi.

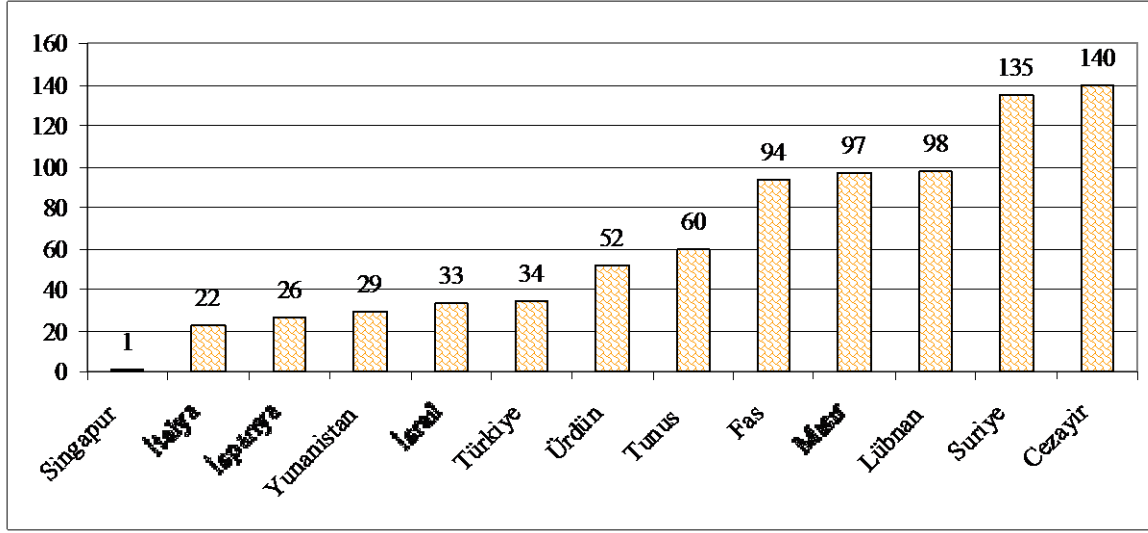
¹⁷⁴ Worldbank, 2007, “Connecting to Compete; Trade Logistics in the Global Economy”, The Logistics Performance Index and Its Indicators.

hizmetlerinin yeterliliği, takip-izleme ve kontrol, lojistik maliyetleri ve zamanlama gibi unsurları dikkate alarak bir dış ticaret lojistik performans endeksi oluşturmuştur. Bu endekse göre Türkiye, 3,15'lik endeks değeriyle 150 ülke arasında 34. sırada yer almaktadır. Akdeniz'i çevreleyen ülkelere ilişkin sıralama ve lojistik performans endeks değerleri aşağıda grafiksel olarak verilmiştir.



şekil 1.77: Bazı Akdeniz lkelerinin Lojistik Performans Endeksi (lek: 1-5)
Kaynak: Dünya Bankası, www.worldbank.org/lpi

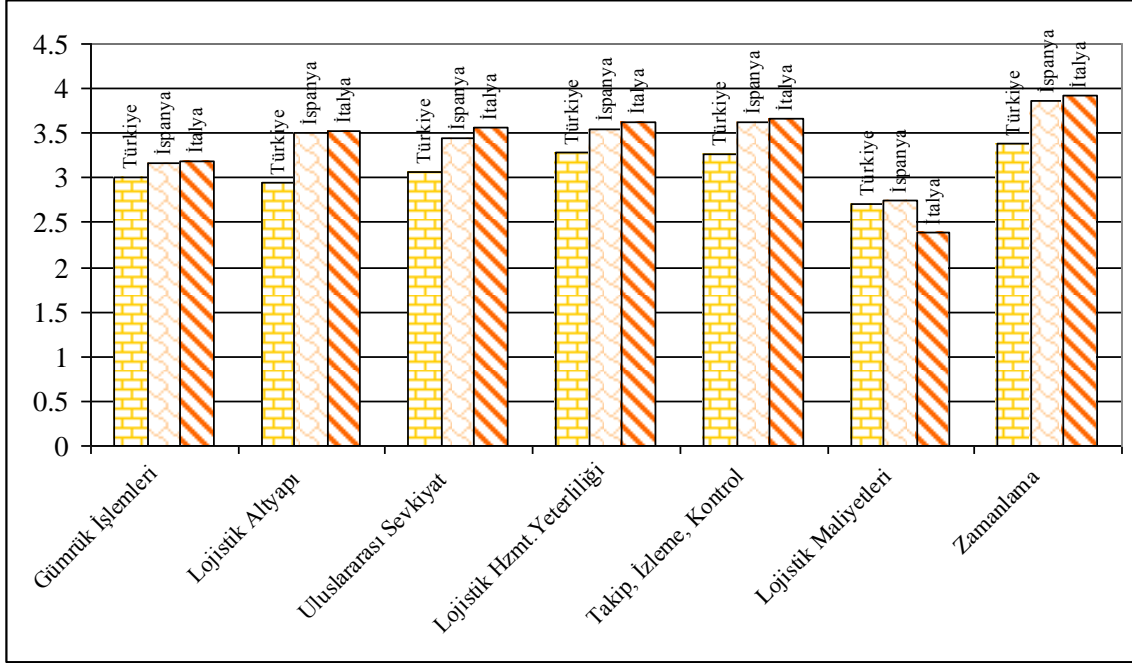
Lojistik Performans Endeksine göre, en iyi performansı 4,19 endeks değeri ile Singapur göstermektedir. Akdeniz lkeleri arasında İtalya ve İspanya başı çekmektedir. Yunanistan nc sırada yer alırken, İsrail dördüncü, Türkiye ise beşinci sıradadır. Türkiye'yi sırasıyla Ürdün, Tunus, Fas ve Mısır takip etmektedir.



Şekil 1.78: Lojistik Performans Endeksine Göre Bazı Ülkelerin Sıralaması

Kaynak: Dünya Bankası, www.worldbank.org/lpi

Şekil 1.78, Lojistik Performans Endeksine göre birinci sıradaki Singapur ile Akdeniz'e kıyısı olan bazı ülkelerin 150 ülke arasındaki sıralamasını vermektedir. İtalya 22. sırada, İspanya 26, Yunanistan 29, İsrail 33, Türkiye 34 ve Ürdün 52. sırada yer almaktadır. Tunus 60. sırada yer alırken, Fas 94, Mısır 97, Lübnan 98, Suriye 135 ve Cezayir 140. sıradadır. Türkiye'nin konumu dikkate alındığında sıralamada ve endeks değeri olarak çok daha üst sıralarda olması beklenir. Üç büyük Akdeniz Ülkesi (Türkiye, İtalya ve İspanya) için Lojistik Performans Endeksinin alt bileşenleri Şekil 79'de verilmiştir. Gümrük işlemleri, altyapı, lojistik hizmetlerin kalitesi, takip ve izleme, yurtiçi lojistik maliyetler ve zamanlama açısından Türkiye İspanya ve İtalya'ya kıyasla biraz geride kalmaktadır. Dünya Bankasının bu çalışmasında vurgulanan bir diğer konuda, yukarıda sıralanan değişkenlerin yanında "güvenilirlik ve güven duyma"nın belirleyici bir değişken olarak öne çıkmasıdır.



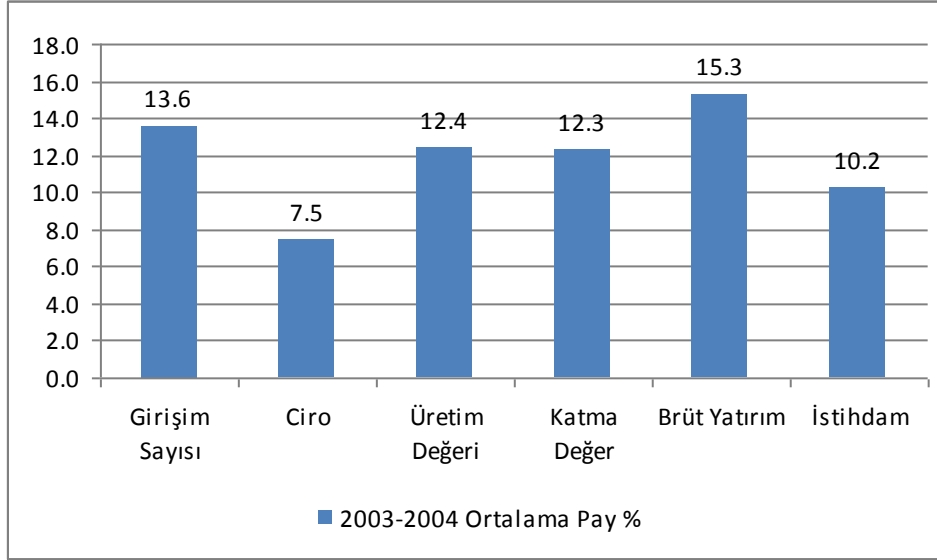
Şekil 1.79: Türkiye, İspanya ve İtalya İçin Lojistik Performans Endeksinin Alt-Bileşenleri

Kaynak: Dünya Bankası, www.worldbank.org/lpi

Lojistik sektörünün büyüklüğü ülkeler ve bölgeler arasında farklı değerler almaktadır. Örneğin, lojistik sektörünün GSMH'ya katkısının Kuzey Amerika'da % 9,5, Avrupa'da %10,5 ve Türkiye'de %13 dolayında olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye'nin GSMH'sı 2004 yılı için 300 Milyar Dolardır. Lojistik hizmetlerin potansiyeli yaklaşık 39 Milyar Dolar, yaklaşık %30 oranında yabancı kuruluşlar beklenen milli potansiyel 27 Milyar Dolar ve lojistik sektör firmalarının cirosu 4,5-5,0 Milyar Dolardır. Dolayısıyla toplam potansiyelin ancak %20'si pazar haline gelebilmiştir¹⁷⁵.

OECD raporlarında, lojistik sektörünün büyüklüğü belirlenmeye çalışılırken, taşıma, depolama, haberleşme, perakende ticaret, lokanta ve otellerden gelen gelirler kapsamaktadır. Ancak biz burada sadece taşıma, depolama ve haberleşme sektörlerini dikkate alarak lojistik sektörünün ulusal hasılaya ve istihdama katkısını ortaya koymaya çalışmaktayız. OECD Raporlarına göre, sektörün ekonomiye katkısı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir; Bu rakam, Almanya ve İrlanda'da da yaklaşık %8 iken, Amerika, Belçika, Meksika ve Yeni Zelanda'da %15'in üzerinde seyretmekte, ortalama olarak, toplam istihdamın %15'ini bu sektör teşkil etmektedir. Dünya ekonomisinde gittikçe önem kazanan dağıtım sektörü, Türkiye'de de hızla gelişmektedir.

¹⁷⁵ YILDIZTEKİN, Atilla, 2008, Kalkınmada Rekabet Avantajına Sahip Sektörler: Lojistik, 7. Ekonomi Politikaları Zirvesi.



Şekil 1.80: Türkiye’de Lojistik Sektörüne İlişkin Temel Göstergeler
Kaynak: TÜİK, Ekonomik Faaliyete Göre Bazı Göstergeler.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, sanayi ve hizmet sektörlerindeki toplam işletme sayısının %13,6’sı, toplam cironun %7,5’i lojistik olarak nitelendirilebileceğimiz sektörlerde gerçekleştirilmektedir (2003-2004 yılları ortalama). Üretim değerinin %12,4’ü ile katma değer %12,3’ü yine lojistik sektörde yaratılmaktadır. Bununla birlikte, sanayi ve hizmet sektörlerinde gerçekleştirilen brüt yatırımın %15,3’ü lojistik sektörde yapılmıştır (Şekil 1.80). İstihdama baktığımızda, ulaştırma-depolama ve haberleşme sektörlerinin toplam istihdam içindeki payı %10,2’dir. Bu sektördeki girişim sayısı 2003-2004 arasında %16 artış gösterirken, istihdam %15 dolayında büyümüştür. Ayrıca, lojistik sektörünün yatırımlar içindeki payının yüksek olması gelecekte de sektörün hızlı büyüme göstereceğinin işareti kabul edilebilir.

1.3.2. Türkiye’de Uluslararası ve Yurtiçi Taşımacılık ve Depolama

1.3.2.1. Uluslararası ve Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Dış ticaretimizi gerçekleştirdiğimiz ülkelerle olan taşımacılığımızın büyük bir kısmı karayolu ile yapılmaktadır. Denizyolu ve demiryolunun önlenemez artışına rağmen, karayolu hala önemini korumaktadır. Kapıdan kapıya, hızlı ve kontrol altında yapılması bu önemin daha yıllarca azalmayacağını bir göstergesidir.

Türkiye üreten ve tüketen Batı ile yakın zamanda üretecek ve tüketecek doğu arasında bir köprü olarak yer almaktadır. Türkiye üzerinden yılda, 600 milyar doların üzerinde mal hareketi gerçekleşmektedir. Geçmiş dönem ve bu dönem görev yapan hükümetlerin artık milli bir politika olarak benimsedikleri “Türkiye lojistik üs olacaktır” mesajına paralel olarak, tüm taşıma modlarımız teşvik edilmekte, geliştirilmekte ve desteklenmektedir. Uluslararası kara taşıması da yıllarca teşviklerle, ikili anlaşmalarla desteklenmiş ve gelişmiştir.

2007 yılı GSMH’sına göre 70 Milyar Doların üzerinde olan lojistik potansiyelimizin, sadece dış kaynak kullanılan yani 3PL şirketler tarafından gerçekleştirilen kısmının, 18-20 Milyar Dolar olduğu ve taşımacılık şirketlerinin bu pazar üzerinden pay aldıkları tahmin edilmektedir. Taşımanın da bu pazar içinde %75 civarında bir paya sahip olduğu tahmin edilmektedir.

Taşımacılıkta verimin artırılması amacıyla tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de desteklenen kombine taşımacılığımız, bir ucundan uluslararası kara taşımasına da bağlanmakta ve bu taşıma yönteminin önemini ortaya çıkartmaktadır. UND verilerine göre ihracatımızın %40’ından fazlası karayolu ile taşınmaktadır. 2007 yılında 277 Milyar Dolara ulaşan dış ticaretimizin başarısında uluslararası kara taşıma şirketlerimizin çabaları da yatmaktadır.

Batıya olduğu kadar doğuya da önem verilmesi dikkat çekicidir. Tarihin en önemli taşımacılık koridoru olan İpek Yolu, UND’nin çabalarıyla yeniden gündeme gelmektedir.

2005 yılında Pekin’den çıkan ve Brüksel’e 20 günde varan kara taşıma araçları ile hazırlanan İpek Yolu Kervanı, Asya’yı Avrupa’ya bağlayan bu tarihi yolun önemini tekrar ortaya çıkarmıştır. Denizyoluyla aylar süren yolculuğun, karayolu taşımacılığı sayesinde 3 haftadan az bir süreye inmesi, maliyetlerin azalması ve kapıdan kapıya teslimata olanak vermesi ile Avrasya’nın olduğu

kadar küresel ticaret açısından da önemli bir avantajı gözler önüne seren bu kervanın başarısı, karayolu taşımacılığının “geleceğin anahtarı” olduğunu da en somut şekilde ortaya koymuştur.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, TOFED ve UND işbirliğiyle başlatılan “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması” projesinde ilk eylem; 14-16 Mart 2007 tarihlerinde Dubai’de yapılan IRU Dünya Kongresi’nde Çin, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, İran demek başkanlarıyla birlikte imzalanmış bulunan daha sonra Pakistan’ın da katıldığı “Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılması Amaçlı İşbirliği Deklarasyonu” olmuştur. Bu anlaşmaya taraf olan ülkeler “Tarihi İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması” projesinde etkin rol almayı ve katkıda bulunmayı taahhüt etmiştir¹⁷⁶.

Uluslararası kara taşıması ayrıca istihdam olarak da ekonomiye büyük katma değer sağlamaktadır. Taşınan ürün değeri olarak ihracatın %42’si, ithalatın ise % 23’ü uluslararası karayolu ile taşınmaktadır. Bu taşımanın gerektirdiği araç ve alt yapı yatırımı 5 Milyar Dolar olarak tahmin edilmekte ve 400.000 kişiye istihdam sağladığı ön görülmektedir.

Uluslararası kara taşımamız milli ekonomimize 4,5 milyar Amerikan Dolarına yakın bir katma değer sağlamış olup, geçen üç yıl içinde %50’ye yakın bir artış sağlanmıştır. Taşımanın yarattığı katma değer, taşıma yapılan bölge bazında EK 1.5’de verilmektedir.

Taşıma modlarına göre dış ticaretimiz TÜİK tarafından takip edilmektedir. 2003-2006 yıllarında ithalat ve ihracatımızın taşıma modlarına göre dağılımı aşağıda verilmiştir.

	2003	2004	2005	2006 (Ocak-Ekim)
Karayolu	% 42,9	% 42,9	% 43	% 41,2
Denizyolu	% 49	% 49	% 48	% 49
Demiryolu	% 0,8	% 0,9	% 1	% 1
Havayolu	% 6,8	% 6	% 5,4	% 5
Diğer	% 0,2	% 0,5	% 2,3	% 2

Tablo 1.51: Taşıma Modlarına Göre Türkiye’nin İhracatı (%)

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Kasım 2006

¹⁷⁶ UND 2006 Sektör Raporu, s. 10

	2003	2004	2005	2006 (Ocak-Ekim)
Karayolu	% 25,7	% 24,5	% 24,5	% 23,3
Denizyolu	% 57,2	% 58,2	% 57	% 58,8
Demiryolu	% 0,9	% 1,2	% 1,5	% 1,6
Havayolu	% 12	% 12,6	% 11	% 9,9
Diğer	% 3,8	% 3,3	% 5,5	% 6,3

Tablo 1.52: Taşıma Modlarına Göre Türkiye'nin İthalatı (%)

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Kasım 2006

Ton ve değer olarak taşıma modlarına göre toplam dış ticaretimiz ise şu şekildedir;

	2004				2005			
	MİKTAR (1000 Ton)	%	DEĞER (1000 \$)	%	MİKTAR (1000 Ton)	%	DEĞER (1000 \$)	%
Denizyolu	150.453	86,4	80.876.384	50,4	159.221	86,1	102.167.289	53,8
Demiryolu	2.102	1,2	1.845.728	1,1	2.168	1,2	2.573.457	1,4
Karayolu	19.790	11,4	58.234.461	36,3	21.845	11,8	60.271.018	31,8
Havayolu	237	0,1	16.201.418	10,1	275	0,1	17.050.735	9,0
Diğer	1.648	0,9	3.466.590	2,2	1.431	0,8	7.719.220	4,1
TOPLAM	174.231	100,0	160.624.581	100,0	184.940	100,0	189.781.718	100,0
	2006				2007			
	MİKTAR (1000 Ton)	%	DEĞER (1000 \$)	%	MİKTAR (1000 Ton)	%	DEĞER (1000 \$)	%
Denizyolu	178.079	87,6	124.066.678	55,1	190.309	87,9	153.300.825	55,3
Demiryolu	2.162	1,1	3.107.866	1,4	2.758	1,3	3.630.269	1,3
Karayolu	21.165	10,4	67.853.942	30,1	22.330	10,3	82.785.408	29,9
Havayolu	275	0,1	18.574.108	8,3	712	0,3	23.851.645	8,6
Diğer	1.705	0,8	11.508.256	5,1	387	0,2	13.664.370	4,9
TOPLAM	203.386	100,0	225.110.850	100,0	216.496	100,0	277.232.517	100,0

Tablo 1.53: Ulaştırma Modlarına Göre Dış Ticaretimiz

Kaynak: TÜİK

Ulaştırma Bakanlığımız, uluslararası kara taşımasını kayda ve belgeye bağlamış olup 2007 sonu itibarıyla Ulaştırma Bakanlığımızdan karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapmak üzere verilmekte olan C2 belgesi alan firma sayısı 1400'ü aşmıştır. Bu firmaların sahip oldukları özmal taşıt filosu ise 2 milyar tonu geçmiştir bulunmaktadır.

31 Aralık 2007 tarihi itibarıyla Ulaştırma Bakanlığımızdan C2 belgesi alan firma ve araç sayıları şu şekildedir:

BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ	FİRMA SAYISI	ÇEKİCİ SAYISI	KAMYON SAYISI	Y.RÖM. SAYISI	KAMYONET SAYISI	RÖMORK SAYISI
Adana	376	12.939	3.093	14.354	13	214
Ankara	143	4.125	908	4.718	37	513
Antalya	7	133	2	149	-	12
Bolu	59	1.561	75	1.753	4	43
Bursa	20	448	88	485	11	37
Diyarbakır	184	5.627	9.473	6.180	17	28
Erzurum	21	539	376	569	2	9
İstanbul	441	11.953	2.142	14.582	133	1.334
İzmir	66	2.039	168	2.592	7	90
Samsun	15	391	11	430	-	14
Sivas	2	39	1	33	-	7
Trabzon	55	1.845	277	2.048	-	59
GENEL TOPLAM	1.389	41.639	16.614	47.893	224	2.360

Tablo 1.54: Bölge Müdürlüklerine Göre Uluslararası Eşya Taşımacılığı Yapan C2 Yetki Belgesi Sahibi Firma Bilgileri (31.12.2007 itibarı ile)

Kaynak: Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (www.kugm.gov.tr)

43.000 çekiciden, kamyon ve tankerler hariç toplam 58.000 araçtan oluşan filosu ile Türk uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü, Avrupa'nın en büyük filolarından birine sahiptir. Bu araçların büyük kısmı AVRO 1, 2, 3, 4 ve 5 türü araçlardan oluşmaktadır. Filomuzda, AB'nin çevre koruma standartlarının halen yürürlükte olan en yüksek seviyesindeki araç türü olan Avro 5 türü araç sayısı, hali hazırda 1.223'e ulaşmıştır¹⁷⁷.

İthalat ve İhracat çalışmalarımızın, ülkeler bazındaki kayıtları da UND tarafından tutulmaktadır. İthalat taşımalarında Türk plakalı araçlarla taşıma oranı %77-78 arasında değişmekte ve %22-23 oranında taşımada yabancı plakalı araçlar kullanılmaktadır. İthalat taşımalarında ülkemize rakip olan ülke Bulgaristan olarak görünmekte ve %8 oranında pay almaktadır. Buna karşılık İhracat taşımalarında Türk plakalı araç taşıma oranı %90-88 arasında değişmektedir. Bu taşıma şeklinde de ülkemize rakip olan ülkeler; Bulgaristan, Almanya ve İran olarak ortaya çıkmaktadır. Bir diğer taşıma yöntemi de transit taşımalarıdır. Transit taşımalarda da Türk plakalı araçlar %41-54 arasında pay almaktadırlar. Transit taşımalarda yine Bulgaristan ve İran en yüksek taşıma oranları ile önemli rakiplerimizdendir.

İhraç taşımalarında ülke plakalarına göre araç sayısı dağılımı 2003-2007 yılları arasında şu şekilde gerçekleşmiştir;

¹⁷⁷ UND Sektör Raporu 2007, s. 21

ÜLKE	2003	2004	2005	2006	2007
Afganistan	1.161	3.195	2.264	1.364	1.762
Almanya	55.263	61.285	63.970	70.651	81.152
Andora	0	0	1	0	0
Arnavutluk	2.895	3.192	3.733	3.326	4.658
Avusturya	6.213	6.073	7.168	7.500	7.757
Azerbaycan	7.857	8.160	11.114	11.912	23.205
B.A.E	757	729	997	1.156	1.453
Bahreyn	77	18	81	63	62
Belçika	5.876	5.881	4.807	6.024	7.168
Beyaz Rusya	102	95	234	318	507
Bosna-Hersek	90	176	694	405	331
Bulgaristan	8.403	13.529	18.451	19.153	25.068
Cezayir	0	0	0	0	9
Çek Cum.	860	1.026	1.452	1.594	2.645
Çin	0	0	0	1	0
Danimarka	1.085	1.282	1.673	2.200	2.276
Ermenistan	0	1	6	0	4
Estonya	0	5	2	24	46
Finlandiya	127	179	353	328	508
Fransa	17.099	18.421	19.405	22.556	25.731
Gürcistan	13.171	13.686	16.741	18.978	28.691
Hırvatistan	2.710	2.546	2.754	3.548	3.938
Hollanda	7.358	8.395	8.609	9.181	11.222
Irak	163.922	253.764	261.984	200.947	256.126
İngiltere	14.892	17.469	17.988	20.157	23.860
İran	17.347	23.059	15.373	15.929	16.773
İrlanda	84	341	364	212	345
İskoçya	0	0	0	0	2
İspanya	2.770	3.843	4.452	5.546	7.374
İsveç	1.876	2.210	2.513	2.748	3.506
İsviçre	1.978	2.151	1.955	2.207	2.585
İtalya	25.530	30.492	37.599	37.184	37.743
İzlanda	0	0	0	1	0
Karadağ	0	0	0	0	51
Katar	24	78	224	465	918
Kazakistan	5.750	4.161	4.789	6.548	9.490
Kırgızistan	1.119	1.368	1.045	1.100	1.639
Kkct	0	0	0	0	4.119
Kosova	0	0	0	0	0
Kuveyt	444	644	643	898	687
Letonya	0	3	25	98	118
Litvanya	97	126	131	224	291
Lihtenştayn	0	0	0	0	0
Lübnan	1.415	1.490	2.024	2.307	2.924

Lüksemburg	182	241	363	316	139
Macaristan	4.100	4.612	5.389	5.641	6.334
Makedonya	5.117	5.043	4.640	4.625	5.891
Malta	0	5	1	0	1
Mısır	9	0	0	7	25
Moğolistan	0	1	0	4	0
Moldavya	988	1.232	1.489	1.855	2.765
Monako	0	0	0	0	0
Nahcivan	5.950	7.591	10.548	17.032	22.071
Norveç	158	327	360	470	530
Özbekistan	4.070	1.454	3.028	2.899	4.381
Pakistan	0	0	100	306	47
Polonya	3.375	5.267	5.563	7.235	10.973
Portekiz	67	107	135	142	281
Romanya	22.715	25.391	33.609	35.868	53.294
Rusya	10.378	11.798	13.573	16.350	16.151
S. Arabistan	8.565	7.147	9.722	10.133	11.941
Slovakya	723	400	710	837	1.769
Slovenya	621	1.090	1.087	1.137	1.557
Suriye	4.843	4.573	7.915	11.692	16.146
Tacikistan	219	860	811	991	2.017
Türkmenistan	5.093	4.995	4.884	5.690	7.002
Ukrayna	1.724	1.761	2.894	3.064	3.678
Umman	63	99	132	210	117
Ürdün	4.091	6.994	10.956	10.757	10.862
Yemen	44	118	169	137	377
Sırbistan	4.693	5.398	5.668	6.571	9.199
Yunanistan	16.317	19.974	23.568	26.200	28.403
TOPLAM	472.457	605.551	662.932	647.022	812.695

Tablo 1.55: Ülke Plakalarına Göre İhraç Taşımalarımız
Kaynak RODER web sitesi

Ülkemiz üzerinden transit geçen araçların ülkelerine göre dağılımı da şu şekildedir;

AVRUPA'DAN ORTADOĞU VE BDT'YE TRANSİT TAŞIMALAR (Sefer)								
TAŞIT BAYRAĞI	2004	PAY	2005	PAY	2006	PAY	2007	PAY
Türkiye	13.121	45,76	11.922	44,99	8624	40,63	16589	54,03
İran	7.271	25,36	7544	28,47	7368	34,71	8341	27,16
Bulgaristan	5.175	18,05	2866	10,81	2369	11,16	2380	7,75
Hırvatistan	695	2,42	818	3,09	575	2,71	87	0,28
İrak	589	2,05	925	3,49	235	1,11	0	0,00
Diğer	1.823	6,36	2.427	9,16	2.057	9,69	3.309	10,78
TOPLAM	28.674	100%	26.502	100%	21.228	100%	30.706	100%

Tablo 1.56: Türkiye Üzerinden Transit Taşımalarda Araçların Ülkelerine Göre Dağılımı
Kaynak: RODER web sitesi

Uluslararası kara taşıma araçlarımızın çıkış kapıları ise şu şekildedir;

- Çeşme – Trieste (Ro – Ro)
- Tuzla – Trieste (Ro-Ro)
- İpsala
- Kapıkule
- Ambarlı Trieste (Ro-Ro)
- Hamzabeyli
- Cilvegözü
- Öncüpınar
- Dilucu
- Gürbudak
- Habur
- Sarp
- Türkgözü
- Nusaybin
- Esendere
- Samsun- Novorossisysk (Ro-Ro)
- Trabzon-Suchi (Ro-Ro)
- Zonguldak-Kırım (Ro-Ro)
- Trabzon-Rize-Poti (Ro-Ro)

Bu kapılardan yapılan çıkışlar incelendiğinde, ihraç araçlarımızın Kapıkule, Habur kapılarında yoğunlaştığı görülmektedir. Habur kapımız ihraç kapısı olup, 2005 yılından sonra savaşın da etkisiyle çıkılarda büyük bir düşüş yaşanmıştır. Hamzabeyli kapımızın devreye girişi ile bu kapıdaki ihraç ve ithal araç sayısında önemli bir artış gözlenmiştir. Kapılara göre çıkış adetleri yerli ve yabancı araç sayıları olarak EK 1.6'da sunulmaktadır.

Ro-Ro taşımamız yıldan yıla azalmakta olsa da, önemi olan bir taşıma şeklimizdir. RODER kayıtlarına göre limanlarımızdan doğrudan yurt dışına yapılan Ro-Ro ile taşımamız da EK 1.7'de sunulmaktadır.

Ro-Ro taşımamızın yapıldığı ülkelere aynı zamanda kara taşınması da yapılabilmektedir. Mevsimsel olarak değişiklik olmasına karşılık, Ro-Ro taşınmasını etkileyen en önemli unsular fiyat ve geçiş belgesi sorunlarıdır. Bu nedenle kara taşımamızın bu ülkelerle olan modeli değişiklik

göstermektedir. Ro-Ro ile ve karayolu ile taşıma yapılabilen ülkelere ait istatistik aşağıda verilmiştir;

	2004		2005		2006		2007	
	RO-RO	KARAYOLU	RO-RO	KARAYOLU	RO-RO	KARAYOLU	RO-RO	KARAYOLU
Almanya	27.039	34.246	23.877	40.093	27.018	43.633	27669	53.483
Avusturya	1.691	4.382	1.743	5.425	1.795	5.705	1783	5.974
Belçika	2.613	3.268	1.654	3.153	2.089	3.935	2310	4.858
Danimarka	457	825	303	1.370	361	1.839	376	1.900
Fransa	11.605	6.816	10.765	8.640	12.100	10.456	14128	11.603
Hollanda	2.880	5.515	2.591	6.018	2.752	6.429	3645	7.577
İngiltere	9.414	8.055	8.095	9.893	9.426	10.731	10472	13.388
İrlanda	252	89	222	142	89	123	95	250
İskoçya	0	0	0	0	0	0	2	0
İspanya	1.611	2.232	1.568	2.884	2.882	2.664	3933	3.441
İsviçre	840	1.311	647	1.308	639	1.568	947	1.638
İtalya	25.342	5.150	31.153	6.446	30.000	7.184	29908	7.835
Lüksemburg	217	24	316	47	245	71	139	0
Malta	5	0	0	1	0	0	0	1
Portekiz	91	16	86	49	119	23	238	43
Slovenya	29	1.061	93	994	99	1.038	137	1.420
TOPLAM	84.086	72.990	83.113	86.463	89.614	95.399	95.782	113.411
PAY	53,5%	46,5%	49,0%	51,0%	48,4%	51,6%	45,8%	54,2%
GENEL TOPLAM	157.076		169.576		185.013		209.193	

Tablo 1.57: Ro-Ro İle Gidilebilen Avrupa Ülkelerine İhrac Taşımalarımız

Kaynak: RODER

RoRo: Pendik, Ambarlı ve Çeşme'den çıkış yapan ihrac yüklü Türk taşıtları.

Araçların belli güzergâhlara tren üzerine bindirilerek taşınması da, maliyet tasarrufu yaratan bir taşımacılık şekli olarak karşımıza çıkmaktadır. Ro-La adını verdiğimiz bu taşıma da uluslararası taşımamızın bir bölümünü oluşturmaktadır. Geçmiş yılların istatistikleri şu şekildedir;

YILLAR	SZEGED WELS		SOPRON WELS		BUDAPEŞ TE		TRIESTE SALZBURG		VILLACH WELS/SALZBURG		MARIBOR WELS		LJUBLJANA SALZBURG		TOPLAM	
	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D	G	D
2004	2.820	2.697	1.001	1.019	128	124	0	0	19.619	21.077	15.282	14.352	1.126	955	39.981	40.251
2005	3.213	3.129	0	0	14	13	13.487	12.340	2.940	3.246	20.943	19.811	28	12	40.629	38.555
2006	5.351	5.122	0	0	0	0	15.552	13.138	1.222	1.469	24.357	23.469	0	0	46.545	43.256
2007	13.648	12.901	0	0	0	0	14.862	13.284	2.177	2.179	23.257	22.280	0	0	53.946	50.646

Tablo 1.58: Yıllara Göre Ökombi Tren Hatları Kullanımımız

Kaynak: RODER Web sitesi

Avrupa, en yoğun taşıma yaptığımız bölge olup, ülkeler bazında ihrac taşımalarımız da sefer başına şu şekilde ölçülmektedir;

Boşaltma Ülkesi	2004	Yıllık Değişim	2005	Yıllık Değişim	2006	Yıllık Değişim	2007	Yıllık Değişim
Almanya	60.651	13%	65.464	8%	72.165	10%	80.872	12%
İtalya	30.836	22%	38.061	23%	37.798	-1%	38.063	1%
Romanya	25.694	13%	33.848	32%	38.590	14%	53.470	39%
Yunanistan	20.981	29%	22.780	9%	24.956	10%	28.492	14%
Fransa	17.406	0%	19.826	14%	23.115	17%	25.717	11%
İngiltere	17.049	16%	18.243	7%	20.709	14%	23.689	14%
Bulgaristan	12.786	52%	18.333	43%	23.674	29%	25.195	6%
Hollanda	8.149	7%	8.762	8%	9.283	6%	11.237	21%
Avusturya	6.011	-1%	7.285	21%	7.503	3%	7.769	4%
Belçika	5.815	2%	5.090	-12%	6.238	23%	7.114	14%
Makedonya	4.830	-7%	4.688	-3%	4.629	-1%	5.898	27%
Sırbistan	5.412	16%	5.736	6%	7.185	25%	9.197	28%
Macaristan	4.746	16%	5.461	15%	5.983	10%	6.376	7%
Moldovya	1.218	24%	1.194	-2%	2.160	81%	2.776	29%
Polonya	5.192	53%	5.603	8%	7.283	30%	10.957	50%
İspanya	3.866	32%	4.624	20%	5.456	18%	7.382	35%
Arnavutluk	3.102	7%	3.744	21%	3.342	-11%	4.718	41%
Hırvatistan	2.620	-3%	2.783	6%	3.844	38%	3.957	3%
İsveç	2.186	-15%	2.559	17%	2.803	10%	3.513	25%
İsviçre	2.014	40%	2.004	0%	2.246	12%	2.620	17%
Danimarka	1.213	25%	1.733	43%	2.302	33%	2.276	-1%
Çek Cum.	1.033	27%	1.528	48%	1.648	8%	2.651	61%
Slovakya	500	-30%	727	45%	881	21%	1.751	99%
Slovenya	985	53%	1.117	13%	1.145	3%	1.543	35%
Lüksemburg	252	22%	389	54%	304	-22%	139	-54%
Norveç	317	96%	367	16%	490	34%	534	9%
Finlandiya	228	50%	360	58%	356	-1%	510	43%
Portekiz	101	-23%	145	44%	141	-3%	285	102%
İrlanda	316	182%	375	19%	229	-39%	341	49%
Bosna	140	65%	699	399%	435	-38%	334	-23%
Litvanya	121	27%	129	7%	211	64%	303	44%
Letonya	3	0%	24	0%	94	0%	115	22%
Estonya	5	0%	1	-80%	31	3000%	69	123%
Karadağ	0	-	0	-	0	-	62	-
Kosova	0	-	0	-	0	-	64	-
Toplam	245.778	16%	283.682	15%	317.229	12%	369.376	16%

Tablo 1.59: Avrupa Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)

2007 yılında Avrupa ülkelerine yönelik ihracatımız 60 Milyar Doları geçmiş olup; bu rakam önceki yılın aynı dönemine kıyasla %30 oranında bir artışa denk gelmektedir. Söz konusu dönemde Avrupa ülkelerine yönelik ihraç taşımalarımıza bakıldığında ise, 2006 yılına göre %16 artış kaydedildiği görülmektedir. En büyük artış; Romanya, Makedonya, Sırbistan, Polonya ve Arnavutluk'a yapılmıştır. Bu ülkelerde Türk uluslararası kara taşımacı firmalarımızın şube, acente gibi oluşumlarla girmiş olması bu artışın bir nedenidir. Uluslararası kara taşımamız artık yurt dışına açılmaktadır.

Uluslararası kara taşımacılığımızda Ro-Ro taşımacılığımızda önemli bir pay almaktadır. Komple araçların Ro-Ro gemileriyle, Çeşme'den Trieste'ye, Tuzla'dan Trieste'ye, Ambarlı'dan Trieste'ye taşınmasının dışında Karadeniz hatları Ro-Ro taşıması da gerçekleşmektedir.

Ortadoğu ülkeleri incelendiğinde, bu bölgede de 2004-2005 arası elde edilen başarılı sonuçlar sürdürülmemiş ve özellikle Irak savaşı nedeniyle iş kapasitesinde büyük düşüşler yaşanmıştır. UND kayıtlarına göre iş potansiyelleri şu şekilde ölçülmüştür;

Boşaltma Ülkesi	2004	Yıllık Değişim	2005	Yıllık Değişim	2006	Yıllık Değişim	2007	Yıllık Değişim
Irak	483.753	94%	565.054	17%	309.680	-45%	313.362	1%
İran	21.031	11%	13.340	-37%	14.051	5%	17.555	25%
S. Arabistan	6.983	-2%	8.853	27%	8.819	0%	11.989	36%
Ürdün	6.395	44%	11.174	75%	10.085	-10%	10.909	8%
Suriye	5.122	8%	7.995	56%	10.324	29%	16.161	57%
Lübnan	1.454	1%	1.941	33%	1.785	-8%	2.927	64%
B.A.E	937	-40%	921	-2%	1.538	67%	1.456	-5%
Kuveyt	655	-37%	650	-1%	800	23%	687	-14%
Umman	233	606%	313	34%	250	-20%	108	-57%
Yemen	175	250%	192	10%	139	-28%	384	176%
Katar	64	73%	152	138%	332	118%	918	177%
Bahreyn	21	-25%	35	67%	99	183%	62	-37%
Mısır	4	-71%	0	-100%	12	0%	25	0%
Libya	0	0%	0	0%	0	0%	6	0%
Sudan	0	0%	0	0%	0	0%	7	0%
Cezayir	0	0%	0	0%	0	0%	9	0%
Fas	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%
Toplam	526.827	83%	610.620	16%	357.914	-41%	376.566	5%

Tablo 1.60: Ortadoğu Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)

2007 yılında ihracatımızın 10 milyar doları geçtiği Ortadoğu ülkelerine yönelik ihraç taşımalarımızda, bir önceki yılın aynı dönemine göre %5 artış kaydedilmiş; 2006 yılındaki savaş

nedeniyle karşılaştığımız büyük düşüş henüz toparlanamamıştır. Önceki yıllardaki düşüşü kompanse edemeyen bu artış, Mersin Bölgesinin iş potansiyelini olumsuz etkilemiştir.

15 günü bulan uzun bekleme süreleri ve araç başına 100 Doları bulan ek maliyetlerin yanı sıra, artan terör olayları karşısında Habur Sınır Kapısı'ndan geçişlerin sınırlandırılması ya da sınır kapısının kapatılması olasılıklarına rağmen, 2006 yılında %50'lere varan kayıplar yaşanan Irak'a yönelik ihraç taşımalarında, 2007 yılında olumlu sayılabilecek bir gelişmeyle %1 oranında bir artış kaydedilmiştir. Bu artışta, Irak'ın yeniden yapılanma süreci kapsamında, bu ülkeye yönelik ihracatımız, Ocak-Kasım 2007 döneminde 2.7 Milyar Dolara ulaşmış, bunda Habur Sınır Kapısı'nda TOBB tarafından Yap-İşlet-Devret modeliyle tamamlanan rehabilitasyon çalışmaları etkili olmuştur.

Rusya ve diğer Orta Asya cumhuriyetlerine yönelik uluslararası taşımacılık firmalarımız buralarda başarılı sonuçlar elde etmişlerdir.

Boşaltma Ülkesi	2004	Yıllık Değişim	2005	Yıllık Değişim	2006	Yıllık Değişim	2007	Yıllık Değişim
Gürcistan	13.403	9%	16.594	24%	19.547	18%	28.152	44%
Rusya	10.940	7%	12.487	14%	15.139	21%	15.424	2%
Azerba2ycan	8.784	12%	11.783	34%	13.401	14%	22.124	65%
Naırcıvan	7.591	49%	10.306	36%	11.300	10%	20.762	84%
Türkmenistan	5.751	-14%	4.808	-16%	5.505	14%	6.443	17%
Özbekistan	4.869	-19%	3.252	-33%	2.830	-13%	4.039	43%
Kazakistan	4.324	-27%	4.775	10%	6.548	37%	8.391	28%
Ukrayna	1.820	2%	2.936	61%	2.813	-4%	3.585	27%
Kırgızistan	1.517	4%	1.005	-34%	1.069	6%	1.458	36%
Moldavya	1.218	24%	1.518	25%	2.160	42%	2.776	29%
Afganistan	1.186	29%	2.610	120%	1.300	-50%	1.615	24%
Tacikistan	711	43%	786	11%	857	9%	1.882	120%
Litvanya	121	27%	129	7%	211	64%	303	44%
Beyaz Rusya	111	3%	221	99%	308	39%	509	65%
Estonya	5	-82%	1	-80%	31	3000%	69	0%
Çin	3	-25%	0	-	0	-	0	0%
Ermenistan	0	-	0	-	0	-	4	0%
Letonya	0	-	24	-	94	292%	4	-96%
Dağıstan	-	-	-	-	-	-	17	-
Toplam	62.354	5%	73.235	17%	83.113	13%	117.557	41%

Tablo 1.61: Rusya, BDT ve Asya Ülkelerine İhraç Taşımalar (Sefer)

BDT ülkelerine yönelik ihracatımız 9 Milyar Doları, Asya ülkelerine yönelik ihracatımız ise 18 Milyar Doları aşarken (sırasıyla %47 ve %33 artış); bu ülkelere yönelik ihraç taşımalarımızda da %41'lik bir artışın gerçekleştiği görülmektedir.

Bu artışta en fazla paya sahip ülkeler %120 artışla Tacikistan, %65 artışla Azerbaycan, %84'lük artışla Nahçıvan ve %65 artışla Beyaz Rusya olurken; aynı dönemde bu ülkelere yönelik ihracatımızda ortalama %50 civarında artışın yaşandığı görülmektedir. Türki Cumhuriyetlere yönelik ihraç taşımalarımızda, bu ülkelerde yaşanan geçiş belgesi, yüksek geçiş ücretleri gibi sorunlara karşın önemli artışlar yaşanması sevindiricidir.

Zira söz konusu ülkeler, bir anlamda ülkemizin Çin'e açılan kapıları işlevini de görmekte olup; "Tarihi İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması" projesi kapsamında Türkiye ile birlikte Çin'i Avrupa'ya bağlayan bu ülkeler ile ilişkilerimizin gelişmesi, ülkemizin bu güzergâh üzerinde (Çin mallarının, Rusya'ya kıyasla Avrupa'ya daha ekonomik ve kolay şekilde taşınmasıyla) önemli bir lojistik üs haline gelmesine önemli katkılarda bulunacaktır¹⁷⁸.

Rusya'ya yönelik ihraç taşımalarımız, 2005-2006 döneminde %21 artmasına karşın, 2006-2007 döneminde sadece %2 oranında artmıştır. Bu durum, 2007 yılının ilk yarısı için alınan 2500 ikili/transit kotasının, ilk yarı dolmadan tükenmesi ve taşımaların bonus belgeleriyle sürdürülmeye çalışılması, ancak Rus tarafının (özellikle Türkiye'ye giriş yapan taşıtlara uygulanan 550 litre yakıt sınırlaması gibi nedenlerle) Rus taşıtlarının pazar payının düştüğünü öne sürerek taşıma kotasını arttırmaya yanaşmaması nedeniyle, 2007 yılının önemli gündem maddeleri arasında yer alan "Rus geçiş belgeleri" sorununun etkilerini yansıtmaktadır.

Rusya ve BDT ülkelerine yaptığımız uluslararası kara taşıması, Mersin bölgesi açısından önemlidir. Mersin ve hinterlandındaki üretimin, Mersin limanına veya serbest bölgeye gelen malzemelerin Arap ülkelerine veya kısmen Rusya ve BDT ülkelerine ihracatı, Mersin bölgesinde yerleşik kara taşımacılarınca yerine getirilmektedir.

Yine 2007 yılında, Kazakistan'a yönelik ihracatımız %60 civarında artış kaydetmesine rağmen, bu ülkeye yönelik ihraç taşımalarımızdaki artışın %28 ile sınırlı kalması da, ulaştırma politikalarında Rusya ile paralel görüşlerin benimsemesi ve Türk nakliyecilerine tahsis edilen geçiş belgelerinde artış konusunda zorluklar çıkarılması gibi nedenlerden kaynaklanmıştır¹⁷⁴.

Rusya ve BDT topluluğuna üye ülkelere yapılan taşımalarımızın artmasının bir başka nedeni de, bu ülkelerde artan Türk yatırımlarıdır. Bu yatırımların gerektirdiği hammadde, yarı mamul talebinin ülkemizden karşılanması veya üretilen ürünlerin Türkiye üzerinden taşınıyor olması uluslararası kara taşımacılığımızda olumlu bir etki yaratmıştır.

¹⁷⁸ UND Sektör raporu 2007, s.26

Taşıma şekillerine baktığımızda; ithal taşımaları, ihrac taşımaları ve transit taşıma gibi farklı yöntemlerle karşılaşmaktayız. Bu taşımaların tamamı yerli plakalı araçlarla yapılamamakta ve git gide daha fazla yabancı araç uluslararası taşıma sistemimizde yer almaktadır.

İTHAL TAŞIMALAR (Sefer)									
	2004		2005		Kasım 2005		Kasım 2006	FARK	
TAŞIT BAYRAĞI		Pay (%)		Pay (%)		Pay (%)		(Kasım 2005- Kasım 2006)	YILLIK DEĞİŞİM
Türkiye	246.241	0,75	263.037	0,77	235.488	0,76	281.887	46.399	20%
Bulgaristan	26.099	0,08	22.763	0,07	20.889	0,07	23.526	2.637	13%
Almanya	10.145	0,03	8.001	0,02	7.290	0,02	7.223	-67	-1%
Romanya	5.274	0,02	5.299	0,02	4.844	0,02	5.528	684	14%
Hollanda	4.270	0,01	3.329	0,01	3.086	0,01	3.039	-47	-2%
İran	4.041	0,01	5.107	0,01	4.388	0,01	9.361	4.973	113%
Polonya	3.571	0,01	4.380	0,01	4.050	0,01	3.530	-520	-13%
Çek Cumh.	3.063	0,01	3.612	0,01	3.383	0,01	2.808	-575	-17%
Avusturya	3.002	0,01	2.640	0,01	2.470	0,01	1.791	-679	-27%
Fransa	2.700	0,01	2.599	0,01	2.379	0,01	1.933	-446	-19%
Suriye	2.441	0,01	1.103	0,00	1.051	0,00	1.085	34	3%
Slovakya	2.428	0,01	2.539	0,01	2.329	0,01	2.138	-191	-8%
Macaristan	2.183	0,01	2.722	0,01	2.503	0,01	2.373	-130	-5%
Gürcistan	1.484	0,00	2.773	0,01	2.485	0,01	1.619	-866	-35%
Diğer	11.741	0,04	13.803	0,04	12.311	0,04	13.931	1.620	13%
TOPLAM	328.683	20%	343.707	5%	308.946		361.772	52.826	17%
İHRAC TAŞIMALAR (Sefer)									
	2004		2005		Kasım 2005		Kasım 2006	FARK	
TAŞIT BAYRAĞI		Pay (%)		Pay (%)		Pay (%)		(Kasım 2005- Kasım 2006)	YILLIK DEĞİŞİM
Türkiye	833.618	0,89	965.284	0,9	887.323	0,90	687.959	-199.364	-22%
Bulgaristan	20.354	0,02	20.503	0,02	18.595	0,02	20.994	2.399	13%
Almanya	12.164	0,01	10.181	0,01	9.266	0,01	8.212	-1.054	-11%
İran	8.176	0,01	10.840	0,01	9.901	0,01	11.774	1.873	19%
Romanya	6.800	0,01	7.470	0,01	6.773	0,01	7.851	1.078	16%
Makedonya	6.442	0,01	6.630	0,01	5.971	0,01	4.973	-998	-17%
Hollanda	4.778	0,01	3.477	0	3.181	0,00	2.897	-284	-9%
Suriye	4.107	0	2.356	0	2.083	0,00	3.997	1.914	92%
Moldovya	3.912	0	5.694	0,01	4.986	0,01	6.783	1.797	36%
Gürcistan	3.882	0	4.621	0	4.193	0,00	3.245	-948	-23%
Polonya	3.648	0	4.370	0	3.977	0,00	3.721	-256	-6%
Çek Cumh.	3.493	0	3.853	0	3.554	0,00	3.096	-458	-13%

Slovakya	2.795	0	2.692	0	2.452	0,00	2.253	-199	-8%
Avusturya	2.585	0	2.698	0	2.524	0,00	1.885	-639	-25%
Macaristan	2.276	0	3.049	0	2.785	0,00	2.886	101	4%
Fransa	2.170	0	2.448	0	2.206	0,00	1.859	-347	-16%
Rusya	2.145	0	2.421	0	2.230	0,00	2668	438	20%
Diğer	13.052	0,01	16.703	0,02	14.813	0,02	13.892	-921	-6%
TOPLAM	936.397	45%	1.075.290	15%	986.813		790.945	-195.868	-20%
AVRUPA'DAN ORTADOĞU VE BDT'YE TRANSİT TAŞIMALAR (Sefer)									
	2004		2005		Kasım 2005		Kasım 2006	FARK	
								(Kasım 2005- Kasım 2006)	
TAŞIT BAYRAĞI		Pay (%)		Pay (%)		Pay (%)			YILLIK DEĞİŞİM
Türkiye	13.121	0,46	11.922	0,45	10.645	0,45	8453	-2.192	-21%
İran	7.271	0,25	7544	0,28	6.886	0,29	6591	-295	-4%
Bulgaristan	5.175	0,18	2866	0,11	2.575	0,11	2369	-206	-8%
Hırvatistan	695	0,02	818	0,03	740	0,03	575	-165	-22%
İrak	589	0,02	925	0,03	884	0,04	229	-655	-74%
Diğer	1.823	0,06	2.427	0,09	2.106	0,09	1.911	-195	-9%
TOPLAM	28.674	27%	26.502	-8%	23.836	-10%	20.128	-3.708	-16%

Tablo 1.62: İhraç ve İthal Taşımalarda Türk ve Yabancı Araç Payları

İthal Taşımalar

Ülkemizin ithalatının ihracatından fazla olması, ülkemize yönelik sefer sayılarının da artmasına sebep olmuştur. İthal taşımalar incelendiğinde özellikle İran, Romanya, Bulgaristan gibi ülke nakliyecilerin ülkemize yönelik taşımalarında artışlar gerçekleşmiş, bu artış ülkemizden yapılan ihraç taşımalar üzerinde de olumsuz sonuçlara sebep olmuştur.

Bulgaristan ve Romanya'nın 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren AB üyesi olmaları sonucunda, hali hazırda ithalatımızdaki payları, ülkemiz nakliyecileri aleyhine artmakta olan bu ülke nakliyecilerine, daha fazla avantaj kazandıracığı açıktır. Aynı dönemde, Türkiye'ye yönelik ithalat taşımalarındaki payında, %113 artışla dikkat çeken İranlı nakliyecilerin de yakıt farkı avantajından yararlandıkları göz önüne alındığında, Türk nakliyecileri aleyhine haksız rekabet durumunun çözümlenmesi için Kamu yöneticilerinin acil müdahalesine gerek duyulmaktadır¹⁷⁹.

¹⁷⁹ UND Sektör Raporu 2006, s.18

İhraç Taşımalar

2005 ve 2006 yıllarının Ocak-Kasım dönemleri karşılaştırıldığında; Türk nakliyecilerinin payında %22 oranında dikkat çekici bir düşüş kaydedilmesi düşündürücüdür.

Ortadoğu'da İran ve Suriye nakliyecilerinin payındaki artış (sırasıyla % 13ve %92) ve Doğu Avrupa'dan Moldova ve Romanya gibi düşük maliyet avantajından faydalanan ülke nakliyecilerinin payındaki artışlar (sırasıyla %36 ve %16) dikkate alındığında; Avrupa'nın en genç ve güçlü filosu olan Türk taşımacılık filosunun, atıl kapasite ile karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Türk nakliyecisi olumsuz ekonomik koşulların yanı sıra, yabancı nakliyeciler ile yoğun bir rekabet içerisine girmek zorunda kalmaktadır. Bu durum giderek nakliyecilerimiz aleyhine artmaktadır. Adı geçen ülke araçlarındaki artış sebeplerinin incelenmesi ve bu doğrultuda stratejilerin belirlenmesi gerekmektedir.

Transit Taşımalar

Ülkemiz, 3 kıtanın birleştiği yerde lojistik bir üs olma potansiyelini barındırmakta ve bu hedef en üst seviyede kamu yöneticileri tarafından dile getirilmektedir. Avrupa'dan, Ortadoğu ve BDT ülkelerine yönelik transit taşıma sayılarına baktığımızda; genel eğilimin düşüş yönünde olduğu görülmektedir. Bu düşüş Türk araçları için %21 iken, İran araçları açısından %4 ile sınırlı kalmıştır. Ülkemizin transit bir ülke olabilmesi için, liman ve demiryolu bağlantıları da dikkate alınarak, transit geçişin kolaylaştırılması ve cazip hale getirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla transitte kullanılan yakıt fiyat politikası da dâhil olmak üzere gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır¹⁸⁰.

Ülkemize, Yük Almak Amacıyla, Boş Giriş Yapan Araçlar

1999-2006 yılları arası döneme bakıldığında, ülkemize Türk ihraç mallarını almak üzere boş giriş yapan yabancı araç sayısında %167 oranında bir artış gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Esasen 2005 ve 2006 yıllarında bu artışta nispeten düşüş eğilimi gözlemlense de, 2007 yılında bu eğilimin yeniden artışa yöneldiği ve bir önceki döneme göre, ülkemize boş giriş yapan araçların sayısında %30 oranında artışın gerçekleştiği tespit edilmiştir.

¹⁸⁰ UND Sektör Raporu 2006, s.19

Boş giriş yapan araçlar, yerli araçlarımız için bir risk olarak karşımıza çıkmaktadır. Yıllar itibariyle boş giriş yapan yabancı araçların tablosu EK 1.8'de verilmektedir.

Almanya'nın Bulgaristan'ı lojistik üs olarak belirlediği açıklamasıyla da ortaya çıktığı üzere, AB ülkeleri ile yaşanan geçiş belgesi sorunlarının yanında, Rusya ile yaşanan geçiş belgesi krizinin de ardında yatan neden; Ukrayna–Moldovya–Bulgaristan gibi üçüncü ülke taşımacılarının paylarının, Türk karayolu taşımacıları aleyhine artırılması amacıdır. Son üç yılda ülkemiz ihracatında Bulgar, Moldovya, Ukrayna ve Romanya nakliyecilerinin payı ortalama %50 oranında artmış bulunmaktadır¹⁸¹. Uluslararası kara taşıma sektörümüz, küreselleşen dünya ticaretinde serbestleşen dünya taşımacılığında, artan denizyolu ve demiryolu taşıması riskine rağmen önemini yitirmemektedir. Zor şartlara çalışmakta ve her gün yeni problemlerle karşı karşıya kalmaktadır.

Günümüzde uluslararası kara taşımacılığımızda karşılaştığımız sorunlar şunlardır;

- Dünya üzerinde petrol fiyatlarının artması ve akaryakıt üzerindeki çok yüksek vergi yükü, Türkiye'yi en pahalı yakıtı satan ülke durumuna getirmiştir. Uluslararası kara taşımacılarımız, her ne kadar yurt dışından bir miktar ucuz yakıt alabiliyorsa da, yeterli olmamaktadır.
- Artan dış ticaret hacmi, uluslararası kara taşımacılarını büyük bir beklenti içine sokmuş ve bu beklentinin yukarıda sayılan sebeplerden dolayı karşılanamaması sektörü sarmıştır.
- Düşük döviz kuru ve değerli Türk Lirası, iç piyasada TL olan giderlere karşılık ihraç ve ithal taşımalarının döviz kuru üzerinden yapılması, seferleri neredeyse zarar edilecek hale getirmiştir.
- 2006 yılında hedeflerin üzerinde elde edilen karlılık oranı ve seçim beklentileri ile piyasada oluşan bekleme süreci, 2007 yılında dalgalanmalara yol açmış olup; düşük döviz kuru, akaryakıt fiyatlarının 130 dolar seviyesine kadar yükselmesi, otoban ücretlerinin ve geçiş noktalarındaki fiyatların artması, maliyetlerde yükselmelere neden olmuştur.
- Yabancı araçların ülkeye giriş sayıları artmış ve yerli firmaların iş hacimlerinde düşüslere sebep olmuşlardır. 2005 ve 2006 yıllarındaki araç yoğunluğu, 2007 yılında atıl kapasite

¹⁸¹ UND Sektör Raporu 2007 sayfa 26

haline gelirken; ihracattaki artış, sınır kapılarındaki uzun süreli beklemler ve üçüncü ülke taşıması yaparak, Türkiye'nin ihracatının taşınmasından pay alan yabancı ülke araçları nedeniyle yurtdışı karayolu çıkışları artmamıştır. Çıkış kapılarımızda yaşanan yoğunluk ve beklemler taşımacılık sektörüne zarar verirken, yabancı plakalı araçların ülkeye girişinde artışlar devam etmiştir.

- Türkiye'nin göz bebeği, UN Ro-Ro'nun satışı da sektörü zor durumda bırakmıştır.

ABD'li fon kuruluşu Kohlberg Kravis Roberts & Co. L. P. (KKR) şirketine satılan UN Ro-Ro'nun, %87 hissesini temsil eden 41 ortağın hissesini 910 Milyon Avro karşılığında satın alan KKR, satışla birlikte dört ayrı anonim şirketinden oluşan UN RoRo, bünyesindeki 9 Ro-Ro gemisi ve Pendik Limanı'nın sahibi olmuştur.

Öte yandan, UN Ro-Ro'yu satın alan KKR'nin 'Kesinlikle zam yapılmayacaktır, sektörün menfaatine aykırı herhangi bir girişimde bulunulmayacaktır" yönündeki açıklamasından iki hafta sonra, Ro-Ro'da sefer başına 130 Avro zam yapılması da sektörü zor durumda bırakmıştır. Son zamlar sonrasında son iki yılda 2.000 Dolar olan taşıma bedeli 3.000 Dolara çıkarken, petrolün satış para birimi olan ABD Dolarına göre UN R0-Ro, %50'lik zam yapmıştır.

- Geçiş belgeleri sorunu hala devam etmektedir; Ülkemiz, 57 ülke ile ikili taşıma anlaşması imzalamıştır. Bu ülkelerden 43 adedi ülkemiz nakliyecilerine, kendi ülkelerine yönelik ya da ülkeleri üzerinden transit gerçekleştirilen taşımalar için geçiş belgesi kotası uygulamaktadır.

Özellikle transit taşımalarımızda ülkemiz açısından önem arz eden ülkelerin başında Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Macaristan, Avusturya ve Sırbistan gelmektedir. Öte yandan, aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere; söz konusu ülkelere yönelik ihracatımız hızla artarken; bu ülkeler tarafından Türk nakliyecilerine tahsis edilen geçiş belgesi kotalarında aynı oranda artışlar gerçekleşmemektedir;

Ülke	İHRACATIMIZ (milyon \$)			TÜRKİYE'YE TAHSİS EDİLEN GEÇİŞ BELGESİ KOTASI (adet)		
	2006	2007	Değişim	2006	2007	Değişim
Yunanistan	1.469	2.057	% 40	42.000	42.000	% 0
Romanya	2.106	3.344	% 59	36.000	38.000	% 5
Macaristan	436	711	% 63	39.900	39.900	% 0
Avusturya	642	767	%19	17.500	18.000	% 2
Sırbistan	279	335	%20	62.500	70.000	%12

Tablo 1.63: İhracatımız ve Türk Nakliyecilerine Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotaları

Not: İhracat değerleri Ocak-Kasım dönemlerine aittir.

Geçiş belgesi kotalarının, artan ihracatımız karşısında yetersiz kalması, bu ülkelere ve bu ülkeler üzerinden transit geçilerek taşıma yapılan diğer ülkelere yönelik ihracatımızın, sahip olduğu potansiyelin bir hayli altında gerçekleşmesine yol açmakta; belge sıkıntısından dolayı aksayan taşımalar, sınır beklemeleri ve teslimatlarda yaşanan gecikmeler nihayetinde ihracatçılarımıza maliyet olarak yansımaktadır. Yukarıda da görüldüğü üzere, özellikle son yıllarda gündemde olan “neo-korumacı” eğilimler sonucunda ülkelerin kota artışına yanaşmadıkları; yapılan cüzi artışların ise ihracatın hızına yetişemediği görülmektedir¹⁸².

- Bulgaristan Geçiş Belgesi sorunumuz ortaya çıkmıştır; Türkiye ile Bulgaristan arasında geçiş belgesi olmadan geçişi sağlayan ikili anlaşma, Bulgaristan'ın Ocak 2007 tarihinden itibaren Avrupa Birliği üyesi olması nedeniyle, Bulgar tarafınca tek taraflı olarak feshedilmiştir.

10-11 Mayıs 2007 tarihlerinde Sofya'da gerçekleştirilen Bulgaristan-Türkiye Kara Ulaştırması Karma Komisyonu toplantısında iki ülke arasında geçiş belgesi uygulamasına karar verilmiş ve belge kotası aşağıdaki gibi belirlenmiştir;

- 20.000 adet ikili izin belgesi
- 10.000 adet “boş-dolu” taşımacılık faaliyetleri için özel izin belgesi
- 200.000 adet transit izin belgesi
- 500 adet üçüncü ülkelere/ülkelerden izin belgesi

¹⁸² UND Sektör Raporu 2007 Sayfa 28

Bulgaristan, söz konusu belgelerin Türk tarafına teslim edilmesi konusunda 2007 yılının Haziran ayında bir takım sorunlar yaşanmasına sebep olmuş, aynı sorun belgelerin bittiği Ekim, Kasım, Aralık aylarında da sürmüştür. 2008 kotası kapsamındaki 20.000 adet transit, 250 adet 3.ülke ve 1.000 adet boş girip yük alma belgesinin verilmesiyle geçici çözüm sağlanmıştır.

2007 sonu itibari ile Bulgaristan belge kotasından 100.000 adet transit, 5.000 adet ikili, 5.000 adet boş yük alma belgesi alacağımız kalmış, 500 adet üçüncü ülke belgesi ülkemize ulaşmıştır. Ancak Bulgaristan, protokolün 2007 ortasında imzalandığı savını öne sürerek alacağımız olan belgeleri vermemiştir. Bu nedenle, kota sisteminde veya sayılarında herhangi bir değişiklik olmazsa gelecek sene aynı sorunların yaşanacağı açıktır.

Bulgaristan'ın 1979 yılı "İkili Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmasını" feshetmesiyle birlikte, iki ülke arasında 1977 tarihli anlaşma hükümleri uygulanmaya başlamıştır. Söz konusu anlaşma, Bulgaristan üzerinden geçişi belgesiz yapılmakta olan transit taşımaların belirli bir kota çerçevesinde geçiş belgeleri ile yapılmaya başlanmasını beraberinde getirmiştir. Bu durum Türkiye'nin karşısına 200.000 adet transit geçiş belgesi kotasını getirirken; söz konusu kota uygulaması hem 1979 tarihli anlaşmanın sağladığı koşulların daha da gerisine düşürmüştü; hem de Türkiye'nin Gümrük Birliği üyesi olması ve Gümrük Birliği'nin "Malların Serbest Dolaşımı" ile ilgili hükümleri nedeniyle bir AB ülkesi olan Bulgaristan'ın, malların serbest dolaşımını engelleyen bir ülke konumuna düşmesine neden olmuştur.

Türkiye ile Bulgaristan arasında kronik hale gelen geçiş belgesi sorununu çözmek üzere, iki ülkenin ulaştırma bakanlığı heyetleri, 14-15 Aralık 2007 tarihlerinde İstanbul'da bir araya gelmiştir. Görüşmeler öncesinde Türk tarafı; transit ve ikili taşımaları libere edecek taslak anlaşmada bazı değişiklikler yapmıştır. Bulgar tarafı ise anlaşmanın revize halini daha yeni aldıklarını öne sürerek net bir inceleme için süre talep etmiştir. 2009'da Bulgaristan'da her iki ülke heyetlerinin, söz konusu anlaşmayı son haline getirmek amacıyla toplanması beklenmektedir.

Türkiye, karayolu ihracatını, Yunanistan ve Bulgaristan sınır kapılarından gerçekleştirmek zorundadır. İhraç ürünlerin %90'ı ise Türk nakliye şirketleri tarafından taşınmaktadır. Araçlarımızın sınır kapılarında beklemesi, ihraç mallarının Avrupa ülkelerine

ulaşamaması anlamına gelirken, bu durum bazı gıda ürünlerinde bozulmaya, tekstil ürünlerinde ise gecikmeye yol açmaktadır¹⁸³.

- Ticaretimizin en yoğun olduğu Almanya ile sürücü vizeleri konusunda sorunlar yaşanmıştır; Federal Almanya Cumhuriyeti, Aralık 2006'da Türk sürücülerine, Almanya içerisinde 6 ay içerisinde 45 gün, yılda da 90 günlük kalış hakkı tanıyan bir uygulama başlatmıştır. Türkiye-Almanya arasındaki ticareti olumsuz yönde etkileyen ve Türk hükümetiyle iş dünyasını birbirine kenetleyen Alman vize sorunu, Türk Hükümeti, TOBB ve UND'nin başını çektiği sivil toplum örgütlerinin ciddi girişimleri sonucunda Alman Hükümetinin durumu bir kez daha değerlendirmesi ve bu yanlış uygulamadan vazgeçilmesinin kararının ardından çözülmüş, Schengen vize süreleri uzatılmıştır.

Alman Hükümetinin kararı, Almanya Federal Cumhuriyeti Büyükelçiliği ile 3 Mayıs 2007'de Ankara'da yapılan toplantıda Türk heyetine iletilmiştir. Heyette TOBB, UND ve RODER yetkilileri yer almıştır.

Avrupa Birliği ve Alman kanunları da göz önünde bulundurularak varılan ortak çözüme göre, Schengen vize süresi yeniden 6 ayda 90; 12 ayda ise 180 güne çıkarılırken, sürücülerin Almanya'da 6 ayda 45 gün olması gereken çalışma sürelerinin hesaplanmasında da yeni uygulama başlatılmıştır. Buna göre bu süre; şoförlerin Almanya içerisinde tatil-hafta sonu-arıza vb. gibi çalışmadığı süreler dışında sadece fiili sürüş yaptığı zamanlar göz önünde bulundurularak hesaplanacaktır.

- Sınır kapılarında yapılan bekletmeler ulaştırmamızı olumsuz etkilemektedir.

Özellikle hafta sonlarında Kapıkule'deki uzun süren beklemeler sebebiyle, sürücüler araç kullanma sürelerini aşmakta ve bu sebeple takograf kayıtları konusunda Bulgaristan'da ve Macaristan'da da benzer sorunlar yaşamakta, yüksek meblağlı cezalar ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bulgaristan söz konusu cezaları, AETR Konvansiyonu çerçevesinde uygulamakta, ancak nakliyecilerimizden alınan bilgilere göre, bu konuda kesilen cezaların meblağları; 300 ila 6000 Levha arasında çok büyük farklılıklar göstermektedir.

¹⁸³ UND Sektör raporu 2007, s.30

Uluslararası Taşımacılık sektörümüzde Mersin bölgesini ilgilendiren ülkelerle aramızdaki ilişkiler şu şekildedir¹⁸⁴;

İTALYA

İtalya ile belge kotasının yetersiz olması ve nakliyecilerimizin İtalya'da her gün artan problemlerinin çözülebilmesi büyük önem taşımaktadır

4-5 Ekim 2006 tarihinde yapılan toplantıda, geçiş belgesi kotası ve diğer sorunlar hakkında çözüm olabilecek herhangi bir sonuç alınamamıştır. Toplantıda İtalya, geçiş belge kotası konusunda 2006 yılına ek olarak Avro 3 ve üzeri araçlar için 3.500 adet ikili/transit ve 1.000 adet transit belge elde edilebilmiştir. 2007 yılı kotası için ise Avro 3 ve üzeri araçlar için 3.000 adet ikili/transit ve 1.500 adet transit belge artışı olmuştur. Bu kapsamda, İtalya ikili/transit belge kotamız 2004 yılından bu yana 25.000 adet iken bu kota söz konusu toplantıda 2006 yılı için 28.500, 2007 yılı için ise 28.000 adede yükselmiştir ki bu konuda ihtiyaç 45.000 adet olarak öngörülmektedir.

Öte yandan İtalya'da yapılan KUKK Toplantısında; yarı römork taşımacılığı, kiralık araçlar ile geçiş belgesi/UBAK belgesi kullanımı gibi konularda yaşanan çok önemli sorunlar gündeme getirilmiş, ancak buna karşılık İtalyan heyetine başkanlık eden İtalya Ulaştırma Bakanlığı Eşya Taşımacılığı Departmanı Başkanı sözü edilen nakliye konularının son derece teknik olduğunu ve kendisinin bu konularla ilgili görüş bildiremeyeceğini belirtmiştir.

Bunun üzerine, 4-5 Ekim 2006 tarihlerinde İstanbul'da yapılan KUKK toplantısı sonrasında, Türk nakliyecilerinin İtalya'da yaşadığı sorunların çözümü amacıyla Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, İtalya'nın Ankara Büyükelçiliği ve sektör kuruluşlarının katıldığı bir İtalya Çalışma Grubu kurulmuştur. Çalışma Grubu ilk toplantısını 6 Aralık 2006 tarihine Ankara'da gerçekleştirmiştir. Toplantı sonrasında, dile getirilen sorunlar hakkında İtalya'nın Ankara Büyükelçiliği çözüm olabilecek olumlu bir takım sonuçları taraflara iletmıştır. Buna göre; İtalya içinde Türk çekicilerinin yine aynı firmaya ait römorkları çekebilme sorunu incelenmiş ve İtalya bu husus ile ilgili kuralları belirlemiş, böylelikle belirsizlik ortadan kalkmıştır. Öte yandan bir diğer gelişme de, 2006 KUKK Toplantısında Türk Heyeti tarafından İtalyan çekicilerine yaptırılan her çekirme işlemi için talep edilen birebir ödül belge konusunun İtalyan Kara Ulaştırması

¹⁸⁴ UND sektör raporu 2006, s. 36-43

yetkililerince uygun bulunmasıdır. İtalyan tarafı bu ödül belge uygulamasının hayata geçmesi için çalışmalar yapmaktadır.

KAZAKİSTAN

İhraç taşımalarımızın önemli derecede arttığı ve ekonomik bakımdan hızla gelişmekte olan Kazakistan, Dünya Ticaret Örgütü'ne de girmek üzeredir.

2001 yılında nakliyecilerimiz Kazakistan'a 3.200 sefer yapmışken, 2005 yılında 4.800 ve 2006 yılının ilk 9 ayında 4.900 sefer gerçekleştirmiştir. Bu ülkeye yapılan ihracatımız yıllar içerisinde artmakta olup 2007'nin ilk 9 ayında geçen senenin aynı dönemine göre %50 artış kaydedilmiştir.

Kazak nakliyeciler, Türkiye-Kazakistan taşıma pazarından pay almak istemektedir. Bunun için bu ülkeyle yapılan son Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısında bir Bonus Sistemi uygulamaya konmuştur. Bonus Sistemine göre, Türk nakliyecilerinin Türkiye'de yükleyeceği her Kazak aracı karşılığında, Kazak Ulaştırma Bakanlığı 4 adet geçiş belgesi verecektir. UND bu sistemi çalıştırabilmek için Kazak Uluslararası Karayolu Taşımacıları Birliği ile işbirliği içinde çalışarak Türk nakliyecileri bu pazara yönlendirilmiş; ancak Bonus Sistemi verimli çalıştırılmamıştır. Sebeplerine gelince; Kazak nakliye firmalarının öncelikle Çin ile Rusya ve Çin ile Avrupa ülkeleri arasında çalışmaya alışmış olması, güzergâhın uzun olması, araç filosunun kısıtlı olması, Kazakistan Cumhuriyeti'nin Türkiye-Kazakistan arasındaki ana güzergâh üzerinde bulunan ülkelerle vize sorunun olmasıdır.

Diğer taraftan, her iki ülke TRACECA programı üyesidir. Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Bakü Limanı-Aktau Limanı güzergâhından az sayıda direkt olarak Kazakistan'a taşıma yapılmaktadır. Ancak Aktau Limanı'ndan sonra yolun bozuk olması, bu güzergâhın gelişmesini engellemekte olup Kazak tarafı, bu yolun 3 sene içinde rehabilite edileceğini söylemiştir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin TIR Sistemine girişiyle bu ülkenin önemi kat kat artacaktır.

RUSYA FEDERASYONU

Rusya, hem bölgesel ticaret partnerimiz hem de Avrupa ile Asya arasında köprü olma özelliğiyle rakibimiz olan bir ülkedir. Sovyetler Birliği'nin yıkılmasının ardından, Türkiye-Rusya taşıma pazarı Rus nakliyecilerinin elindedir. Ancak 90'lı yılların sonuna doğru dengeler değişmiş: nakliyecilerimiz Rusya'ya yılda 30.000 civarında sefer gerçekleştirirken, Rus taşımacılarının sefer sayısı 200'e düşmüştür. Bunun başlıca sebebi, güçlü ve genç Türk filosuyla rekabet edemez hale gelen Rusların, az sayıdaki araçlarını Avrupa'ya çevirmesi olmuştur.

2001 yılında, daha önce 10.500 adetlik kotamız Rusya Federasyonu (RF) Ulaştırma Bakanlığına tek taraflı olarak 3.000 adetle sınırlandırılmıştır. UND'nin yoğun girişimleri ve mevcut belge sorununa çözüm arayışı neticesinde, 2002 yılında RF Ulaştırma Bakanlığı Bonus Sistemini uygulamaya koymuştur. Bu sistem, Türkiye'de yüklenen beher Rus aracı karşılığında 4 adet Bonus belgesinin tahsisini öngörmekte olup, Rus taşımacıların Türkiye pazarına girişlerini ve alışmalarını müteakip bu sistemin uygulamadan kaldırılması gerekmektedir.

8-9 Aralık 2005 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen Türkiye-Rusya Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı'nda, Rus tarafının, Türk tarafının resmi talebine istinaden Nisan 2006'da ilave 3.000 adet ikili/transit geçiş belgesinin verilmesi hususunu değerlendireceği, toplantı protokolüne yazılmış olup, müzakereler esnasında Rus araç yüklemelerinde düşüşün olmaması durumunda söz konusu talebin karşılanabileceği söylenmiştir. İlk üç ayın yükleme sayılarına bakıldığında, 2005 yılının aynı dönemlerine göre 2006 yılında Rus araç yüklemelerinde Ocak'ta %21, Şubat'ta %21 ve Mart'ta %26'lık artış kaydedilmiştir. Bu çerçevede, Türk tarafına 1.000 adet ilave belge verilmiş, daha sonra Rus Ulaştırma Bakanlığı'ndan gelen yazıda, istatistiklere göre mevcut geçiş belgelerinin yeterli olacağı ve geriye kalan 2.000 adet ilave belgeye Türk nakliyecilerinin ihtiyaçlarının kalmayacağı belirtilmiştir. Diğer taraftan, 14-15 Aralık 2004 tarihinde Ankara'da yapılan Türkiye-Rusya Federasyonu KUKK toplantısında Rus tarafı, Türkiye taşımalarında paylarının düşük olduğunu, Türk taşımacılarının Rusya taşımalarındaki payların ise yüksek olduğunu ifade ederek iki ülke arasında dengesizliğin (disbalans) devam ettiğini vurgulamış; ayrıca 15.08.2003 tarihli Protokol'deki "2004 yılı geçiş belgesi kotası ise, 2003 yılına kıyasla Rus nakliye araçlarının yükleme sayısının artış oranına göre artırılabilecektir" hükmünün 2005 yılı için uygulanamayacağını ifade ederek, yıllık geçiş belgesi kotasının artışına yanaşmamıştır. Rus tarafı, ayrıca toplam ikili taşımalarının 1/3'ünün Rus nakliyecileri tarafından yapılmasını amaçladıklarını ifade etmiştir.

Ocak-Kasım 2006 döneminde Rusya taşımalarımızda bir önceki yıla göre %21 artış yaşanmış

olup ikili sefer sayısı 13.000 adet ve Rusya üzerinden transit taşıma sayısı yaklaşık 3.000 adet olarak gerçekleşmiştir. 5.000 adetlik kota üzerindeki taşımalar, Rus araç yüklemelerinden elde edilen Bonus belgeleriyle yapılmıştır. Buna karşılık Rus araçları Türkiye'den, 2.700 adet taşıma gerçekleştirmiştir.

İRAN

İran, 68 milyonluk nüfusu ve 111 milyar dolarlık GSYİH'sı ile, Ortadoğu'daki ikinci en kalabalık ülke ve ikinci en büyük ekonomidir. İran ayrıca, ikinci en büyük OPEC petrol üreticisi olup, dünyanın en büyük ikinci gaz rezervine sahiptir.

İran, ülkemiz için özellikle BDT ülkelerine yönelik taşımalarda transit ülke konumundadır.

İran'da akaryakıt fiyatlarının Türkiye'ye göre daha ucuz olması sebebiyle; Türk araçlarının kat ettiği kilometreye göre (şehir bazında bu rakamlar tespit edilmektedir) Türk ihraç malını taşıyan Türk Plakalı treylerlere verilen ÖTV'siz akaryakıtın, ÖTV değeri (akaryakıt fiyat farkı) hesaplanarak (26.12.2001 tarihli KEK Protokolü) İran'a ödenmektedir.

21 Mart 2002 tarihinden 31.12.2006 tarihine kadar yukarıda değinildiği şekilde İran makamlarına ödeme yapılırken, resmi veya şifahi bilgilendirme yapılmadan 01.01.2007 tarihinden itibaren Türk treylerlerine verdikleri yakıt fiyatı ve gerekse akaryakıt fiyat farkı adı altında alınan ücretlere %50 oranında zam yapılmış bulunmaktadır.

Diğer taraftan, Bazargan'dan (İran tarafı) Gürbulak'a (Türk tarafı) motorinin litre satış fiyatı 2006 yılı başında 0.36 Amerika Dolarından 01.01.2007 tarihi itibarıyla 1 dolara çıkartılmıştır.

İRAK

Bilindiği gibi, Birleşmiş Milletler tarafından Irak'a uygulanan ambargo kararı nedeniyle, uzun yıllar Irak'ın dış ticareti tamamen BM Yaptırımlar Komitesinin kontrolü altında yürütülmüştür. Bu nedenle, doksanlı yıllar boyunca Irak'a yönelik olarak sadece gıda maddesi taşıyan araçlar bu ülkeye yük taşımış; karşılığında Türkiye'ye "Petrol karşılığı gıda programı" kapsamında ham petrol ve motorin getirmiştir.

Habur, uluslararası nakliye sektörümüz için çok önem arz eden sınır kapısıdır. Günde 4.500'den fazla aracın Irak'a giriş-çıkış yaptığı Habur sınır kapısı, ileride Irak'taki güvenlik ve istikrar ortamının sağlanmasından sonra, Irak üzerinden diğer Ortadoğu ülkelerine yapılacak taşımalar için stratejik bir öneme haizdir.

Irak'a yapılan taşımalarda araçlarımızdan her hangi bir ücret alınmamasına karşılık taşınan mallar için gümrük vergisi olarak mal sahiplerinden önemli tutarlarda ücret tahsil edilmektedir. Bunun dışında karşılaşılan diğer sorunlar şu şekildedir;

- Habur sınır kapısında yaşanan beklemlerin ortadan kalkması, 2'nci sınır kapısının devreye girmesiyle mümkündür. Türk nakliyecisinin kuyrukta beklediği her gün, telafisi olmayan zaman kayıpları ve günlük zaruri ihtiyaçlarını karşılamak üzere yapmış oldukları harcamalar önemli yekün teşkil etmektedir,
- İbrahim Halil Gümrüğünde yeterli güvenlik önlemleri bulunmadığı gözlemlenmektedir. Uzun süre beklemek zorunda kalan Türk araçları önemli ölçüde güvenlik sorunuyla karşı karşıya kalmaktadırlar. Sürücülerin konaklayabilecekleri uygun tesisler de bulunmamaktadır. TIR konaklama mahalleri kurulması ve buraların güvenliğinin kolluk kuvvetleri ile sağlanması büyük önem arz etmektedir,
- Günde ortalama 4500 aracın hareket halinde olduğu Habur-Urfa arası devlet karayolunun, rehabilitasyon ihtiyacı bulunmaktadır,
- İbrahim Halil gümrük sahası ve peronlar, yeterli kapasite ve koşullara sahip bulunmamaktadır. Anılan saha ve peronların yeniden düzenlenerek inşa edilmesi ve gerekli teknik donanım ve personelle desteklenmesi gerekliliği mevcuttur,
- Irak'ın içinde ortaya çıkan güvenlik sorunlarına çözüm bulmak ve yol boyunca yaşam tehlikesi altında görev yapan sürücülerimizin can güvenliği için Habur-Bağdat güzergahı üzerinde "Güvenli TIR Parkları" kurmak zaruret arz etmektedir,
- Irak'ta karşılaştığımız en önemli sorunlardan biri de, muhatap alınacak bir idari yapının bir türlü oluşmamasıdır. Irak'ta yol güvenliği ve etkin idari yapı sağlandığı takdirde Türk nakliyecilerinin bu ülkede karşılaştıkları günlük güçlükleri de süratle ortadan kaldıracakları düşüncesindeyiz.

SURİYE

Suriye Gümrükler Genel Müdürlüğü, 15 Eylül 2005 tarihinde yayınladığı genelgeler ile, Suriye'den çıkış yapan yabancı plakalı araçların yakıt deposunda 100 litreden fazla mazot bulunmasını, kaçakçılık suçu olarak değerlendirilmeye başlamış ve 100 litrenin üzerine, litre başına 15 Amerikan Doları ceza ödenmesini zorunlu hale getirmiştir.

Dışişleri Bakanlığından alınan yazıda, ilgili genelgelerin yayınlanma tarihinden bugüne, fazla mazota uygulanan cezaların affı ya da tenzili konusunda hiçbir esneklik gösterilmediği, depolarında 100 litreden fazla mazot bulunduran sürücülerimizin, aldıkları para cezalarını ödemelerinden başka bir seçenek olmadığı net bir ifadeyle belirtilmektedir.

Anılan yazıda ayrıca, taşımacılık alanında faaliyet gösteren firmaların çok dikkatli davranmaları ve bu konuda sürekli uyarıların yapılması tavsiye edilmektedir. Şam Büyükelçiliğimizin yazısında; Suriye makamlarının verilerine göre, 1 Ocak 2006 tarihinden bu yana meydana gelen 957 olayda Türk şoförlerine toplam 136 Milyon Suriye Lirası (Yaklaşık 2,7 milyon Amerikan Doları) ceza kesildiğine dikkat çekilmektedir.

MISIR

Türkiye ve Mısır arasındaki ticaret bugün yıllık, 1,5 Milyar Dolara ulaşmış bulunmaktadır. 1 Mart 2007 tarihinde yürürlüğe giren, "Türkiye ile Mısır Arasında Serbest Ticaret Anlaşması" ile Mısır'ın Türkiye'ye sanayi ürünleri ihracatı, tüm gümrük ve diğer vergilerden muaf tutulmakta; Mısır'ın ithal edeceği ve üzerinde mutabakat sağlanan dört listelik Türk menşeli sanayi malları serbest bırakılmış bulunmaktadır. Söz konusu anlaşma sayesinde önümüzdeki üç yılda, iki ülke arasındaki ikili ticaret hacminin 5 Milyar Dolara ve halen 130 Milyar Dolar civarında olan Mısır'daki Türk yatırımlarının değerinin 1,2 Milyar Dolara ulaşması beklenirken, Mısır'da halen 150 civarında olan Türk firması sayısının önümüzdeki yıllarda 300'e ulaşacağı öngörülmektedir.

Mısır, bugüne kadar yabancı yatırımcılar içinde sadece Türklere sanayi bölgesi işletme hakkı vermiş olup; Türkiye, Mısır, Suudi Arabistan, Suriye ve Katar arasında gümrük muafiyetlerini öngören bir mutabakat zaptının imzalanmış olması, Türk yatırımcılar için bölgede üretim ve ticaret yapmak için önemli fırsatlar sunmaktadır.

İki ülke arasındaki ticari ilişkilerde dikkat çeken bu gelişme ve yoğunlaşma doğrultusunda, 2007 yılında Türk tarafınca Mısır-Türkiye arasında doğrudan tarifeli konteyner taşımacılığı yapılması ve Ro-Ro seferleri başlatılması gibi projeler de gündeme getirilmiştir.

Bu bağlamda Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) liderliğinde ihracatçıların bir araya gelmesiyle kurulmuş olan Tİ Ro-Ro şirketi gibi oluşumlarla, Mersin'den de Kuzey Afrika ülkeleriyle Türkiye arasında Ro-Ro seferlerinin başlatılması önemli açılımlar sağlayacaktır.

Uluslararası kara taşımamızı gerçekleştiren lojistik şirketlerin araç sayıları her geçen yıl artmaktadır. Bu şirketler artan üretimin, ihracat ve ithalat miktarlarının karşısında filolarını büyütmede, daha verimli çalışma sistemleri uygulamaktadır. Sektördeki küçük ölçekli firmalar yavaş yavaş devreden çıkmakta, iş birlikleri araştırılmakta ve yabancı plakalı araçların artan uluslararası kara taşıması rekabetine karşılık Bulgaristan, Romanya, Irak gibi ülkelerde şubeler açılmaktadır. Bu sayede yerel uluslararası taşıma şirketleri, temel sorunları olan geçiş belgesi sorununa da kısmen çözüm bulmaktadırlar. Şubeleşme aynı zamanda, ulusal taşımacılarımızın küresel firmalarla rekabet etme şanslarını arttırmakta ve diğer ülkelerden ülkemize gelen ürünlerde birincil olarak devreye girmelerine olanak sağlamaktadır. UND, RODER gibi derneklerimiz de bu konuda başarılı çalışmalar yapmakta ve sektörlerine destekte bulunmaktadır.

Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı

Yurt dışı taşımalarımızda ağırlıklı olarak denizyolu kullanılmasına karşılık, yıllardan beri gelen bir devlet politikası gereği karayolu taşımacılığımızın diğer taşıma şekillerimizden açık ara farkla daha büyük oranda kullanıldığını görmekteyiz.

TÜİK kayıtlarına göre, yurtiçi taşımacılığımızın Milyon ton-km olarak, taşıma modlarına göre dağılımı şu şekildedir;

	2004	2005	2006	2007
Karayolu	156.853	166.831	177.399	181.330
Denizyolu	Mevcut Değildir			
Demiryolu	9.417	9.152	9.676	
Havayolu	3.223	3.992	Mevcut Değildir	

Tablo 1.64: Yurtiçi Taşımacılığımızın Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (Milyon Ton-Km)
Kaynak: TÜİK Web Sitesi

Tablodan kara taşımamızdaki artışın devam ettiği ve yurt içinde, diğer taşıma şekillerine kıyasla, büyük oranda karayolu taşınması kullandığımız görülmektedir. Bunun nedenleri şu şekilde sıralanabilir;

1. Geçmiş dönem hükümetleri, demiryollarını ve denizyollarını yurt içi taşımada kullanmak ile ilgili yatırımlara gereken kaynağı ayırmamışlardır. Demiryolu elleçleme alanlarının azlığı, istasyonların şehir içlerinde kalması, limanların gümrüklü liman olması nedeniyle iç taşımaya kısmen yasaklanması, kara taşımalarını zorunlu hale getirmiştir,
2. Kara taşımalarının kapıdan kapıya yapılıyor olması; kamyonet, kamyon ve TIR şeklindeki araçlarla yapılan taşımayı vazgeçilmez kılmıştır.
3. Küçük yatırımlarla karayolu taşımacılığına girişin kolaylığı, eğitimi yetersiz veya asgari eğitim almış bile olsa iş bulamayan kimselerin kolayca eski veya yeni bir araç satın alarak fazla bir bürokratik engelle karşılaşmadan sadece vergi dairesine bir dilekçe vererek taşımacılık işine girmesine önayak olmuştur,
4. Eski araçların kullanımda kalmasının engellenmemesi, ucuz bir yatırımla kara taşımacılığı yapılmasını mümkün kılmış ve köyündeki traktörünü, küçük bir tarlasını satan vatandaşın bir vasıta satın alarak köydeki işini terk edip şehirlere göçmesine fırsat yaratmıştır,
5. Lojistik sektörünün ülkedeki gelişiminin gecikmesi, araçların filolar halinde yönetilmesini yani ölçek büyütülmesini geciktirmiş ve yüz binlerle ölçülen sayıda kamyonu içinde barındıran bir sürücü sınıfının ve taşıyıcı mesleğinin oluşmasına yol açmıştır,
6. Anadolu'ya yayılan üretim, beraberinde açılan fabrikaların önünde, kooperatif adı altında çalışan bir kaç kamyoncunun kurduğu bölgesel tekelleri ortaya çıkartmış ve eş, dost, akrabanın da bu sürece dahil edilmesiyle düşük verimli, yüksek fiyatlı boş taşımayı göze alan ve araç sayısının ihtiyaçtan daha fazla olarak kapıda hazır bulunduğu bir ticaret şeklini yaratmıştır,
7. Küçük ölçekli üretim ve tüketim, üretici kuruluşların veya bu kuruluşlardan ara mamul alan diğer üreticilerin kendi araçlarını alarak kendi yüklerini taşımalarına yol açmıştır. Yapılan araştırmalar, ülkemizdeki büyük üreticilerin %55 oranında kendi araçlarını kullandığını ortaya çıkartmış olup, bu oranın KOBİ tarzı işletmelerde, daha küçük, ucuz araçlar olması nedeniyle, daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir,

8. Ülkede, otoyollaşmanın geç başlamış olması, TCKY kaynaklarının iller arası yolların, hatta kasaba ve köy yollarının yapımına ayrılması, kara taşımasını daha cazip hale getirmiştir,
9. Üretim ölçeklerinin küçük olması, stok taşıma riski, üretilen ürünlerin depolanmadan tüketime ulaşması zorunluluğu kara taşımasını gerektirmiştir,
10. Büyük üreticilerin bölgesel bayilikler şeklinde Anadolu'ya yayılması, küçük şehirlerde bölgesel lojistik hizmeti veren distribütör, ana bayi isimleri altında çalışan küçük lojistik şirketler yaratmış ve bölgesel dağıtımın karayolu ile yapılma zorunluluğu, Anadolu'da kara taşımasının yayılmasına neden olmuştur.

Ulusal karayolu taşımacılığımız, 1963-1967 yılında uygulamaya konulan ilk 5 yıllık kalkınma planımızdan, 2007-2013 için hazırlanmış bulunan Dokuzuncu 5 yıllık kalkınma planımıza kadar hazırlanmış olan tüm planlarda ele alınmıştır. Son kalkınma planımızda, kara ulaştırma sektörünün gelişmesine yol gösterecek hedefler şu şekildedir;

- Madde 437. Müktesebat uyumu ve gerekli diğer yapısal düzenlemelerin tamamlanmasıyla birlikte, kurumsallaşmış, insana ve çevreye saygılı, sürdürülebilir bir rekabet ortamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı sektörüne ulaşılması amaçlanmaktadır.
- Madde 438. Uluslararası taşıma filusunun kapasitesinin etkin kullanımını engelleyen, rekabeti bozan kota ve benzeri kısıtlamaların kaldırılması yönünde girişimlerde bulunulacaktır.
- Madde 439. Ana karayolu güzergâhları, BSK standardında bölünmüş yol haline getirilecektir

Bu hedeflerin yurt içi kara taşıması gibi temel bir sektörü yönlendirmeye, geliştirmeye yetmeyeceği açıktır. Bu hedefler belirlenirken geçmiş iki plan döneminde de öngörülenlerin gerçekleşemediğini görmekteyiz.

Yedinci 5 yıllık kalkınma planında karayolu taşımacılığı ile ilgili hedefler şu şekildedir;

- Devlet ve il yollarında üstyapının iyileştirilmesi çalışmalarına ağırlık verilecek, asfalt kaplamalı yol oranı, Plan döneminde devlet yollarının tamamını, il yollarının da yüzde

85'ini kapsamak üzere artırılırken ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunluğu dönem sonunda 8.500 kilometreye ulaştırılacaktır.

- Plan döneminde tamamlanacak yatırımlarla devlet ve il yollarında, yaklaşık 500 kilometre bölünmüş yolun hizmete girmesi, 5.500 kilometre yolda geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanmış olacaktır.
- Köy yollarında; grup köy yolu yapımına önem verilecek, bu yollar ile köy merkezlerine ulaşan yolların öncelikle asfaltlanması rasyonel bir program dahilinde yürütülecektir. Dönem içinde, 16.500 kilometre asfalt, 50.000 kilometre stabilize, 2.000 kilometre beton köy yolu yapımı gerçekleştirilecektir.
- Devam eden otoyol yatırımları yeniden değerlendirilip uygun görülenlerin yapım ve işletiminin özel sektöre devri sağlanacak, bundan sonra yapılacak otoyolların Ulaştırma Ana Planı ile uyumlu olması ve yapılabilirlik etütlerine dayandırılması esas alınacak, bu yatırımların Yap-İşlet-Devret Modeli ile ele alınmasına öncelik verilecektir.
- Karayolu güvenliğini artırıcı eğitim, denetim ve mühendislik hizmetleri geliştirilecek ve taşıtların çevreye olumsuz etkilerini azaltmak için, araçların teknik yöntemlerle kontrolleri yaygınlaştırılacaktır.
- Kentlerarası karayolu yük taşımalarında tonaj tahdidine uyulmasını sağlamak üzere, ağırlık ve kontrol istasyonlarının kurulması ve denetlemelerin düzenli yapılması sağlanacaktır.
- Karayollarında ve şehir içlerinde yük ve yolcu taşımalarında sürücülerin eğitimi ve denetiminde, Kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşlarının etkinliği arttırılacak ve trafiğin çağdaş bir düzeye ulaşmasında bu kuruluşlarla müşterek çalışmalar yapılacaktır.
- Trafik sorununu çözecek nitelikte Devlet politikasını tespit etmek ve bu maksatla Karayolu güvenliği konusunda hedefleri belirlemek ve etkinliği arttırmak amacı ile Bakanlıklar arası koordinasyonu sağlayacak yeni bir kurulun oluşturulması ve bu konuda mevcut mevzuatta gerekli değişikliklerin yapılması sağlanacaktır.

Sekizinci 5 yıllık kalkınma planında ise hedeflenenler aşağıda verilmiştir;

- Karayollarında yolcu ve yükün ekonomik ve güvenli taşınmasını sağlamak, çevreye verilen zararı en aza indirecek önlemleri geliştirmek, altyapıyı trafiğin gerektirdiği geometrik ve fiziki standartlara ulaştırmak temel amaçtır.
- Karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığını mesleki yeterlilik koşuluna bağlayarak, taşımacılığın esaslarını belirleyecek olan Karayolu Taşıma Kanunu gerekli mevzuat ve kurumsal düzenlemeler ile uygulamaya konulacaktır.
- Karayollarında trafik güvenliğini azaltan ve diğer taşıma sistemleri ile haksız rekabetin oluşmasına neden olan aşırı yüklemeler önlenecektir.
- Taşımacılıkta örgütlenme özendirilecek, meslek örgütlerinin üniversite işbirliği ile sektörde ulusal ve uluslararası kurallara hakim, güncel bilgi ile donanmış uzman kadroların yetiştirilmesine katkı sağlaması için gerekli altyapı oluşturulacaktır.
- Karayolu altyapısı, trafiğin gerektirdiği kesimlerde otoyol ve bölünmüş yol sistemi ile geliştirilecek, büyük şehir geçişlerinin bir program çerçevesinde çevre yollarına dönüştürülmesine önem verilecek, ana güzergahlardaki kuzey-güney bağlantıları iyileştirilecek, karayolu ağı üzerinde trafik kazalarının yoğunlaştığı kara noktaların giderilmesi çalışmaları öncelikle ele alınarak Plan dönemi içinde tamamlanacaktır
- Otoyol projeleri, alternatif taşıma türlerini dikkate alan kapsamlı teknik, ekonomik ve mali fizibilite etütlerine dayandırılacak, otoyol yapım ve işletiminin özel sektör tarafından gerçekleştirilmesinde uygulanabilecek finansman modelleri geliştirilecektir.
- Mevcut otoyolların kullanımında güvenliğin ve verimliliğin artırılması için bilgi teknolojilerindeki gelişmelerden yararlanılacak, geçiş ücretlerinin belirlenmesinde, her kesimde otoyolun kullanım esnekliğini belirleyen araştırmalara dayanan, kullanıcı tercihlerini rasyonel trafik dağılımlarına göre yönlendiren bir yaklaşım geliştirilecektir.
- Plan döneminde, asfalt kaplamalı yol oranı devlet yollarının tamamını, il yollarının da %90'ını kapsamak üzere artırılırken, ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunluğu, dönem sonunda 8.200 kilometreye ulaştırılacaktır. Devlet ve il yollarında tamamlanacak yatırımlarla, yaklaşık 1.000 kilometre yolda geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanacaktır.

- Plan döneminde 20.000 kilometre asfalt, 40.000 kilometre stabilize ve 2.000 kilometre beton köy yolu yapımı gerçekleştirilecektir.
- Karayolları Genel Müdürlüğünün kuruluş ve görevleri ile ilgili yasada bakım hizmetlerinin özel sektöre yaptırılmasını uygulanabilir hale getirecek gerekli değişiklikler ile denetimi güçlendirecek yapısal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.

Her iki planda da ön görülen hedeflerin üzerinde çalışmalar yapılmış, ancak çoğu tamamlanamamıştır.

Ulusal kara taşıma sektörümüz, 10 Temmuz 2003 tarihinde kabul edilen ve 19 Temmuz 2003 tarihinde Resmi Gazetede basılan 4925 sayılı kara Taşıma Kanunu çerçevesinde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmış olan ve 25 Şubat 2004 tarihinde Resmi gazetede yayımlanan Kara Taşıma Yönetmeliği'ne uygun olarak yönetilmektedir. Gerek kanun için, gerek yönetmelik için yurtiçi kara taşıma sektöründen büyük itirazlar gelmesine rağmen, yönetmelik yürürlüğe girmiş ve uygulanmaktadır. Geçen 4 yıl boyunca yönetmelikte birçok değişiklik yapılmıştır;

- 1.değişiklik; 08.09.2004 tarih ve 25577 sayılı Resmi Gazete ile,
- 2.değişiklik; 15.12.2004 tarih ve 25671 sayılı Resmi Gazete ile,
- 3.değişiklik; 26.02.2005 tarih ve 25739 sayılı Resmi Gazete ile,
- 4.değişiklik; 09.09.2005 tarih ve 25931 sayılı Resmi Gazete ile,
- 5.değişiklik; 18.01.2006 tarih ve 26053 sayılı Resmi Gazete ile ve
- 6.değişiklik; 19.11.2006 tarih ve 26351 sayılı Resmi Gazete ile gerçekleşmiştir.

Bu süre boyunca yurtiçi kara taşımacılarımız bu değişikliklere uyum göstermekte zorlanmıştır. Gereken alt yapının kurulması devam etmekte olup yakın bir gelecekte tüm taşımanın kayıt altına alınacağı, sektöre girişin zorlaştırılacağı, gereken eğitimin ve sertifikasyon çalışmalarının tamamlanacağı umulmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığımızdan yönetmelik ve genelgelere uygun şekilde taşıma yapmak üzere belge almış olan işletmelerin, türlerine göre dağılımı şu şekildedir;

BELGE TÜRÜ	BELGE TANIMI	BELGE ÜCRETİ (1000 TL)	VERİLEN BELGE SAYISI
A1	Otomobil ile Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı	11.556	36
A2	Otomobil ile Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	17.334	78
A3	Oto kiralama İşletmeciliği	23.112	5
TOPLAM			119
B1	Otobüs ile Uluslararası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	46.224	62
B2	Otobüs ile Uluslararası Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı	23.112	77
B3	Otobüs ile Uluslararası Kendi Pers. Taşıma	5.778	
TOPLAM			139
C1	Kendi iştigali ile ilgili Uluslararası ve Yurtiçi Eşya T	5.778	101
C2	Uluslararası Ticari Eşya Taşımacılığı	46.224	1.418
C3	Uluslararası Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	11.556	10
TOPLAM			1.529
D1	Otobüs ile Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	34.668	433
D2	Otobüs ile Şehirlerarası Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı	17.334	762
D3	Otobüs ile Şehirlerarası Kendi Pers. Taş.	5.778	46
TOPLAM			1.241
E1	Kamu Kuruluşları Ticari Yolcu ve Eşya Taşımaları	23.112	1
TOPLAM			1
F1	Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	4.622	2.112
F2	Uluslararası Yolcu Taşıma Acenteliği	6.933	69
TOPLAM			2.181
G1	Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	4.622	237
G2	Uluslararası Eşya Taşıma Acenteliği	6.933	258
G3	Yurtiçi Kargo Acenteliği	4.622	977
G4	Uluslararası Kargo Acenteliği	6.933	1
TOPLAM			1.473
H1	Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	4.622	1.345
H2	Uluslararası Eşya Komisyonculuğu	6.933	61
TOPLAM			1.406
L1	Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	115.561	130
L2	Uluslararası Lojistik İşletmeciliği	231.123	32
TOPLAM			162
M1	İl İçi Kargo İşletmeciliği	11.556	11
M2	Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	173.342	18
M3	Uluslararası Kargo İşletmeciliği	231.123	1
TOPLAM			30
N1	İl İçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	2.311	118
N2	Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	23.112	233
TOPLAM			351
P1	İl İçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	11.556	106
P2	Yurtiçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	173.342	16
TOPLAM			122

R1	Yurtiçi Taşıma İşl. Organizatörlüğü	173.342	1.065
R2	Uluslararası Taşıma İşl. Organizatörlüğü	231.123	161
TOPLAM			1.226
T1	B.Şehir Beld. Sın. İçinde Yolcu Term. İşletmeciliği	1.155	35
T2	B.Şehir Beld. Sın. Dışında Yolcu Term. İş.	1.155	269
T3	Eşya Terminali İşletmeciliği	1.155	6
TOPLAM			310
K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	11.556	170.077
K2	Kendi İştigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşıma	5.778	109.764
K3	Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	5.778	877
TOPLAM			280.718
GENEL TOPLAM			291.008

Tablo 1.65: Taşıma Yapmak Üzere Belge Almış İşletmelerin Türlerine Göre Dağılımı (5.9.2008)

Kaynak: UBAK KUGM Web sitesi

Ulaştırma Bakanlığı, yönetmeliğin uygulanması sırasındaki kontrollerde, çok büyük miktarda denetim cezaları kesmiştir. Sektörün düzene girmesini sağlayacak olan bu cezalar aynı zamanda yurt içi kara taşımasına bir maliyet olarak da yük getirmiştir. Kesilen cezaların 08.09.2008 tarihindeki dağılımı şu şekildedir;

Cezayı kesen mercii	% si	Sayısı	TL Tutarı
Ulaştırma bakanlığı Toplamı	79,78%	9.207	41.612.175
Belediyeler Toplamı	0,39%	45	29.353
Emniyet Genel Müdürlüğü	15,95%	1.841	3.426.445
Gümrük Toplamı	0,34%	39	15.252
Jandarma Genel Komutanlığı	3,29%	380	1.225.313
Valilikler Toplamı	0,24%	28	51.145
Ülke Toplamı		11.540	46.359.683

Tablo 1.66: Denetim Cezalarının Dağılımı (8.9.2008)

Cezaların büyük çoğunluğunun Bakanlık denetimlerinde kesilmiş olduğu, diğer kolluk kuvvetlerinin bu konuda zayıf kaldığı da görülmektedir.

Yurdumuzda karayollarımızın uzunluğu da artık doyma noktasına ulaşmış olup, sadece yol iyileştirme çalışmaları ile yetinilmektedir. Yol cinslerine göre kilometre olarak kara ulaştırma ağıımız şu şekildedir;

Yıllar	Devlet Yolları	İl yolları	Oto yollar	Toplam
2004	31.446	30.133	1.892	63.383
2005	31.371	30.568	1.775	63.714
2006	31.335	30.429	1.987	63.755
2007	31.333	30.597	1.987	63.899

Tablo 1.67: Türkiye Karayolları Ağı Uzunlukları (km)

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu

Bu yollar üzerinde yapılan taşımanın Milyon ton-km olarak geçmiş 4 yıllık gelişimi ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir;

Yıllar	Devlet Yolları	İl yolları	Oto yollar	Toplam
2004	9.778	123.340	23.735	156.853
2005	9.984	128.343	28.504	166.831
2006	10.112	134.361	32.926	177.399
2007	9.911	136.967	34.452	181.330

Tablo 1.68: Karayollarımızda Yapılan Taşıma Miktarı (milyon ton-km)

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu

Oto yollar üzerindeki taşımanın diğerlerine oranla artması, ülkemizin üretim ve tüketim ölçeklerinin arttığı, yani lojistiğin geliştiğinin bir göstergesi olmaktadır.

Araç sayılarında da yıllara göre artış izlenmektedir. Karayollarında kilometre olarak yeterli büyümenin sağlanamaması, otoyolların uzunluklarının arttırılamaması, iller arası yollarda henüz gidiş-gelişli duble yolların planlandığı gibi devreye girememiş olması, bu artışın trafik yoğunluğu olarak kara taşıma sektörüne yansımaya neden olmakta ve taşımacılık hızı düşmektedir. Karayollarımızda, geçmiş 5 yılın kara taşımacılığı araçları açısından yoğunluğu şu şekildedir;

Yıllar	Kamyonet	Kamyon ve Çekici
2003	973.457	405.034
2004	1.259.867	647.420
2005	1.475.057	676.929
2006	1.659.624	709.535
2007	1.890.459	729.202

Tablo 1.69: Karayollarımızdaki Kara Taşımacılığı Araç Sayıları (adet)

Kaynak: TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistiği, 2007

Özellikle kamyonet sayılarındaki artış kısa mesafeli şehir içi taşımacılığının arttığına en belirgin göstergesi olarak değerlendirilmektedir.

Yol cinslerine göre taşımının miktarına baktığımızda ise karşımıza şu tablo çıkmaktadır;

YIL	TAŞIT-KM				TON-KM			
	Oto yollar	Devlet Yolları	İl yolları	TOPLAM	Oto yollar	Devlet Yolları	İl yolları	TOPLAM
2004	57.767	7.764	44.328	109.859	23.735	123.340	9.778	156.853
2005	61.129	9.466	45.818	116.413	28.504	128.343	9.984	166.831
2006	64.577	11.528	47.055	123.160	32.926	134.361	10.112	177.399
2007	69.609	12.727	50.459	132.795	34.452	136.967	9.911	181.330

Tablo 1.70: Karayollarımızdaki Taşıma Miktarları

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu

Yük Cinsleri	Kamyon %	Kamyon+Römork+Çekici+Yarı Römork (%)
Boş	31	30
Tarım ve hayvan ürünleri,	11	4
Taş kömürü ve linyit; ham petrol ve doğal gaz;	3	5
Metal cevherleri, maden ve madencilik ürünleri	5	7
Gıda ürünleri; içecekler ve tütün	12	10
Tekstil, tekstil ürünleri; deri ve deri ürünleri	2	2
Ağaç ve ağaç ürünleri ve mantar	3	2
Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri	4	5
Kimyasallar, kimyasal ürünler, plastik ürünler	3	4
Diğer metalik olmayan mineral ürünler	8	10
Temel metaller; fabrikasyon metal ürünleri,	2	4
Makineler ve ekipmanlar	3	5
Taşımacılık Ekipmanları	1	3
Mobilya ve diğer imalat malları	2	3
İkincil ham materyaller; diğer atıklar	1	0
Mektup ve koliler	0	0
Malların taşınmasında kullanılan materyaller	1	1
Ev ve ofis taşıması;	2	1
Gruplandırılmış mallar:	3	1
Tanımlanamayan (Konteyner içindeki) mallar:	0	1
Diğer mallar	3	2

Tablo 1.71: Taşınan Yükler ve Taşıt Araçlarına Göre Dağılımı (%)

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu, s.198

Karayollarında seyreden taşıma araçlarımızın %30'unun boş kullanımı üzerinde durulacak bir konu olup, verimsiz çalışmanın bir örneğidir.

Ulusal kara taşıma sektörümüz, yurt içi taşımamız içinde %90'dan daha büyük pay almaktadır. Bu sektörün güçlü yanları şu şekilde analiz edilebilir;

- Başlangıç ve varış noktaları arasında aktarma gerektirmemektedir; Bu nedenle özellikle 400 kilometrenin altındaki mesafelerde, diğer ulusal ulaşım modlarına göre daha ekonomik ve hızlı bir taşıma şeklidir,
- Taşınan yükün miktarına ve yükün türüne göre,1 tondan 35 tona kadar esnek ve ekonomik taşıma yapılabilmektedir,
- Parsiyel taşıma ve parsiyel teslimine uygundur; Küçük ölçekli yükler için ekonomiktir,
- Özellikle kent içi yük taşımacılığına çok elverişlidir. Şehir trafiği içinde yük dağıtım kolaylığı vardır,
- Yol, terminal, insan ve araç altyapısının oluşturulması, diğer modlardan daha ucuz ve kolaydır. Ülkemizde bu altyapı oluşmuştur, sektöre kolayca giriş yapılabilmektedir,
- Yük taşımacılığında sektörde önemli bilgi birikimi vardır ve büyük taşıma kapasitesi bulunmaktadır,
- Devlet tekeli içinde olmadığından dolayı, Karayolu yük taşımacılığı tamamen bireysel taşımacılara ve özel firmalara dayanmakta, taşımacılıkla ilgili her türlü karar ve uygulamalar hızlı bir şekilde yapılabilmektedir.

Bu avantajlarına rağmen, güçlendirilmesi gereken zayıf yönleri de bulunmaktadır;

- Araç sayısının çokluğu nedeniyle Sektörde atıl kapasite vardır. Ürün cinsine ve mevsimlere göre geliş-gidişin dengelenmediği, boş taşımanın yapıldığı bir verimsizlik söz konusudur,
- Yük taşımacılığında çok fazla sayıda taşıyıcı vardır. Bu da sektörde aşırı yüklemelere, haksız rekabetlere ve katıyrdışılığa yol açmaktadır,
- Sektörde kurumsallaşma yok denecek kadar azdır; şahıs işletmeleri ağırlıklıdır. Rekabet Kaliteye dayanmadığı için gelişme zayıftır,
- Ulaştırma bakanlığımızın eğitim zorlamasına rağmen, sektörde çalışanlarda mesleki eğitim açısından yetersizlik vardır,
- Karayolu trafiğinin yol açtığı kazalar, büyük maddi ve manevi kayıplara yol açmaktadır. Ayrıca karayolu trafiğinin, özellikle kentlerde çevre üzerindeki kirleticilikleri fazladır,

- Sektörde kullanılan enerji büyük ölçüde dışa bağımlıdır,
- Sektörde özellikle taşımaya yönelik olarak veri eksikliği vardır. Yük ve yolcuların ülke düzeyinde nasıl dağıldığı belli değildir.

Yurt içi kara taşımamız yaklaşık 600.000 aracın tek kişi tarafından işletildiği, geri kalanların da küçük filolu işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği bir yapı içindedir. Yurtiçi kara taşıma araçlarımızın %50'sinden fazlası, lojistik şirketler tarafından değil üretici veya üreticiye bağlı distribütör şirketler tarafından işletilmektedir. Lojistik şirketlerimizin taşımacılık sektörüne, büyük çoğunlukla uluslararası taşıma yaparak başlamaları nedeniyle, yurt içi taşıma konusunda yetersizliktedir bulunmakta, bu da ya üreticilerin kendi filolarını kurmalarına veya bölgesel hatta yerel taşımacılık sisteminin ortaya çıkmasına yol açmaktadır. Üretimin ve tüketimin Anadolu'ya açılmasıyla kurumsal şirketlerin yurt içi taşıma içindeki payları artacaktır.

Yurt içi taşımayı yapmak üzere, "ambar" dediğimiz oluşumlar da önemli bir pazar payına sahiptir. Öncelikle iki şehir arasında programlı parsiyel yük taşıması ile başlamış olan ambarcılık sistemi, daha sonra müşterilerinden gelen talepler ve artan iş hacmi nedeniyle diğer şehirlerde de acente, şube açarak büyümüş ve günümüzde kara taşıma yönetmeliğimize göre en az 3 coğrafi bölgede, 6 ilde şube açarak çalışma zorunluluğu getirtmesi ile de ölçeklerini büyütmeye başlamıştır. Bakanlık kayıtlarına göre 113'ü şehir içi 233 adedi şehirlerarası olmak üzere 450'ye yakın ambar hali hazırda faaliyet göstermektedir.

Ulusal taşıma sisteminde dikkati çeken bir diğer yapılanma da taşıma kooperatifleridir. İlk olarak bölgelerde büyük fabrikaların, limanların, organize sanayi bölgelerinin, gümrüklerin taşımalarını yapmak üzere yerel bireysel taşımacıların bir araya gelmesi ile kurulmuş olan ve bu işletmelerin kapılarında birer kulübe kurarak çalışmaya başlayan kooperatiflerin sayısı, 2007 itibarı ile 400 adede ulaşmıştır. Genellikle tek yönlü taşıma yapan, baskı ve zorlama ile fiyatlarını dikte edebildikleri ve yurtiçi taşımanın maliyetini yükselten, verimi düşüren, hatta zaman zaman silahlı çatışmalara da giren bu yapılar zaman içinde büyümüşler, ilçe ve il bazında örgütlenmişler, Bakanlığın yönetmeliğine göre belge almak zorunluluğu karşısında bir kısmı lojistik belgesi alarak faaliyetlerine devam etmiş (ancak çoğunun bireysel ortaklarının belgeleriyle taşımaya devam ettikleri) bir yapılanmadır. Ülkemize mahsus bir taşıma grubudur ve zaman içerisinde çoğunun kapanacağı düşünülmektedir.

Bireysel araçları ile taşımacılık yapan 600'den fazla araç sahibinin de ülkemizde faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Aracının içinde yaşayan, fabrika kapılarında yük için günlerce bekleyen,

bir kısmının kaydı bulunmakla beraber, kayıt dışı taşımaya yol açan bu uygulama da Ulaştırma Bakanlığının yeni yönetmeliği ile düzen altına alınmaya, birleşmeye hatta kurumsal şirketler çatısı altında çalışmaya itilmektedir.

Yurtiçi karayolu taşıma araçlarımızın %50'sinden fazlasına sahip olan üretici firmalar, kendi yüklerini taşımak amacıyla araç almışlar ve tek yönlü taşımalarının dönüşlerinde, boş araçlarına piyasadaki yük bularak taşıma maliyetlerini düşürmüşlerdir. Bu da yurt içi nakliye fiyatlarının gidiş ve dönüş olarak çok farklı değerlerle yapılmasına yol açmaktadır. Zaman zaman mazot fiyatına dönüş yükü almaktalar ve rekabette bir haksızlığa sebep olmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, bu konuda da gereken kanun değişikliğini uygulamaya koymuş ve kendi mallarını taşıyan kurumların dönüşte piyasadaki yük almalarını yasaklamıştır. Bu karar yurt içi kara taşımasında dış kaynak kullanımını artıracak bir karar olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.3.2.2. Uluslararası ve Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu Taşımacılığının Gelişim Süreci

Raylı sistemle yük taşımacılığının temeli, eski Yunan ve Mısır Uygarlıklarına kadar dayanmaktadır. Sonraları İngilizler bu sistemi 16. yüzyılda maden ocaklarında kullanmaya başlamışlardır. 19. yüzyılda sanayinin gelişmeye başlaması, giderek hammadde ve pazar ihtiyacının artmasına neden olmuş, pazara ve hammaddeye hızlı bir şekilde ulaşmak oldukça önemli bir mesele haline almıştır. Bu meselenin en etkili çözümlerinden birisi olarak demiryolları 19. yüzyılın ortalarından itibaren faaliyete girmiştir. Bugün anladığımız şekilde ilk demiryolu hatları Amerika, İngiltere, Fransa ve Rusya'da hemen hemen aynı dönemlerde hizmete girmiştir. Bu ülkelerin en büyük ortak özellikleri, dönemin en güçlü ülkeleri olmaları ve gelişmiş sanayilerinin bulunmasıdır. Dolayısıyla bu ülkelerde demiryolları bir gereklilik olarak kurulmuştur.

İlerleyen yıllarda, yeni buluşların üretimde uygulanması ile gerçekleşen sanayi devriminin ivme kazanmasıyla demiryollarının önemi giderek artmıştır. İlk kullanılmaya başlandığından itibaren, içinde bulunduğu çağı her yönüyle etkilemeye başlamış, insan ve mal dolaşımını kolay ve ucuz hale getirmiştir. Daha önce haftalar süren mesafeleri bir veya birkaç güne düşürmüş, sanayinin gelişiminin hız kazanmasına katkıda bulunmuştur. Dünya haritasının şekillenmesinde, ticaret yollarının oluşmasında ve sömürgeciliğin artmasında demiryollarının çok büyük etkileri

görülmektedir. Ayrıca savaşların gidişatına da direk olarak etki etmiş; Amerikan İç Savaşı ve I.-II. Dünya Savaşları'nın sonuçlarında belirleyici faktör olarak ortaya çıkmıştır.

Türkiye'ye demiryollarının gelmesi Dünya'da kurulan ilk hatlardan yaklaşık 30 sene sonrasına denk gelmektedir. Yapıldığı ilk yıllardan itibaren ülkemizin gerek siyasi, gerek sosyal ve gerekse askeri politikalarına önemli etkilerde bulunmuştur. Türkiye perspektifinden demiryollarına genel olarak baktığımızda iki ana dönem karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki 1923 öncesi yani "Cumhuriyet Öncesi Dönem", ikincisi ise 1923'den günümüze kadar uzanan dönem yani "Cumhuriyet Sonrası Dönem"dir.

Cumhuriyet Öncesi Dönem

Sanayi devriminde etkin bir rol alamayan Osmanlı Devleti, 19. yüzyılda artık iyice zayıflamış, politikalarını ve stratejilerini artık tek başına belirleyemez hale gelmiştir. Bulduğu bu durum içerisinde demiryollarına, devlet olarak, tek başına yatırım yapamamış, çeşitli yabancı şirketlere verdiği imtiyazlar ile topraklarında demiryolu hatlarının kurulmasını sağlamıştır. Bu hatlardan ilki 1856 yılında yapılmaya başlanan 130 kilometrelik İzmir-Aydın demiryolu olup, İngilizler tarafından bir takım imtiyazlar karşılığında yapılmıştır. İzmir-Aydın hattını, Fransız ve Alman şirketlerinin yine bir takım imtiyazlar karşılığında yaptığı diğer hatlar izlemiştir. Hat güzergâhlarının belirlenmesinde bu şirketlerin tâbi oldukları devletlerin Osmanlı toprakları üzerindeki emelleri ve şirketlerin alacakları imtiyazların kapsamı, halifelik makamı üzerinde önemli rol oynamıştır. Şirketlerin aldıkları imtiyazlar arasında; kilometre başına kâr garantisi ve demiryollarının 20 kilometre çevresindeki madenlerin işletilmesi, vb. bulunmaktaydı.

1856 yılından 1923 yılına kadar Osmanlı topraklarında toplam 8.619 kilometre demiryolu inşa edilmiş, Cumhuriyetin ilanından sonra bu hatların 3.714 kilometrelik kısmı Türkiye Cumhuriyeti topraklarında kalmıştır.

Cumhuriyet Sonrası Dönem

Osmanlı İmparatorluğu döneminde sürdürülen imtiyaz karşılığı demiryolu inşası politikası, Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte terk edilmiştir. Bu yeni dönemde ülke çıkarları göz önünde bulundurulmuş ve tüm demiryolu yatırımları mevcut imkânlarla yapılmıştır. Demiryolları kurulurken;

- Potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşmak,
- Üretim ve tüketim merkezleri, özellikle limanlar ile iç bölgeler arası ilişkileri kurmak,

- Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacıyla, özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak,
- Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacıyla dönük olarak ülkeyi sarmak hedeflenmiştir¹⁸⁵.

Tüm bu amaçlar kapsamında ülke topraklarının dört bir yanına ana hatlar ile, onları birbirine bağlayan iltisak hatları yapılmıştır. Böylece 19. yüzyılda yarım koloni ekonomisinin yarattığı ağaç şeklindeki demiryolları, artık milli ekonominin gereksinimi olan döngü yapan ağ şekline dönmüştür. Bu dönemde devletçilik ilkesi benimsenmiş, bu kapsamda demiryolları tamamen devlet eliyle yapılmış, Osmanlı zamanından kalan ve yabancı şirketlere ait 2.378 kilometre demiryolu yıllar içerisinde satın alınarak ya da çeşitli anlaşmalarla devletleştirilmiştir.

1950 yılına kadar devam eden demiryolu ağırlıklı ulaştırma politikaları, bu tarihten sonra yerini karayollarının gelişmesini öngören politikaların izlendiği bir sürece bırakmıştır. Bu dönem boyunca altyapı bütçelerinin hemen hepsi karayollarına ayrılmıştır. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra imkânsızlıklar içinde yılda ortalama 240 kilometre yol yapılırken, 1950 yılından sonra gelişen teknoloji ve maddi imkânlarla rağmen yılda ortalama 39 kilometre demiryolu yapılmıştır¹⁸⁶. Ağır sanayi yerine artan tarım ve tüketim malı ağırlıklı sanayinin etkisi, II. Dünya Savaşı'nın bitmesiyle düşen petrol fiyatları ve Amerika Birleşik Devletleri'nin yaptığı Marshall Yardımı¹⁸⁷ gibi gelişmeler karayollarının demiryollarına tercih edilmesine neden olmuştur.

1950 yılından sonra geliştirilen demiryolu politikaları yıllar boyunca benzerlikler göstererek günümüze kadar gelmiştir, Demiryolu kullanımı oldukça aşağı seviyelere gerilemiştir. Son dönemlerde hem Avrupa Birliği ulaşım politikalarına uyum süreci hem de hükümetlerin ulaşım politikalarında demiryollarına önem vermesi bu alanda olumlu ilerlemelere neden olmaktadır.

¹⁸⁵ www.tcdd.gov.tr , erişim: 30.09.2008

¹⁸⁶ www.kamusen.org.tr , erişim: 22.09.2008

¹⁸⁷ Bu yardım II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD tarafından müttefiklerine verilmiştir. Yardımdan Türkiye dâhil 16 ülke faydalanmıştır. Yardım bir takım kredileri ve hibeleri içermiştir. Karayolu araçları, lastik ve yedek parça gibi hibeler, karayollarının gelişimini artırıcı etkide bulunmuştur.

Demiryolu hatlarımızın mevcut durumu aşağıda verilmiştir;



Şekil 1.81: TCDD Demiryolu Hatları

Kaynak: www.tcdd.gov.tr, erişim: 30.09.2008

Milli tekel kuruluşumuz olan TCDD, ekipman olarak geniş bir lokomotif ve vagon stokuna sahip olmakla beraber, bu ekipmanların kullanılabilirliği konusunda bazı sorunlar yaşanmaktadır. Planlama yapılamaması, çeşit fazlalığı, günün ihtiyaçlarına uymaması nedenler arasında olmasına karşılık; ana neden ekipmanların yaşlarının yüksekliği ve kullanım verimliliğinin düşük olmasıdır. TCDD envanterinde bulunan lokomotiflerin toplamı 724 adettir. Bu lokomotiflerin tiplerine göre adetleri ve yaşları şu şekildedir:

Lokomotif Tipi	0-15 yaş	16-20 Yaş	21-25 Yaş	25 üzeri
Ana hat makineleri	44	77	139	212
Manevra lokomotifi	44	0	0	14
Dizelli dizi	37	0	0	7
Elektrikli lokomotif	14	31	0	22
Elektrikli dizi	0	15	22	46
Toplam	139	123	161	301

Tablo 1.72: TCDD'de Mevcut Lokomotiflerin Durumu

Kaynak: TCDD 2007 Faaliyet Raporu, s.30

Yük vagonları sayısında geçtiğimiz 5 yıl içinde olagelen artışlar, vagon kullanımının kısmi özelleştirilmesi sonucunda özel sektör kuruluşlarının vagonlarındaki artıştan meydana gelmiştir. Demiryolu sistemimizde kullanılan vagonların tip ve adetleri şu şekildedir:

Vagon tipleri	Mevcut	Faal
Kapalı vagonlar	4.653	4.467
Açık vagonlar	6.713	5.438
Platform vagonlar	4.998	4.897
Sarnıçlı vagonlar	677	582
İdari vagonlar	1.985	1.985
Toplam TCDD	19.026	17.369
Özel sektör vagonları	2.164	2.152
Ülke Toplamı	21.190	19.521

Tablo 1.73: TCDD'ye Ait Ekipmanlar (Vagon)
Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2003-2007, s.48

Türkiye'de Demiryolu Yük Taşımacılığı

Ülkemizde yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da karayolu daha yoğun olarak kullanılmaktadır. Yük taşımacılığında taşıma şeklinin belirlenmesini etkileyen etkenler yolcu taşımasının etkileyen etkenlerden biraz daha farklıdır. Mesafe, yükün özellikleri, güzergâh, depolama imkânları, hız ve operasyon maliyetleri yükü taşıma türünün seçiminde göz önünde bulundurulmaktadır. Demiryolu taşımacılığı tek başına, daha çok hammadde, hububat, kömür, kum gibi parasal olarak çok bir değeri olmayan ancak hacimsel ve ağırlık olarak yüksek değerlere sahip malların taşınmasında tercih edilmektedir. Bunun yanında 400-500 kilometreden uzun mesafelerde maliyet bakımından oldukça avantajlıdırlar. Kapıdan kapıya yapılan taşımalar için çok elverişli olmamakla beraber; bu tarz taşıma işlemleri için diğer taşıma türleriyle işbirliğine girdiğinde bir multimedial taşıma çalışması şeklinde çok daha verimli sonuçlar elde edebilmektedir.

Dünya demiryolu yük taşımacılığı piyasasının 2005 yılı itibariyle durumuna baktığımızda, Avrupa'da 2.482 milyar ton-km, Afrika'da 130,9 milyar ton-km, Amerika'da 3.345,9 milyar ton-km, Asya ve Okyanusya'da 2.688,2 milyar ton-km olarak gerçekleştiğini görmekteyiz. Dünya üzerinde demiryolu ile yapılan taşımaların 2005 yılındaki toplamı 8.648,126 ton-km'yi bulmaktadır¹⁸⁸.

¹⁸⁸ International Union of Railways ((UIC) Annual Report, 2007, s. 11

Ülkemizle ilgili 2007 yılı verilerine baktığımızda, özel ve TCDD'ye ait vagonlarla toplam 20.848.660 ton yük taşınmış, bunun 3.929.000 tonu özel şirketlere ait vagon taşıması olarak gerçekleşmiştir. Ton-km olarak 2007 yılı verilerini incelediğimizde 9.921 milyonluk toplam taşımanın, 2.187 milyonu özel vagonlarla yapılmıştır. Demiryollarıyla 2007 yılında en çok taşınan yüklere baktığımızda;

MADDE	2006	2007
Hububat	26.215	58.483
Keresteler	28.056	49.951
Toplam	54.271	108.434
Gıda Maddeleri ve Hayvan Yemi		
Gıda Maddeleri	70.764	111.284
Yem	34.210	20.293
Toplam	104.974	131.577
Katı Yakıtlar		
Maden Kömürü	199.778	166.482
Kok Kömürü	178.753	179.267
Linyit Kömürü	1.097.526	1.047.238
Toplam	1.476.057	1.392.987
Petrol Ürünleri ve Cevherler		
Akaryakıt, Asfalt, Zift, Katran	166.463	140.653
Demir Cevheri	2.618.350	2.304.646
Krom	133.984	192.392
Manezit+Borasit	336.597	323.117
Klinker	86.810	48.485
Feldspat	6.822	2.756
Cüruf	49.187	19.040
Toplam	3.398.213	3.031.089
Metalurji Üretimi		
Demir	236.012	282.198
İnşaat Malzemeleri		
Kum	82.219	101.573
Borular	35.451	14.545
İnşaat Mal.	116.801	70.048
Kireç,Alçı, Alçı taşı	82.262	99.362
Çimento	71.658	58.338
Seramik	322.222	295.959

Mermer	51.443	108.763
Toplam	762.056	748.588
Gübre	172.063	212.120
Patlayıcı, Parlayıcı maddeler	1.080	3.014
Konteyner	1.230.092	1.548.559
Yük Vagonu	103.769	75.179
Makineler	23.843	16.891
Toplam	127.612	92.070
Askeri Taşımalar	114.151	147.792
Diğer Taşıma	549.728	740.392
Uluslararası	1.318.054	1.315.865
GENEL TOPLAM	9.544.363	9.754.685

Tablo 1.74: Madde Cinslerine Göre TCDD Taşımaları (1000 Ton-Km)
Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2003-2007, s.30

Demiryolu, uluslararası taşımacılıkta da kullandığımız, ancak düşük kapasitede gerçekleşen bir taşıma şeklidir. Geçtiğimiz 5 yıl içinde uluslararası taşımacılıkta kullandığımız ton-km olarak kapasite aşağıda verilmektedir. TEA olarak belirtilen değerler Avrupa-Asya ülkelerine, CMO kodu ile verilen değerler ise Orta Doğu ülkelerine yapılan taşımalardır.

		2003	2004	2005	2006	2007
TEA	İhracat	108.031	120.668	132.290	136.657	190.966
	İthalat	225.773	291.998	349.936	349.562	359.461
	Transit	3.169	8.165	14.936	3.064	5.073
CMO	İhracat	385.764	588.680	519.829	743.979	672.078
	İthalat	23.682	41.316	28.163	60.332	53.545
	Transit	11.288	55.777	35.361	24.460	34.741
TOPLAM	İhracat	493.795	709.348	652.119	880.636	863.044
	İthalat	249.455	333.314	378.099	409.894	413.006
	Transit	14.457	63.942	50.297	27.524	39.814
GENEL TOPLAM		757.707	1.106.604	1.080.515	1.318.054	1.315.864

Tablo 1.75: TCDD Uluslararası Yük Taşınması (1000 Net Ton-Km)

TEA: Avrupa-Asya tarifesine üye ülkeler ile yapılan yük taşımaları

CMO: Orta Doğu Demiryolları Konferansı'na üye ülkeler ile yapılan yük taşımaları

Demiryollarında üç tür yük taşımacılığı yapılmaktadır, bunlar¹⁸⁹;

- Dökme Yük Taşımacılığı

¹⁸⁹ AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) Annual Report, 2002, s. 19

- Karma Vagon Taşımacılığı
- Intermodal Taşımacılık

Dökme Yük Taşımacılığı

Kömür, cevher, hububat, mineral ve atık gibi yüksek hacimli yükler genellikle bu şekilde taşınır. Taşınan ürünlerin genel özellikleri yükte ağır pahada hafif olmalarıdır. Dökme yük taşımacılığında trafik tek yönlü olarak gerçekleşmektedir; yani tren kaynaktan alıcıya dolu gidip boş olarak dönmektedir. Ülkemizde demiryolu yük taşımacılığı büyük ölçüde bu şekilde çalışmakta, taşımalarda normal yüksek kenarlı vagonlar ve özel yüksek kenarlı vagonlar kullanılmaktadır.

Karma Vagon Taşımacılığı

Birçok çeşitte ürünün taşınmasında kullanılan bir yöntemdir. Genellikle taşınan yükler ambalajlı olarak yüklenir. Bu şekilde aşınan ürünlerden bazıları; kimyasallar, gıda ve orman ürünleri, metaller, araba parçaları, vb. olarak sıralanabilir. Ülkemizde yapılan bu tip taşımalarda genellikle sarnıçlı vagonlar, platform tipi vagonlar, habis tipi kapalı vagonlar ve G tipi kapalı vagonlar kullanılmaktadır. Karma vagon taşımacılığında da, dökme yük taşımacılığında olduğu gibi, trafik tek yönlü olarak işlemektedir.

Dökme yük taşımacılığı ile kıyaslandığında, elleçleme ve depolama süreçleri daha yüksek maliyetli ve zahmetlidir. Bu taşıma türünün sürekli kullanılması maliyetlerin düşmesini sağlamaktadır; Amerikan CSX demiryolu şirketinin yaptığı bir araştırma, az yoğunlukta yükleme yapan müşterilerin yoğun biçimde yükleme yapan müşterilere göre maliyetlerinin 3 kat daha fazla olduğunu ortaya koymaktadır ¹⁹⁰.

Intermodal Taşımacılık

Intermodal taşımacılıkta yükler römorklara veya konteynerlere yüklenmekte; daha sonra bu römork ya da konteynerler çeşitli taşıma araçlarına yüklenerek taşınması yapılmaktadır. Bu taşıma türünde konteyner ve römorklar, tren yanında başka bir araç daha kullanılarak

¹⁹⁰ AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) Annual Report, 2002, s. 20

taşınmaktadır. Bu yöntemle taşınması yapılabilecek bazı mallar; hızlı tüketim malları, donmuş gıda ve yarı bitmiş mamuller vb. olup, daha kısa bir ifadeyle römorka ve konteynere yüklenebilecek her şey bu yolla taşınabilmektedir.

Dökme yük ve karma vagon taşımacılığının tersine bu tür taşımacılıkta trafik iki yönlü olarak akmakta, yani yüklerin boşaltımını tamamlayan araç, geri dönüşünde tekrar yükleme yapabilmektedir. Intermodal taşımacılığın diğer taşıma türlerine göre avantajlarına baktığımızda; operasyon maliyetlerinin çok daha düşük, elleçleme ve depolama sürelerinin daha kısa olduğunu, düzenli seferler yapılması ve başka bir taşıma aracının kalkış zamanı gibi bir süre kısıtının olmaması nedeniyle gecikmelerin asgari düzeyde yaşandığını görmekteyiz. Taşıma türleri, en iyi oldukları mesafe ve coğrafyada diğer taşıma türleriyle koordineli şekilde çalıştığı için taşıma hızı yüksek, maliyetler düşük olarak gerçekleşmektedir. Örneğin, trenler daha çok, uzun mesafelerde ağır ve değerli/orta seviyede değerli, kamyon ve tırlar kısa mesafelerde ağır/orta derecede ağır ve çok değerli/orta derece değerli/az değerli, gemiler uzun mesafelerde ağır ve değerli/orta derecede değerli, uçaklar orta ve uzak mesafelerde hafif ve değerli yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır. Kamyon ve tırlar genelde taşımayı başlatıcı ve bitirici konumda yer almaktadırlar. Bunun sebebi kapıdan kapıya taşımaları gerçekleştirebilecek kadar güzergâh esnekliğine sahip olmalarıdır. Intermodal taşımacılık çeşitleri arasında, Ro-La, trenle tır taşımacılığı ve Ro-Ro, gemiyle tır taşımacılığı yaygın şekilde kullanılmaktadır.

Demiryollarının Mevcut Durumu¹⁹¹

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağına baktığımızda, 8.697 kilometresi ana hat olmak üzere toplam 10.991 kilometre olup, hatların 8.257 kilometrelik kısmında halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Bu hatların 2.274 kilometresi elektrikli ve 3.111 kilometresi sinyallidir. Mevcut hatların teknik özelliklerine baktığımızda;

- %34,1'nin kurp yarıçapları, standart olan 2.000 metre ve üstünden küçüktür. Hatların %64,6'sı düz yoldur ve yalnızca %1,3'ünün kurp yarıçapları 2000 metreden büyüktür. Kurp yarıçaplarının standarttan küçük olması trenlerin yeterince hızlı yol alamamasına, bu alanlara hızlı girilmesi durumunda kazalara sebep olmaktadır.

¹⁹¹ Bu bölümdeki veriler T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2003–2007 kitabından alınmıştır.

- %25'lik kısmının eğimi, standart eğim olan %1'den fazladır. Hatların eğim durumunu incelediğimizde; %15,5'nin %1,01-%1,5 arasında, %6,9'unun %1,51-%2,0 arasında ve %2,6'sının %2'nin üzerinde eğime sahip olduğu görülmektedir. Eğimin yüksek olması, taşımayı zorlaştırdığı ve ek çekici ihtiyacı doğurduğu için maliyetleri arttırıcı olumsuz bir etkiye sebep olmaktadır.
- Standart dingil basıncı 20 ton ve üzeri olarak belirlenmiş olup mevcut hatların %1,9'luk kısmı standart dışı dingil basıncına sahiptir. Mevcut hatların %59,8'i 20 ton ve %38,4'ü 22,5 ton dingil basıncına sahiptir. Dingil basıncı, ağır yüklerin taşınabilmesi açısından önemlidir. Standart dışı hatlarda yük taşımacılığı belli tonajlarda yapılabileceği için yük taşımacılığını olumsuz yönde etkileyecektir. Dingil basıncı dayanıklılığının az olması, ağır yük taşımalarına ve tren hızının artmasına imkân vermemekte, tren yükünün ray dayanıklılığından fazla olması halinde raylarda kırılmalara yol açmaktadır. Bu da trenin seyir güvenliğini düşürmekte hatta kazalara neden olmaktadır.
- 20 yaşın üzerindeki raylar standart dışı kabul edilmekte olup, mevcut rayların yaklaşık %47,6'sı bu standardın dışında kalmaktadır. Rayların standart dışı olması potansiyel kaza riskini ortaya çıkartmaktadır.
- Mevcut hatlardaki traverslerin durumunu incelediğimizde; %11,7'sinin çelik, %19,4'ünün ahşap ve %68,9'unun beton malzemedan yapıldığı görülmektedir. Beton traversler dışında kalanların standart olmadığı göz önünde bulundurulduğunda, %31,1'lik bir kısmın standart dışı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Mevcut çeken ve çekilen araç sayısına bakıldığında, 2007 yılı itibariyle, 472 adet ana hat dizel lokomotif, 58 adet manevra lokomotif, 44 adet dizelli dizi, 67 adet elektrikli lokomotif ve 83 adet elektrikli dizi bulunmaktadır. Mevcudun yaş durumuna bakıldığında ise:

- 472 adet anahat lokomotifinin; 212 tanesinin 25 yaş üzeri, 139 tanesinin 21–25 yaş arası, 77 tanesinin 16–20 yaş arası ve 44 tanesinin 0–15 yaş arasında,
- 58 adet manevra lokomotifinin; 14 tanesinin 25 yaş üstü ve 44 tanesinin 0–15 yaş arasında,
- 44 adet dizelli dizinin; 7 tanesinin 25 yaş üstü ve 37 tanesinin 0–15 yaş arasında,
- 67 adet elektrikli lokomotifin; 22 tanesinin 25 yaş üstü, 31 tanesinin 16–20 yaş arasında ve 14 tanesinin 0–15 yaş arasında,

- 83 adet elektrikli dizinin; 46 tanesinin 25 yaş üstü, 22 tanesinin 21–25 yaş arasında ve 15 tanesinin 16–20 yaş arasında

olduğu görülmektedir.

Yük vagonlarının mevcut durumunu incelediğimizde; 17.041'si TCDD'ye ve 2.164 tanesi şahıslara ait olmak üzere toplam 19.205 adet yük vagonu bulunmaktadır. Bu vagonlardan TCDD'ye ait olanların %30'u 16–30 ton, %3'ü 31–50 ton ve %67'si 50 tondan daha büyük yük kapasitesine sahiptir. Toplam tonajları 691.634 tondur. Yine bu vagonların büyük çoğunluğu 29 yaşın altındadır.

Demiryolu sektöründe 3 grup taşıma yapısı oluşmuştur. Ana taşıyıcı TCDD olarak görülmektedir. Bunun dışında vagon kullanımının teşviki ve özelleştirilmesi ile Argü, Türkon, Reysaş, Öznak, Rayser gibi firmalar yurt dışından satın aldıkları kullanılmış vagonların revizyonunu ve ithalatını gerçekleştirmişler ve iç piyasada üreticilere taşıma hizmeti vermeye başlamışlardır. Bunun dışında Bs, Kale ve akaryakıt şirketleri gibi üreticiler de kendi vagonları ile taşıma yapmaktadır.

Kuruluşların vagon başına ve ton-km olarak yaptıkları taşıma şu şekildedir;

Vagon Sahibi	Vagon Sayısı	Firma İsmi	Vagon Miktarı (adet)	Yük Miktarı (Ton)	Ton-Km (1000)
TCDD		Karabük Demir Çelik	55.061	2.819.366	1.533.448
TCDD		İskenderun Demir Çelik	31.142	1.654.811	859.033
TCDD		Etibank	33.120	1.230.506	405.126
TCDD		Öznak	26.722	1.128.605	176.984
Özel sektör	470	Argü	20.787	652.074	504.842
Özel sektör	80	Önder Kum	14.618	512.535	254.752
Özel sektör	160	Turkon	17.059	503.482	232.662
Özel sektör	60	Proservis	15.502	472.482	166.544
Özel sektör	80	Yaka Nak.	8.054	405.503	70.779
TCDD		Torbapak	6.039	298.763	133.195
TCDD		TKİ	10.439	278.180	353.372
Özel sektör	210	Rayser	6.979	272.061	240.487
TCDD		Durna Nakliyat	6.850	271.018	147.985
TCDD		Akabe	4.961	234.701	91.186
Özel sektör	160	Reysaş	6.727	186.727	149.160
TCDD		Yibitaş	4.744	174.267	23.237
TCDD		Hekimhan Maden	2.966	133.981	67.765
TCDD		Magnezit	3.480	140.464	34.688
Özel sektör		Asfer	4.210	137.159	60.261
TCDD		Taşdemir	2.264	116.145	18.272
TCDD		Yıldırım Nak.	2.194	108.426	12.958

Özel sektör	80	Opet	2.959	105.232	49.251
TCDD		Polat Maden	2.293	100.640	63.240
TCDD		Köktaşlar	2.177	99.649	26.074
Özel sektör	60	Kale Nak	2.768	99.606	81.560
TCDD		Petrol Ofisi	2.649	91.595	18.553
TCDD		Horoz Nak.	3.420	85.535	54.302
TCDD		MSB	2.549	85.190	28.041
Özel sektör	60	Oguz Önder	3.105	75.794	35.578
Özel sektör		Garip Nakliyat	2.645	73.168	46.172
Özel sektör	30	Tepe Knauf	1.779	71.255	26.813
Özel sektör	50	ABS Alçı	2.224	68.542	50.725
Özel sektör	110	Aslan Denizcilik	2.412	68.431	35.619
TCDD		Çalışkan	1.203	59.764	26.213
TCDD		Rino Trans	2.312	56.547	28.785
TCDD		Brissa	1.452	52.465	24.155
Özel sektör	60	Sedat Altıntop	1.529	50.252	24.321
Özel sektör	30	Fişekçioğlu	1.341	48.858	24.681
TCDD		Naker	1.106	47.115	22.902
TCDD		Akyüz Maden	857	44.847	7.715
Özel sektör		BP	1.123	41.654	24.311
Özel sektör	30	Serfırat	1.195	40.635	24.475
Özel sektör	34	Kom Lojistik	1.248	40.566	12.069
Özel sektör	60	Sel Lojistik	1.309	38.500	32.364
TCDD		EsTren	762	35.222	12.068
TCDD		Alkim	630	31.974	14.769
TCDD		Asya Nakliyat	1.045	29.675	10.962
TCDD		Betra	479	26.397	4.253
TCDD		Exsa Export	951	24.543	12.447
Özel sektör	20	Berk Akaryakıt	701	24.300	18.466
		Toplam	334.141	13.449.207	6.377.620
		Diğer	139.776	4.299.586	2.061.197
		Şebeke Toplamı	473.917	17.748.793	8.438.817

Tablo 1.76: Demiryollarında Faaliyet Gösteren Kuruluşların Yaptıkları Taşımlar (ton-km)

Yasa ve Düzenlemeler

Türkiye’de demiryolu sektöründe Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün anahtar rol üstlendiği görülmektedir. Bu kurumların görevleri temel olarak üç ana kural altında tanımlanmaktadır. Bunlar;

1. Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı genel müdürlükler olan Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün organizasyonu ve görevleri hakkındaki 09.04.1987 tarih ve 3348 sayılı kanun,

2. Kamu İktisadi Teşekkülleri'nin (KİT) konumunu tanımlayan 1985 tarihli 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname,
3. TCDD'nin hak ve yükümlülüklerini tanımlayan 1984 tarihli TCDD Tüzüğü'dür¹⁹².

Tüm bu kanun ve tüzüklerde yer alan maddeler, günümüz ulaştırma politikaları ile uyum göstermemekte ve bundan dolayı bunların düzenlenmesi veya değiştirilmesi gerekliliği gündeme getirilmektedir. Özellikle TCDD'nin yapısı ve işleyişi ile ilgili köklü değişiklikler yapılması planlanmaktadır. Geçmiş dönemlere baktığımızda, demiryolu sektörü ile ilgili çeşitli değerlendirmeler yapılmış ve raporlar hazırlanmıştır. Bu raporlar:

- 1987–1988 Sofrerail Raporu,
- 1995–1996 Booz, Ailen ve Hamilton Raporu,
- 2003 Halcrow Raporu,
- 2005 Canac Raporudur.

Raporların hepsinin ortak noktası, Türkiye'deki demiryolu sektöründe radikal değişiklikler öneriyor olmalarıdır.

Gerek bu raporların katkıları, gerekse Avrupa Birliği'nin demiryollarını yeniden canlandırmaya yönelik 91/440 EEC sayılı direktifleri ile başlatılan teknik ve yapısal değişimlere paralel olarak, Türkiye'deki demiryolu sektöründe köklü değişiklikler yapılması amacıyla bir takım çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmaların merkezinde;

- Ulaştırma sektöründe demiryollarının rolünü yeniden tanımlayacak bir demiryolu kanununun çıkartılması,
- Kanun paralelinde TCDD-Hükümet ilişkilerinin sözleşmelerle netleştirilmesi,
- İş birimine dayalı bir örgüt yapısının geliştirilmesi,
- Özel sektörün alt yapıya erişimine imkân sağlanarak, iç rekabetin oluşturulması gibi özünde serbestleşme olan projeler yer almaktadır.

Önceki dönemlerde hazırlanan raporlar ve projelerdeki tavsiyeler ile Avrupa'daki örnekler dikkate alınarak, Türk demiryolu sektörünü düzenlemek üzere iki kanun taslağı hazırlanmıştır. Bunların birincisi; TCDD'nin rollerini modernleştirilmiş bir şekilde tanımlayan ve yeni bir yapı kurmasına

¹⁹² www.lojistikhaber.com, erişim: 22.09.2008

imkân tanıyan “Türk Demiryolu Kanunu”, ikincisi ise demiryolu sektörünü düzenleyen, Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmeyi hedef alan “Demiryolu Çerçeve Kanunu”dur¹⁹³.

Türk Demiryolu Kanunu ve Demiryolu Çerçeve Kanunu tasarılarının içerikleri şu şekildedir¹⁹⁴:

Türk Demiryolu Kanunu

Türk Demir Yolu Kanunu tasarısının içeriği aşağıdaki gibidir:

- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Demiryolları (TDY) adını alacaktır.
- TCDD mülkiyetindeki tüm varlıklar ve mevcut personeli TDY'ye devredilecektir. TDY idari ve mali özerkliğe kavuşacaktır.
- TDY, kendisine verilen demiryolu altyapısını yapmak, korumak ve işletmek, demiryolu ile yolcu ve yük taşımacılığı yapmak, lojistik hizmetler vermek gibi görevleri ticari ve ekonomik prensiplere göre yerine getirecektir.
- TDY, Yönetim Kurulu ve Genel Müdür tarafından yönetilecektir.
- Yönetim kurulu bir başkan ve beş üyeden oluşacak, üyelerden ikisi, Ulaştırma Bakanı'nın teklifi ile özel sektörde beş yıl deneyimi olan bireyler arasından, bir üye Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından ve bir üye de ortak kararla TDY Genel Müdür Yardımcıları arasından atanacaktır. Genel müdür aynı zamanda yönetim kurulu başkanı olup ilgili bakanın teklifi üzerine ortak kararla atanacaktır.
- TDY; Altyapı, Yolcu Taşımacılığı, Yük Taşımacılığı ve Taşınmaz Mallar olmak üzere dört ana birim ile danışma ve yardımcı hizmet bölümlerine ayrılacaktır.
- TDY, iç muhasebe hesaplarında, demiryolu altyapısına, liman işletmelerine, demiryolu yolcu taşıma işletmesine ve yük taşıma işletmesine ilişkin gelir, gider ve tahsilâtlara ait muhasebe kayıtları ayrı ayrı tutulacaktır.
- TDY, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulunun denetimine tabi olacak. İlgili olduğu Ulaştırma Bakanlığı ise TDY'nin faaliyetlerini kanun, tüzük ve yönetmelik hükümlerine uygun olarak yürütülmesini gözetecektir.
- TDY bünyesinde görev yapacak daire başkanı düzeyinin altındaki personel için

¹⁹³ www.transport.com.tr, erişim: 12.08.2008

¹⁹⁴ Bu bölümdeki bilgiler TCDD tarafından kamuoyuna açıklanmış olan tasarının www.lojistikhaber.com ve www.transport.com.tr internet sitelerinde yayınlanmış olan halinden derlenmiştir.

norm kadro cetveli oluşturulacaktır. Norm kadro fazlası yani ihtiyaç dışı çalıştırılacak personelin maliyetinden hükümet sorumlu olacaktır. Ayrıca TDY'nin talebi dışında istihdam edilen personelin tüm masrafları Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanacaktır. TDY personeli, ücret ve mali haklar dışında 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa tabi olacaktır.

- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ ve TULOMSAŞ'ın bağlı ortaklık statüsü kaldırılacak ve müessese müdürlüklerine dönüştürülecektir.

Demiryolu Çerçeve Kanunu

Demiryolu Çerçeve Kanunu genel olarak, Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmeyi hedef almaktadır. Bu hedefe ulaşmak için:

- Demiryolu sektörünün kademeli olarak serbestleştirilmesini,
- Hizmetlerde kalite ve emniyetin iyileştirilmesini,
- Hizmetlerin uygun ücretle, rekabete dayalı bir ortamda sunulmasını,
- Şeffaf ve ayırmacı olmayan bir yapının oluşturulmasını,
- Bunları gerçekleştirmek üzere bağımsız bir denetleme görevinin yerine getirilmesini amaçlamaktadır.

Türk demiryolu sektöründe, demiryolu altyapısının tesisinden, muhafazasından ve işletilmesinden sorumlu olan "Altyapı Yöneticisi" ile, bu altyapı üzerinde sahip olduğu araçlarla yük ve yolcu taşımacılığı yapan "Demiryolu İşletmeleri" olmak üzere iki önemli aktör olacaktır. Her iki aktörün de belirli işletme ve emniyet kuralları ile karşılıklı işletilebilirlik teknik standartlarına uyması gerekecektir. Bu amaçla; altyapı yöneticisinin ve işletmelerin, Avrupa Birliği mevzuatına göre işletme lisansı (ruhsatı) ve emniyet sertifikasına sahip olması zorunludur. Rekabetin korunması, şeffaf ve ayırmacı olmayan bir şekilde demiryolu alt yapısına erişimin sağlanması ve güvenli ulaşımın temin edilebilmesi için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde denetleyici bir "Demiryolu Otoritesi" kurulacaktır. Demiryolu Otoritesi görevlerini, aşağıdaki birimleri vasıtasıyla yürütecektir;

Altyapıya Erişim Dzenleme Kurulu

Bu birim; altyapı yöneticisi ve demiryolu şletmeleri arasında, altyapı kapasite tahsis usulleri ile altyapı ücretlendirmesi konularında ortaya çıkan anlaşmazlıkları çözecektir.

Emniyet Kurulu

Ulusal demiryolu emniyeti için genel kurallar koyacak ve denetleyecek, şletme ruhsatı ve emniyet belgesi verecektir.

Kaza Araştırma Kurulu

Demiryolu emniyetini arttırmak ve kazaları önlemek için, suçlu tespit amacı olmaksızın, yalnızca önerilerde bulunmak üzere ciddi kazalardan sonra veya kazalara neden olabilecek olaylar hakkında gerekli araştırma ve incelemeyi yapacaktır.

Yetkilendirilmiş Kurul

Avrupa Birliği tarafından yayınlanan direktiflere ve teknik şletme standartlarına uygunluğu denetleyecek ve belgelendirecektir.

Bunlardan ayrı olarak, Demiryolu Çerçeve Kanunu tasarısında birimlerin sorumlulukları ve aralarındaki ilişkiler şu şekilde belirtilmektedir:

- Demiryolu Otoritesi; herhangi bir demiryolu şletmesi, altyapı yöneticisi, tedarikçi şirket ve lisans/emniyet belgesi için başvuru yapan şirket veya şahıslardan bağımsız olacaktır,
- Kaza Araştırma Kurulu ve yetkilendirilmiş kurul doğrudan Demiryolu Otoritesi Başkanına bağlı olacaktır,
- Altyapı Yöneticisi ve Demiryolu şletmeleri, genel emniyet kuralları ve Avrupa Birliği standartları çerçevesinde kendilerine ait emniyet sistemlerini kurmak ve geliştirmekle yükümlü olacaktır,

- Altyapı Yöneticisi ve Demiryolu İşletmeleri; altyapının işletilmesi, yük ve yolcu taşımacılığı ile kamu hizmeti yükümlülükleri kapsamındaki faaliyetlerinin muhasebesini ayrı tutacak ve bir faaliyete ilişkin aldıkları yardımları diğer bir faaliyete aktaramayacaklardır,
- Altyapı Yöneticisi, altyapı tahsisi ve altyapı ücretlendirmesi konularında yasal statüsü, kurumsal yapısı ve karar alma işlevleri bakımından herhangi bir demiryolu işletmesinden bağımsız olacaktır,
- Yolcu taşımacılığı faaliyeti ticari demiryolu taşıma şirketleri tarafından istenen düzeyde gerçekleştirilemediği takdirde Ulaştırma Bakanlığı ile Demiryolu İşletmeleri arasında, bedeli işletmelere ödenmek kaydı ile bu tür yolcu taşıma hizmetlerini yerine getirmek üzere kamu hizmeti sözleşmeleri yapılacaktır,
- Altyapı yöneticisi, adil ve ayırmacı olmayan bir şekilde demiryolu altyapısına erişimi sağlamak üzere, altyapı kapasitesinin işletmelere tahsisi ve verilecek hizmetlerin ücretlendirilmesi konusunda gerekli ayrıntıları kapsayan bir şebeke bildirimi hazırlayacaktır,
- Bu kanunun uygulanmasına ilişkin esas ve usulleri açıklamak üzere; emniyet, emniyet belgeleri ile işletme ruhsatlarının verilmesi, karşılıklı işletilebilirlik, demiryolu altyapısına erişim ve altyapının ücretlendirilmesi konusundaki ayrıntılar yönetmelikler ile düzenlenecektir.

1.3.2.3. Uluslararası ve Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı

Lojistiğin temelini oluşturan taşımacılığın ikinci önemli şekli de deniz taşımacılığıdır. Uluslararası literatürde su üzerinde yapılan taşıma olarak değerlendirilmekte ve birçok ülkede göller hatta nehirler üzerinde yapılan taşımacılık da aynı taşıma şekli içinde analiz edilmektedir. Ülkemizde iki gölümüz üzerinde yapılan araç taşıması dışında göllerimiz ve nehirlerimiz taşıma amaçlı kullanılmamaktadır. Bu nedenle bu bölümde sadece deniz taşıması ele alınmıştır.

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olarak toplamı 8.333 kilometreyi bulan deniz kıyılarını taşımacılık amacıyla kullanamayan bir ülke olarak görünmektedir. Buna karşılık coğrafi konum olarak Asya kıtasının başlangıcında ve Avrupa kıtasının bitiminde açık deniz kıyısı olan

tek ülke olarak görünmektedir. Bu coğrafi avantajı nedeniyle uluslararası taşımada deniz taşımacılığımız büyük yer tutmaktadır.

Dünya Ticaret Örgütü kayıtlarına göre uluslararası taşıma, tonaj olarak, % 90 oranında denizler, göller ve nehirler üzerinden yapılmaktadır. Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının da ortalama (2004-2007) % 87'sinin denizyolu ile yapıldığı ölçülmüştür.

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9

Tablo 1.77: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)
Kaynak: TÜİK

2006 yılına nazaran 2007 yılında denizyolu dış ticaret taşıma hacmi değişmemiş, uluslararası karayolu %0,4 oranında azalmış, uluslararası havayolunda ise % 0,5'lik bir artış gerçekleşmiştir. Havayolundaki % 0,5 artış, özellikle artan ihracatımız sonucunda ihracat yükleri taşımalarında gerçekleşmiştir.

Deniz taşımacılığında kullandığımız gemilerimiz kara taşımada olduğu gibi net olarak gruplanamamıştır. Aynı gemi hem yurtiçi deniz taşımacılığımızda (kabotaj taşımalarında), hem de uluslararası hatta Türkiye'ye uğramadan yapılan taşımalarda da kullanılmaktadır. Bu nedenle bazı analizler bu ayırım göz önüne alınarak gerçekleştirilmiştir.

Kendi limanlarımız arasında, kendi kara sularımızda, Türk bayraklı gemilerimizle yapılan taşıma, son üç yıllık verilere göre şu şekildedir.

YILLAR	2005	2006	2007
Yükleme (ton)	14.238.305	13.595.664	16.364.074
Boşaltma (ton)	13.858.655	14.682.817	18.741.552

Tablo 1.78: Türk Bayraklı Gemiler ile Türk Karasularında, Türkiye Limanları Arasında Yapılan Taşıma (Ton)
Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Liman Sayfası

Kabotaj hattımızda taşınan yük cinslerine ve miktarlarına baktığımızda, en büyük payın petrol ürünleri veya türevleri grubunda olduğunu görmekteyiz. Bu yük cinsini çimento ürünleri ve demir

çelik ürünleri takip etmektedir. Daha sonra taşınan yük cinsi toprak bazlı ürünler, gübre ve madenler olmaktadır.

SIVI YÜKLER	TON	KATI YÜKLER	TON
Motorin	3.647.860	Dökme Çimento	1.961.115
Fuel Oil	1.760.806	Kütük Demir	1.006.156
Jet Yakıtı	1.256.438	İnşaat Demiri	492.431
Benzin	651.806	Klinger	408.010
Ham Petrol	607.450	Rulo Saç	380.300
Nafta	287.500	Kum	347.680
Kalyak	216.480	Mermer	331.064
Makine Yağı	100.272	Mozaik	299.310
(C4,Acn ,Px)	96.830	Toprak	232.900
Gaz Yağı	59.880	Gübre	229.655
Paraxlyen	46.400	Kömür	191.805
Lpg	41.744	Pirit	188.368
Asfalt	30.600	Kuvars	107.192
Sülfirik Asit	25.500	Pirit Külü	103.645
Fosforik Asit	24.900	Feldispat	92.381
Diğer Yükler	26.151	Diğer	1.111.445
Toplam	8.880.617	Toplam	7.483.457

Tablo 1.79: Türkiye Kabotaj Hattında Taşınan Yük Cinsleri ve Miktarları

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

Deniz taşımacılığımızın gelişmesi önündeki engeller kaldırılmıştır. Bu konuda atılan en önemli adımlardan biri, deniz taşımacılığında maliyet anlamında en büyük engeli oluşturan, akaryakıt üzerindeki ÖTV'nin (Özel Tüketim Vergisi) kaldırılmasıdır.

31.12.2003 tarih ve 25333 sayılı Mükerrer Resmi Gazetede yayınlanan Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği gereğince, Milli Sicil'e ve Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı kabotaj hattında, münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine, miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla, verilecek akaryakıtın ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir.

Bu desteğe ilave olarak devlet limanları elleçleme ücretlerinde de indirimde gidilmiş ve deniz taşınması cazip hale getirilmeye çalışılmıştır.

En ucuz nakliye şekli olan deniz taşımacılığımızın, özellikle iç sularda ve konteyner taşımacılığı şeklinde geliştirilmesi günümüzün konusudur. Son kullanıcı maliyetlerini aşağı çekecek olan bu

taşıma şekli iç sularımızda uygulanmak durumundadır. Konteynerlerin iç sularda denizyolu ile taşınması, ayrıca kombine (multimodal) taşımacılığın ülke içinde yaygınlaşmasına da önayak olacaktır.

Uluslararası Denizyolu Taşımaları

Uluslararası deniz taşımalarında kendi limanlarımızdan yüklenen, kendi limanlarımızda boşaltılan ve limanlarımız üzerinden gerçekleşen transit taşımalar göz önüne alınmıştır. Kendi bayrağımız altındaki gemilerle yapılan taşımacılığımızın ton olarak miktarları yıllara göre şu şekildedir:

YILLAR	TOPLAM	İHRACAT	İTHALAT	Türk bayraklı TAŞIMA MİKTARI	Türk bayraklı %	Yabancı Bayraklı %
2004	151.755.314	47.058.194	104.697.120	34.918.160	23,0	77,0
2005	181.584.894	54.509.720	127.075.174	43.068.271	23,7	76,3
2006	202.771.826	62.915.898	139.855.928	42.089.031	20,8	79,2
2007	219.911.340	67.597.739	152.313.601	36.765.022	16,7	83,3

Tablo 1.80: Denizyolu İle Yapılan Uluslararası Taşıma Miktarları (Ton)

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Liman Sayfası

2006 ve 2007 yılları arasında artan ithalatımızın büyük oranda deniz taşıması ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Ancak bu artışta yabancı bayraklı gemilerin aldığı pay artarken, Türk bayraklı gemilerin payı düşmüştür.

Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2007 yılı dış ticaret denizyolu taşımaları, belli yük cinslerine göre miktar (ton) olarak aşağıdaki tabloda görülmektedir.

67,5 milyon ton olarak gerçekleşen 2007 yılı denizyolu ihracatımızın en büyük kalemleri: İnşaat Demiri (%10,6), Feldspat (%5,7) ve Fuel Oil (%4,3) olmuştur. 152,3 milyon ton olarak gerçekleşen 2007 yılı denizyolu ithalatımızın ise en büyük kalemleri: Kömür (% 15,6), Ham Petrol (% 14,5) ve Hurda Demir (% 10,9) olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin denizyoluyla yapılan en büyük ithalat kalemlerini akaryakıt, dolayısıyla ham petrol teşkil etmektedir. Tüpraş Genel Müdürlüğü'nün web sayfasından alınan veriler ışığında, 2007 yılında 23,3 milyon ton ham petrol ithal edilmiştir.

Ülkemizin artan ithalat ve ihracat hacmi sonucunda, ithalatımızda ve ihracatımızda taşıdığımız mal cinsleri de değişmekte olup, 2007 yılı rakamları ile belli mal gruplarına göre uluslararası taşımamız şu şeklide sonuçlanmıştır;

İHRACAT	TON	İTHALAT	TON
İnşaat Demiri	7.159.662	Kömür	23.837.692
Feldispat	3.859.977	Ham Petrol	22.156.447
Fuel Oil	2.887.103	Hurda Demir	16.653.837
Genel Kargo	1.973.111	Kömür	6.260.574
Benzin	1.777.563	Rulo Saç	6.178.570
Çimento	1.698.540	Motorin	5.000.560
Kilinger	1.334.639	LNG	4.128.670
Kütük Demir	1.278.496	Gas Oil	3.300.374
Rulo Sac	856.712	Kütük Demir	3.231.187
Gas Oil	797.082	LPG	2.837.456
Dökme Çimento	753.857	Buğday	2.309.672
Mermer	702.738	Kimyasal (C4,ACN,PX)	1.840.932
Motorin	572.293	Demir Cevheri	1.640.622
Narenciye	518.789	Fuel Oil	1.551.694
Diğer	41.427.177	Diğer	51.385.314
Toplam	67.597.739	Toplam	152.313.601

Tablo 1.81: Yük Cinslerine Göre 2007 Yılı Türkiye Dış Ticaret Denizyolu Taşımaları
Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı WEB Sitesi

Bu tabloda diğer olarak belirtilen ve ürün cinsi belli olmayan rakam son yılların en hızlı gelişen taşıma şekli olan konteyner taşımalarını da kapsamaktadır.

OECD ÜLKELERİ	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	Toplam (Ton)	İhracat 1000 \$	İthalat 1000 \$	Toplam 1000 \$
A.B.D.	2.593.329	10.578.625	13.171.955	3.145.144	5.318.030	8.463.174
İtalya	6.637.017	2.428.641	9.065.658	4.366.586	5.197.640	9.564.226
Romanya	1.300.333	4.801.335	6.101.669	1.136.417	2.337.752	3.474.169
İspanya	4.055.259	1.459.401	5.514.660	3.201.519	3.179.009	6.380.528
İngiltere	2.032.153	2.978.526	5.010.678	4.664.658	2.432.811	7.097.469
Almanya	1.377.054	2.126.728	3.503.782	2.826.127	6.009.764	8.835.891
Bulgaristan	767.103	2.542.228	3.309.332	456.313	1.099.351	1.555.664
Kanada	394.373	2.504.952	2.899.325	282.802	691.716	974.518
Yunanistan	1.959.465	861.422	2.820.887	1.052.127	469.696	1.521.824
Belçika	811.508	1.914.408	2.725.916	1.066.285	2.032.545	3.098.830
Hollanda	951.882	1.771.457	2.723.339	1.234.323	1.699.645	2.933.967
Fransa	1.189.755	1.479.004	2.668.760	3.171.110	4.304.485	7.475.595
İsveç	209.152	2.152.162	2.361.314	401.573	756.413	1.157.986
Avustralya	102.384	1.963.392	2.065.776	249.829	416.642	666.471
Güney Kore	92.812	1.021.907	1.114.719	114.508	3.274.845	3.389.353
Portekiz	632.477	144.014	776.490	478.839	242.587	721.426
Finlandiya	155.569	526.987	682.557	310.272	736.668	1.046.941
Danimarka	108.853	388.848	497.701	269.644	283.196	552.840
Norveç	48.636	439.509	488.145	148.839	379.259	528.098
Polonya	241.645	218.783	460.428	278.256	654.008	932.264
Japonya	111.730	330.651	442.381	155.598	2.312.703	2.468.301
Avusturya	113.848	290.132	403.980	218.623	342.693	561.317
İrlanda	345.895	45.025	390.920	497.420	240.858	738.278
Slovakya	32.494	341.357	373.851	19.195	322.500	341.695
Macaristan	65.492	266.416	331.908	171.696	107.918	279.614
Meksika	153.568	45.005	198.573	182.236	208.093	390.329
İsviçre	54.119	61.169	115.288	138.155	407.499	545.654
Çek Cumhuriyeti	35.853	64.455	100.308	147.365	162.426	309.791
Lüksemburg	6.210	56.636	62.846	14.885	86.936	101.821
Yeni Zelanda	23.036	9.652	32.687	47.212	29.935	77.148
İzlanda	10.051	1.102	11.153	8.222	3.108	11.331
ABD Virjin A.	106	1.003	1.109	121	706	826
Güney Kıbrıs	93	0	93	292	1	293
Norfolk Adaları	39	0	39	21	0	21
Toplam	26.613.295	43.814.935	70.428.229	30.456.214	45.741.436	76.197.650

Tablo 1.82: 2007 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Hacmi
Kaynak: TÜİK

Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2007 yılında Türkiye, OECD ülkelerine 26 milyon ton ihracat ve 44 milyon ton ithalat gerçekleştirmiştir. Bu dönemde, 76 Milyar Dolarlık bir dış ticaret hacmi söz konusudur. Bu ticaretimizde ihracatta ABD, Yunanistan ve İtalya başı çekerken; ithalatta ABD, İtalya, İspanya, İngiltere, Almanya ve Fransa önde gelmektedir (Bakınız Tablo 1.82).

Deniz taşımacılığımızda en büyük payı gümrük birliği içinde olduğumuz AB ülkeleri almaktadır. 2007 yılında Avrupa Birliği ülkelerine denizyoluyla yapılan toplam dış ticaret hacmimiz 51 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu hacmin 23,7 milyon tonu ihracat, 27,7 milyon tonu ise ithalat taşımalarıdır. Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki 51,5 milyon tonluk dış ticaret hacmimizin %17,6'sı İtalya, %11,8'i Romanya ile ve %10,7'si İngiltere ile gerçekleşmiştir.

AB Ülkeleri ile denizyolu dış ticaret taşımacılığımızda, 2006 yılındaki 39,0 milyon ton'luk taşıma hacminin 2007'de 51,5 milyon ton'a, ithalat yüklerinin aynı dönemde 21 milyon ton'dan 27 milyon ton'a ve ihracat yüklerinin ise 18 milyon ton'dan 23,7 milyon ton'a yükseldiği görülmektedir¹⁹⁵.

Deniz taşımacılığının geçmişte dökme yüklerde olan ağırlığı değişmiş; son yarım yüzyılda konteyner taşımacılığının gelişmesi ile tüm yük gruplarına da hizmet verilmesine olanak sağlanmıştır.

Dünya üzerindeki konteyner kapasitesinin (TEU) %75'i ve bütün tam bölmeli konteyner gemilerinin % 71'i sadece 15 işletici (operator) tarafından kontrol edilmektedir. Bunların en büyüğü olan Maersk Line, dünya filo kapasitesinin %18,2'ini (1,6 milyon TEU) kapasitesini işletmektedir. Bu en büyük 15 işleticinin 8 tanesinin filolarının büyük kısmı küresel ittifak içinde yer almaktadır.

¹⁹⁵ Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2007, s.24

KONTEYNER HATLARI İŞLETMELERİ					
İşleten	Toplam		% Kiralama		Ortalama Gemi Boyutu TEU
	Adet	1000 TEU	Adet	TEU	
MAERSK LINE	456	1.605	62,1	51,8	3.520
MSC	263	975	37,3	39,3	3.708
CMA - CGM	200	626	73,5	64,2	3.129
EVERGREEN	158	552	38,6	38,3	3.495
HAPAG - LLYOD	127	440	51,2	46,0	3.463
COSCO	91	355	30,8	41,9	3.906
CSCL	74	349	54,1	49,2	4.716
HANJIN	80	336	76,3	71,8	4.197
APL	76	302	61,8	60,0	3.975
OOCL	64	296	62,5	53,6	4.624
MOL	86	276	67,4	59,1	3.214
NYK	76	272	57,9	46,4	3.582
K - LINE	73	263	58,9	45,0	3.606
YANG MING	84	258	41,7	35,2	3.075
CSAV / NORASIA	76	230	94,7	90,8	3.023
Diğer	712	1.497	56,7	53,7	2.103
Bilinmeyen	120	208	...	.....	1.735
Toplam	2.816	8.842	54,2	50,3	3.140

Tablo 1.83: Dünya'nın En Büyük Konteyner Hattı İşletmecileri (Haziran 2007)
Kaynak: ISL Mayıs-Haziran 2007

Ülkemizde de konteyner taşımacılığı hızla gelişmiş ve 2007 yılında 4,7 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği kayıtlarına göre özel ve devlet limanlarımızın son 5 yıllık konteyner elleçleme rakamları şu şekildedir:

	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%	2007	%
TÜRKLİM Üyeleri	1.543.786	61,84	1.956.105	63,48	2.175.274	65,89	2.568.631	67,19	3.389.867	72,00
TCDD Limanları	948.943	38,01	1.123.697	36,47	1.125.556	34,10	1.248.654	32,66	1.295.954	27,53
Diğerleri	3.661	0,15	1.549	0,05	310	0,01	5.442	0,14	22.339	0,47
TOPLAM	2.496.390	100,00	3.081.351	100,00	3.301.140	100,00	3.822.727	100,00	4.708.160	100,00

Tablo 1.84: Türkiye Limanları 2003 - 2007 Konteyner Elleçleme Miktarları (TEU)
Kaynak: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği web sayfası, www.turklim.org, erişim: 11.09.2008

LİMANLAR	YILLAR	YÜKLEME				BOŞALTMA				TOPLAM	TEU
		20		40		20		40			
		DOLU	BOŞ	DOLU	BOŞ	DOLU	BOŞ	DOLU	BOŞ		
HAYDARPAŞA	2003	27.334	10.916	30.442	9.045	37.026	3.915	37.276	5.875	161.829	244.467
	2004	26.952	19.146	33.810	19.824	49.461	2.293	52.865	3.066	207.417	316.982
	2005	31.785	21.380	36.165	19.786	56.422	2.726	53.928	4.279	226.471	340.629
	2006	26.640	35.966	34.432	31.147	69.544	525	66.944	1.173	266.371	400.067
	2007	21.497	41.624	33.529	31.623	70.749	295	63.718	2.366	265.401	396.637
MERSİN(*)	2003	62.213	7.836	55.865	24.588	39.592	30.958	67.176	15.627	303.855	467.111
	2004	68.862	3.515	66.053	28.365	39.676	33.074	85.409	14.109	339.063	532.999
	2005	79.936	5.470	67.712	38.775	50.868	35.729	94.295	11.361	384.146	596.289
	2006	100.480	6.496	71.922	33.434	58.604	48.593	96.070	13.362	428.961	643.749
	2007	30.869	1.153	26.228	14.143	20.268	13.877	38.418	4.218	149.174	232.181
İSKENDERUN	2003	1.036	0	0	0	593	0	58	0	1.687	1.745
	2004	138	0	16	0	207	0	115	0	476	607
	2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2006	26	0	0	0	26	0	0	0	52	52
	2007	21	0	0	0	10	0	20	266	317	603
SAMSUN	2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DERİNCE	2003	253	30	432	52	392	7	140	3	1.309	1.936
	2004	201	3	296	65	161	0	187	24	937	1.509
	2005	71	0	89	0	123	0	88	1	372	550
	2006	33	26	33	18	169	13	115	18	425	609
	2007	25	8	102	1	135	0	47	10	328	488
BANDIRMA	2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2004	0	0	9	0	0	0	9	0	18	36
	2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2007	2	0	2	0	3	0	0	0	7	9
İZMİR	2003	130.341	4.625	104.417	4.728	38.577	92.790	51.983	56.103	483.564	700.795
	2004	147.126	12.099	112.933	8.901	53.966	104.640	66.816	54.716	561.197	804.563
	2005	152.624	3.358	111.466	8.605	49.861	104.216	66.759	50.329	547.218	784.377
	2006	154.538	6.168	124.258	7.625	58.614	99.156	73.742	59.100	583.201	847.926
	2007	172.999	6.322	123.322	10.638	65.177	112.137	73.427	63.404	627.426	898.217
TOPLAM	2003	221.177	23.407	191.156	38.413	116.180	127.670	156.633	77.608	952.244	1.416.054
	2004	243.279	34.763	213.117	57.155	143.471	140.007	205.401	71.915	1.109.108	1.656.696
	2005	264.416	30.208	215.432	67.166	157.274	142.671	215.070	65.970	1.158.207	1.721.845
	2006	281.717	48.656	230.645	72.224	186.957	148.287	236.871	73.653	1.279.010	1.892.403
	2007	225.413	49.107	183.183	56.405	156.342	126.309	175.630	70.264	1.042.653	1.528.135

Tablo 1.85: 2007 Yılında TCDD Limanlarındaki Konteyner Elleçlemesi (TEU)

Kaynak: www.tcdd.gov.tr , erişim: 14.10.2008 (*) : 11.05.2007 Tarihinde özelleştirildi.

Konteyner taşımacılığında 2007 yılında bir önceki yıla oranla TEU bazında % 23,2 oranında artış görülmektedir.

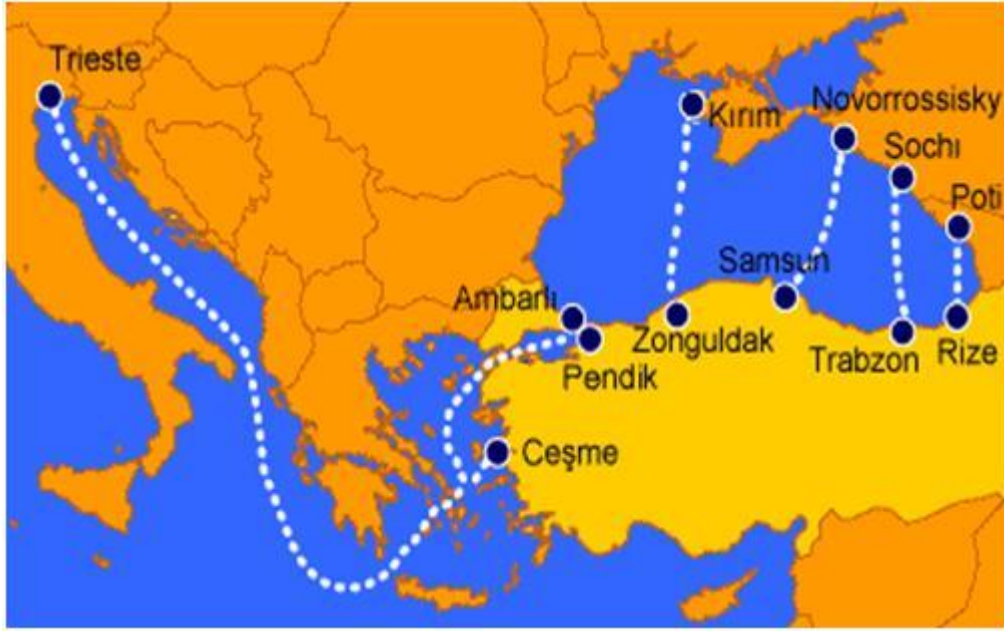
Türkiye'de kamu sektöründe konteyner elleçlemesi TCDD'ye bağlı limanlarda yapılmaktadır. TCDD'ye bağlı limanlardaki 2003-2007 yıllarına ait konteyner yükleme ve boşaltma tablosu (Tablo 1.85) incelendiğinde; TCDD limanlarında toplamda TEU bazında % 19,2'lik düşüş olmuş, 2007 yılında TCDD'ye bağlı limanlardaki TEU bazında elleçlemenin % 58,8'i İzmir Limanı'nda, % 15,2'si Mersin Limanı'nda ve % 25,9'u Haydarpaşa Limanı'nda yapılmıştır. Haydarpaşa Limanı'nda bir önceki yıla oranla TEU bazında % 17,4 artış gerçekleşmiştir. Mersin Limanı'ndaki özelleştirme nedeniyle, konteyner elleçlemesi rakamları 11.05.2007'ye kadar olan yükleme boşaltmaları kapsamaktadır.

Ro-Ro Taşımaları

Avrupa ile olan geçiş belgeleri sorunları, artan otoyol maliyetleri, çekici fiyatlarındaki artışlar, akaryakıt fiyatlarındaki değişim yeni bir taşıma şekli olan Ro-Ro taşımasını gündeme getirmiştir.

İzmir Çeşme Limanı'na yatırım yapılması, Ambarlı ve İzmit Körfezi limanlarının geliştirilmesi, Ro-Ro gemilerine özellikle UND Ro-Ro tarafından yatırım yapılması sonucu uluslararası deniz taşımacılığımızda Ro-Ro taşıması da önem kazanmaya başlamıştır. Karadeniz ülkeleri ile gelişen ticaretimizin sonucunda Karadeniz içinde Zonguldak, Samsun, Trabzon ve Rize illerimizde de küçük ölçekli de olsa Ro-Ro taşıması başlamıştır. Bu taşıma kapsamında, lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları da yer almaktadır.

31.12.2007 itibariyle filomuzda toplam 20 adet Ro-Ro gemisi mevcut olup, toplam dwt'u 164.469 toplam gwt'u ise 364.603'dur.



Şekil 1.82: Türkiye Ro-Ro Hatları

Yukarıdaki tabloda, 2005, 2006 ve 2007 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan (ihracat ve ithalat taşımaları) dolu araç sayıları yer almaktadır. Ro-Ro hatlarında 2007 yılında;

Karadeniz Bölgesinde;

- Rize-Poti hattında 741 araç (Nisan 2007 kapandı),
- Trabzon-Soçi hattında 6.457 araç,
- Samsun-Novorossisky hattında 18.767 araç ve
- Zonguldak-Kırım hattında ise 17.592 araç olmak üzere,

bölgesel toplam 42.816 araç taşınmıştır.

Marmara Bölgesinde; Pendik –Trieste hattında 130.469 araç ve Ambarlı-Trieste hattında 40.503 araç olmak üzere, bölgesel toplam 170.972 araç taşınmıştır.

Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 35.706 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 35.706 araçtır.

Ro-Ro Hatları		2005				2006				2007			
		İhracat		İthalat		İhracat		İthalat		İhracat		İthalat	
		Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
EGE	ÇEŞME-TRIESTE	16.376	646	11.198	799	17.302	797	11.366	710	19.616	694	14.751	645
		TOPLAM 29.019				TOPLAM 30.175				TOPLAM 35.706			
MARMARA	PENDİK-TRIESTE	50.729	2.212	48.472	1.949	53.632	3.207	55.522	3.051	59.288	3.121	64.374	3.686
	AMBARLI-TRIESTE	16.333	1.828	12.613	2.007	19.123	2.104	14.744	2.354	17.709	3.007	16.860	2.927
		TOPLAM 136.143				TOPLAM 153.737				TOPLAM 170.972			
KARADENİZ	RİZE-POTİ	2.561	41	1.045	0	470	10	258	3	0	0	0	0
	SAMSUN-NOVOROSSISKY	11.731	1.513	11.460	1.196	12.134	1.358	11.726	1.116	8.022	1.478	8.018	1.249
	TRABZON-SOCHI	1.553	0	1.850	0	2.957	0	3.617	0	2.845	0	3.612	0
	ZONGULDAK-KIRIM	4.352	2.486	4.471	2.404	5.231	3.371	5.465	2.970	6.622	3.260	5.625	2.085
		TOPLAM 46.663				TOPLAM 50.686				TOPLAM 42.816			
TOPLAM		221.825				234.598				249.494			

Tablo 1.86: 2005 - 2007 Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
KAYNAK: RODER

1.3.2.4. Uluslararası ve Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı

En yeni ve en az yararlanılan havayolu taşımacılığı; terminaller arasında yapılan, hızlı ve zamana bağlı bir nakliye türüdür. Değerli ürünlerin, küçük boyutlarda ve paketlenmiş biçimde taşınmasına uygundur. 500 kilometreden daha uzak mesafeler için elverişlidir. İlk yatırımı ve işletme giderleri yüksektir. Öte yandan, havayolu nakliyesinin sağladığı hız avantajı aynı zamanda depolama maliyetlerini azaltıcı bir etken olarak düşünülebilir.

Son yıllarda hava kargo yoluyla taşınan malların cinsi ve kompozisyonunu da değişmektedir. 1980'li yıllarda hava yoluyla taşınan kargo, her türlü yiyecek malzemesi, deniz ürünleri, gazete,

lüks giyim eşyası, ilaç ve yedek parçalar idi. 2000'li yıllara gelindiğinde ise malların cinsi ve kompozisyonu nitelik değiştirmiştir. Makine parçaları, elektronik, yüksek teknoloji enstrümanları, çiçek, canlı bitki, balık ve deniz ürünleri, araba yedek parçaları, ayakkabı ve pek çok dayanıklı tüketim malzemeleri taşınan malların ağırlığını oluşturmaktadır.

Dünyada özellikle son on yılda ticaretin küreselleşmesinin hız kazanmasıyla birlikte, Dünya ölçeğindeki iletişim, ulaştırma ve taşımacılık faaliyetleri baş döndürücü bir gelişme yaşamaktadır. Nakliye imkânları, özellikle e-ticaretin de yaygınlaşmasıyla ve dünyada üretimle tüketimin uluslararası nitelik kazanmasına paralel olarak gelişmiştir. Bu süreçte havayolu kargo taşımacılığı da hem Dünya çapında, hem de Türkiye'de büyük gelişmeler yaşamakta; havayolu kargo taşımacılığına talep artmaktadır.

14.10.1983'de kabul edilmiş bulunan Sivil Havacılık Kanunu çerçevesinde Türk hava taşımacılığı gelişmiştir. Uluslararası ticarete taşınan mallarda havayolunun payı giderek arttıkça, Türkiye hava kargo taşımacılığı da Dünya'daki gelişmelere paralel olarak son on yılda gelişmeler kaydetmiştir. Türkiye'de sanayinin gelişmesi, özellikle tekstil, elektronik, makine ve ekipmanları, bilgisayar, otomotiv ilaç sanayinin ve çiçekçiliğin gelişmesi, hava kargo taşımacılığına olan ihtiyacı ve kullanım oranını artırmıştır. Uzmanlarca, gelecekte AB'ne üye olacak Türkiye'nin tarihi ve kültürel bağlarının bulunduğu Türk Cumhuriyetleri'ne açılacak bir kapı ve önemli transit ülke durumuna geleceği, bu durumun Türkiye ve AB üyesi ülkeler ve Türk Cumhuriyetleri arasında direkt ve bağlantılı kargo trafiğini önemli oranda arttıracığı ifade edilmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin jeopolitik ve stratejik konumu ile etrafında bulunan 400 milyon nüfusluk pazarın avantajlarını kullanarak hem hava kargo taşımacılığında, hem de genel olarak tüm lojistik sektöründe bir lojistik üs olabileceği ileri sürülmektedir

Lojistik sektöründe hava taşıması ton veya ton-km olarak en az kullanılan taşıma şeklidir. Küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak artış göstermektedir. Ülkemizde de geçmişte yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde yük taşıması ile hava yük taşıması başlamış; daha sonra artan yük kapasitesi, uluslararası taşımalarda yabancı kargo uçaklarının ve milli hava yolu şirketimiz THY'nin girşimi ile kargo amaçlı uçakların devreye girmesini sağlamıştır. Artan kargo talebi sonunda hava kargo yatırımları artmıştır. İç hat hava kargo taşıması, 2007 yılında 393.000 ton'a, dış hat taşıması da 1.055.000 ton'a ulaşmıştır.

2002 yılından günümüze uçak sayımızın değişimi şu şekildedir. 2002 yılında 150 adet olan uçak sayımız 2007 de 250 adet'e ulaşmıştır.

YIL	HAVA ARACI SAYISI
2002	150
2003	162
2004	202
2005	240
2006	259
2007	250

Tablo 1.87: Yıllara Göre Türkiye Hava Aracı Sayıları

Uçuş ve kargo taşınması açısından da durum şu şekildedir:

YIL	İŞLETİCİ SAYISI	HAVA ARACI SAYISI	İÇ HAT KARGO	DIŞ HAT KARGO	TOPLAM KARGO	İÇ HAT UÇAK TRAFİĞİ	DIŞ HAT UÇAK TRAFİĞİ	TRANSİT UÇAK TRAFİĞİ	TOPLAM UÇAK TRAFİĞİ
2002	13	150	181.198	698.935	880.133	157.415	218.626	155.352	531.393
2003	11	162	188.936	742.255	931.191	156.301	218.505	154.218	529.024
2004	14	202	262.647	860.461	1.123.108	195.935	252.786	191.096	639.817
2005	16	240	315.858	933.697	1.249.555	264.805	286.867	206.003	757.675
2006	20	259	373.055	973.934	1.346.989	343.956	286.713	221.702	852.371
2007	20	250	414.192	1.131.833	1.546.025	365.136	323.432	247.099	935.667

Tablo 1.88 : Yıllara Göre Türkiye'de Uçuş ve Kargo Taşınması Rakamları

Dış hatlarda kargo trafiğinin tamamına yakın kısmı (%94) İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan gerçekleştirilmiştir. Bunu % 3 ile Ankara Esenboğa ve % 2 ile İzmir havalimanları izlemektedir.

Çeşitli hava limanlarımızdan yurt içi ve yurt dışı yapılan kargo sevkiyatları aşağıda verilmiştir;

Hava Liman ve Meydanları	2006			2007		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
Atatürk	141.496	503.405	644.901	148.803	586.017	734.820
Esenboğa	38.853	34.407	73.260	38.906	36.447	75.353
A.Menderes	36.349	28.711	65.060	41.953	31.881	73.834
Antalya	51.764	247.433	299.197	53.952	306.394	360.346
Dalaman	4.253	32.992	37.245	4.763	36.184	40.947
Milas-Bodrum	8.444	23.310	31.754	8.559	26.544	35.103
Adana	21.483	12.584	34.067	22.458	12.262	34.720
Trabzon	16.759	1.936	18.695	15.418	2.061	17.479
S.Demirel	58	417	475	90	550	640
Nevşehir-Kap.	47	345	392	269	391	660
Erzurum	4.927	563	5.490	5.833	543	6.376
Gaziantep	5.075	345	5.420	7.057	2.172	9.229
Adıyaman	325	0	325	485	0	485
Ağrı	275	0	275	504	0	504
Balıkesir	0	0		27	0	27
Bursa-Yenişehir	0	339	339	442	285	727
Çanakkale	15	0	15	346	2	348
Çardak	953	6	959	1.037	7	1.044
Çorlu	0	13658	13.658	0	4249	4.249
Diyarbakır	9189	420	9.609	8.903	440	9.343
Elazığ	908	0	908	1.580	0	1.580
Erzincan	520	0	520	778	0	778
Ferit Melen	5779	59	5.838	6.007	106	6.113
Gap Uluslararası	0	0	0	456	38	494
K.Maraş	294	0	294	434	0	434
Kars	3303	0	3.303	1.197	0	1.197
Kayseri	5410	4932	10.342	6.556	4835	11.391
Konya	1908	1126	3.034	1.844	862	2.706
Körfez	89	0	89	196	0	196
Malatya	5150	0	5.150	4.720	384	5.104
Mardin	1346	0	1.346	2.073	0	2.073
Muş	416	0	416	274	0	274
Samsun-Çarş.	4025	1733	5.758	4.655	1945	6.600
Siirt	203	0	203	164	0	164
Sivas	72	0	72	922	107	1.029
Şanlıurfa	772	0	772	519	0	519
Tokat	59	0	59	440	0	440
Uşak	100	0	100	243	0	243
Hatay	0	0	0	34	0	34
TOPLAM	370.619	908.721	1.279.340	392.897	1.054.706	1.447.603

Tablo 1.89: Havalimanları Bazında 2006-2007 Yük Trafikçi

Kaynak: DHMI web sitesi

1.3.2.5.Ulusal Depolama

Tedarik zinciri içinde hiç durmadan devam etmesi gereken mal hareketi zaman zaman kesintiye uğramaktadır. Talebin düşük, arzın yüksek olduğu noktalarda üretim fazlası ürünler belli bir zaman süresi içinde muhafaza edilmek üzere uygun koşulları sağlayan depolama hacimlerinde bekletilmektedir. Bunun dışında nakliye maliyetlerini düşürmek amacıyla özellikle ithalatta karşılaştığımız, büyük araçlarla uzak mesafelere taşıma yapılması söz konusudur. Bu şekilde toplu gelen ürünlerin belli bir süre içinde yerel dağıtımı için de depolarda bekletilmesi kaçınılmazdır.

Cumhuriyet döneminde devlet ağırlıklı sanayinin depolama ihtiyacı yine devlet tarafından karşılanmıştır. Çeşitli devlet fabrikaları ürettikleri ürünleri depolamış ve özellikle mevsimsellik gösteren üretimden elde edilen ürünler uzun zaman içinde satılmak amacıyla depolarda tutulmuştur. TMO de bu amaçla kurulmuş bir devlet kuruluşumuz olup hububat alımlarında depolama amacıyla faaliyet göstermiştir. Devletin et ve raf ömürlü üretimini muhafaza etmek amacıyla da Et ve Balık Kurumu bünyesinde soğuk hava depoları inşa edilmiştir.

Gümrükleme de yine başka bir depolama ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. İç piyasada depolama olmadığı, gümrük vergilerinin ve fonların yüksek olduğu ürünlerde, ithal ürünler, ithalat işlemleri yapılmadan önce vergiler ödenmeden depolanmak amacıyla devlete ait gümrüklü depolarda yani antrepolarda muhafaza edilmiştir.

Zaman içinde ekomoninin serbestleşmesi sürecinde özel sektör de kendi depolarını ve antrepolarını oluşturmuştur. Kurulan depolar genellikle fabrikaların içinde yer almış; temin edilen hammaddeler, yarı mamuller bu alanlarda stoklanmış; üretim sonrası da ürünlerin saklanması buralarda yapılmıştır.

Tüketimin artarak ölçeklerin büyümesi ile Anadolu'ya satış gündeme gelmiş ve büyük şehirdeki üreticiler ile ithalatçılar, bu ürünlerin dağıtımı ve satışı için bölge bayileri ve/veya distribütör adını verdiğimiz firmalara ürünleri satmış; bu firmaların yerel depolarında stoklanmış ve birer küçük dağıtım şirketi gibi verimsiz koşullarda ürün dağıtımını gerçekleştirmiştir.

Depolama sektöründe devrim yapan olay, zincir mağazaların ve süpermarketlerin açılmasıdır. Temin edecekleri ürünlerin doğrudan üreticiden alınmasını şart koşan bu satış merkezleri artık distribütörleri devreden çıkartmış ya ana üretici firma, kendi araçları ile veya çeşitli ölçekte lojistik firmaların devreye girmesi ile süpermarketlere ve zincir mağazalara teslim hizmeti vermeye

başlamıştır. Bu sayede, ana üreticilerin veya ithalatçıların merkezi yerde depo ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Bu güne kadar sadece taşıma yapan firmalar da yavaş yavaş depo ihtiyacını hissetmeye başlamışlardır.

Önce şehir içlerinde küçük depolarla çalışan lojistik firmaları ve üretici dağıtım sistemi, yavaş yavaş depolarını büyütme ihtiyacı duymaya başlamıştır. Artık 3.000-5.000 m² lik depolar, ürünün çeşitlenmesi ve ölçüklerin büyümesi nedeniyle, yeterli olmamaktadır. Yeni eğilim, en az 10.000 m² ila 100.000 m² alanlı depolarda çalışmaktır. Bu amaçla Goddman, Logiturk gibi kuruluşların yatırımları hız kazanmış, gayrimenkul şirketlerimiz lojistik depolama konusunda öncü olmuşlardır.

Mersin bölgesinde yapılacak olması düşünülen lojistik köy veya organize lojistik bölgesi çalışmaları, büyük bir depolama kapasitesi sağlaması açısından önemlidir.

Ülkemizde depolama konusunda yapılmış bir araştırma yoktur. Bu konuda istatistik bilgileri endüstri sayımlarından elde edilememiştir.

Bilinen tek gerçek, geçmişte kullanılan malların uzun süre saklanacağı depo alanları yerine; günümüzde cross-dock yani kapıdan kapıya aktarma şeklinde çalışan büyük, yüksek tavanlı, çok çıkış kapılı, her kapısında hidrolik yanaşma rampası ve yanaşma körüğü olan depolar inşa edilmeye başlandığıdır. Bugün için, klasik anlamda tarret forklift çalışacağı 1,80 metrelik dar koridorlu depolara ihtiyaç artmıştır.

Depo konusundaki talep, aynı zamanda arazi fiyatlarını da yükseltmektedir. Yüksek arazi fiyatları da depoların tek kat yerine 2-3 katlı hale gelmesine neden olmuştur. Çalışma verimini düşüren bu uygulamanın, depoları şehir dışına çıkartmak hatta lojistik köylere yatırım yapmak açısından gelecekte daha çok gündeme geleceğine eminim.

Depolarda üzerinde durulması gereken bir husus da yazılım kullanımınıdır. Doğru yazılım kullanımı malzeme bulunabilirliğini arttırmakta, depo içi hız sağlamakta, hatta gece vardiyalarını da gündeme getirmektedir. Gelecekte tüm depo işletmelerinin ruhsata bağlanacağı, aktivitelerin bildirileceği, depo içi yazılımlarla tesbit edilecek mal hareketinin merkezi bir iletişim portalında stoklanarak kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınacağı tahmin edilmektedir.

1.3.3. Dokuzuncu Kalkınma Planı ve Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejisinde Lojistik

1.3.3.1. Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda Lojistik

9. Kalkınma planı TC. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanmış ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 28.06.2006 tarihli kararı ile onaylanmış ve Türkiye'nin 2007-2013 dönemine ilişkin vizyonu ve temel hedefleri ortaya konmuştur.

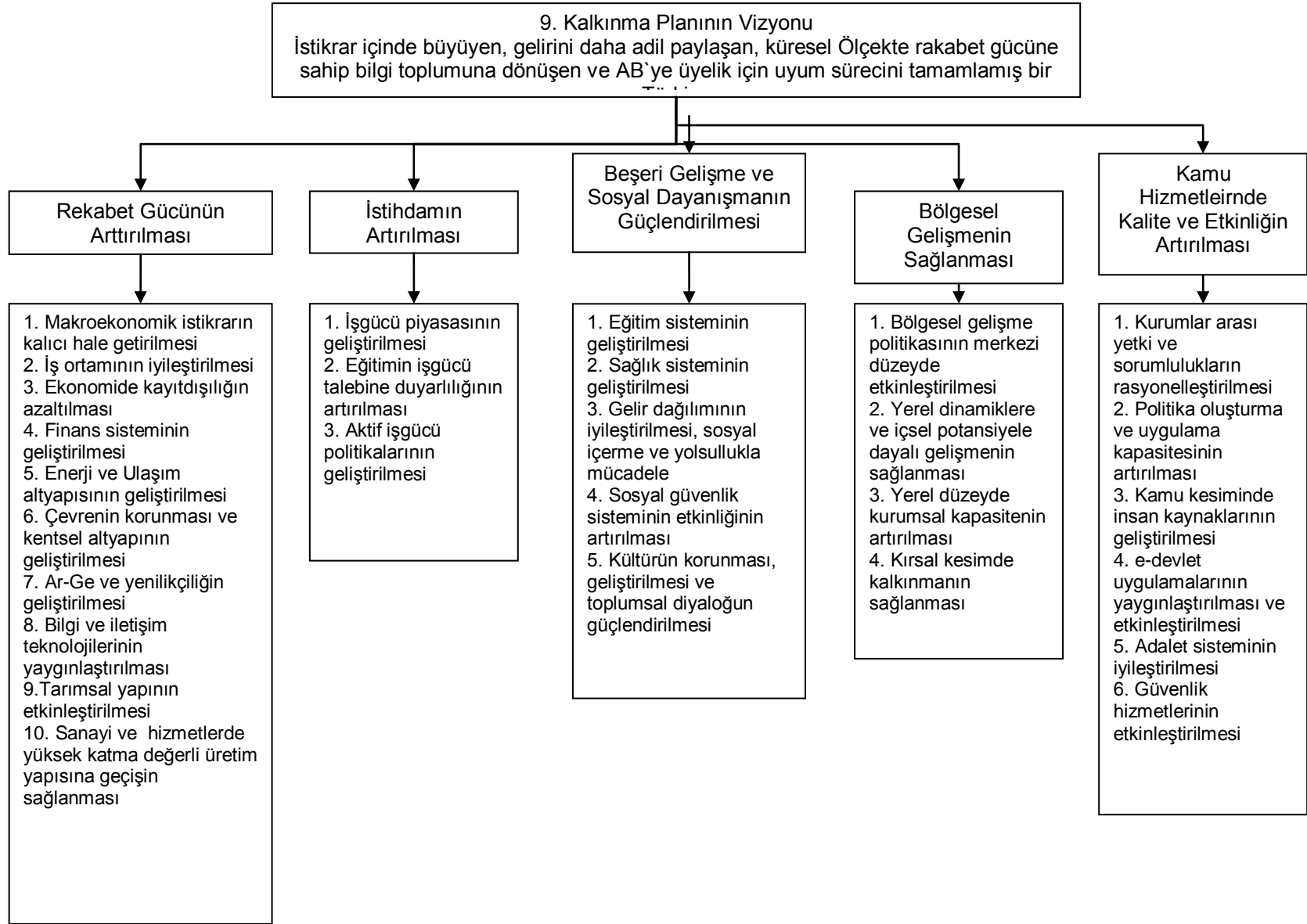
Kalkınma Planının Genel Yapısı

9. Kalkınma planı raporu temel olarak 8 bölümden oluşmaktadır. Bunlardan birincisi rapor hakkında genel bilgilerin verildiği Giriş bölümüdür. İkinci bölümde ise Planın vizyonu ve Temel İlkelerine değinilmektedir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 dönemine ilişkin uluslar arası gelişmeler ve temel eğilimler doğrultusunda, Türkiye ekonomisine ilişkin geçmiş dönemdeki gelişmeler ile mevcut ekonomik ve sosyal gelişmeler dikkate alınarak hazırlanmıştır. 2. bölümde planın vizyonu, **“istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye”** olarak belirlenmiştir.

Şekil 1.83'de 9. Kalkınma Planında öngörülen ekonomik ve sosyal gelişme eksenleri görülmektedir. Şekilde de görüldüğü gibi 9. kalkınma planı raporunda gelişme eksenleri 5 ana başlık altında toplanmaktadır. Bunlar ana başlıklarıyla “rekabet gücünün artırılması”, “istihdamın artırılması”, “beşeri gelişme ve sosyal dayanışmanın güçlendirilmesi”, “bölgesel gelişmenin sağlanması” ve “kamu hizmetlerinde kalite ve etkinliğin artırılması” olarak sıralanmaktadır.

Raporun 3. bölümünde uluslar arası gelişmeler ve temel eğilimlere değinilmektedir. Bu bölümde küresel ölçekte yaşanan sosyo-ekonomik ilişkilere, hukuk, bilgi teknolojileri gibi alanlardaki gelişmelere değinilmekte ve Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin bu ortamda yüklenmesi gereken roller sıralanmaktadır.



Şekil 1.83: 9.Kalkınma Planında Öngörülen Ekonomik ve Sosyal Gelişme Eksenleri

4. Bölümde Avrupa Birliğine katılım sürecinde uygulanması gereken politikalara değinilmiştir. 5. bölümde ise plan öncesi dönemde Türkiye`deki sosyal ve ekonomik gelişmeler açıklanmıştır. Bu değerlendirmeler 2. Bölümde öngörülen ekonomik ve sosyal gelişme eksenlerinin içerdiği 5 ana başlık ve alt açılımları bazında yapılmıştır.

Ulaşım konusunda yaşanan gelişmeler rekabet gücünün artırılması başlığı altında incelenmiştir. Ulaşım konusundaki mevcut durum analizine ileride daha detaylı olarak değinilecektir.

6. Bölüm plan dönemi hedef ve tahminlerini içermektedir. Bu bölümde 5.bölümde bahsedilen mevcut durum analizine yönelik plan yılı hedeflerine değinilmektedir. Temel ekonomik değişkenlere ilişkin plan hedefleri Tablo 1.90`da görüldüğü gibidir. Tabloda da görüldüğü gibi sektörel bazda tarım sektöründeki payın yaklaşık %2 oranında azalacağı, onun yerini Hizmetler ve Sanayi sektörlerinde %1`lik artışlar görüleceği hedeflenmektedir. GSYİH değerinin ise yıllık %7 oranında artış göstereceği ve kişi başına gelirin 2013 yılında 10.100 dolara çıkacağı beklenmektedir. Böylece GSYİH`nın 800 milyar dolara ulaşacağı ve Türkiye`nin dünyanın en büyük 17. ülkesi olacağı düşünülmektedir.

	2006		2013		2007-2013 Ortalaması
	Cari Fiyatlarla Milyar TL	GSYİH İçindeki Pay (%)	GSYİH İçindeki Pay (%)	GSYİH İçindeki Pay (%)	Reel Artış Oranı (%)
Tarım	54,8	9,9	7,8	7,8	3,6
Sanayi	142,9	25,9	27,2	27,2	7,8
Hizmetler	354,1	64,2	65,0	65,0	7,3
GSYİH	551,8	100,0	100,0	100,0	7,0
Toplam Tüketim	449,0	81,4	76,1	76,1	6,8
Kamu	68,8	12,5	9,8	9,8	1,6
Özel	380,2	68,9	66,3	66,3	7,2
Sabit Sermaye Yatırımları	117,2	21,2	24,2	24,2	9,1
Kamu	31,0	5,6	6,0	6,0	8,1
Özel	86,2	15,6	18,2	18,2	9,4
Toplam Nihai Yurtiçi Talep	566,2	102,6	100,3	100,3	7,5
Toplam Yurtiçi Talep	593,4	107,5	103,4	103,4	7,2
Mal ve Hizmet İhracatı	161,5	29,3	32,4	32,4	11,2
Mal ve Hizmet İthalatı	203,2	36,8	35,8	35,8	11,2

Tablo 1.90: 9.Plan Dönemi Genel Ekonomik Hedefler

Demografik göstergelerde görülen iyileşmeler ve bu iyileşmelerin plan döneminde de süreceği düşünüldüğünde 2013 yılında Türkiye'nin nüfus yapısının gelişmiş ülkelere benzemeye başladığını söylemem mümkündür. Tablo...`de demografik anlamdaki plan hedefleri görülmektedir.

Tabloda yıllık doğal artış hızının %1,24`den %1,01`e düşeceği görülmektedir. Bu düşüşe paralel olarak 0-14 yaş arası nüfus oranının da %28,1`den %25,3`e gerileceği hedeflenmektedir. Sağlık sektöründe yaşanan gelişmelere paralel olarak da bebek ölüm oranının %2,26`dan %1,85`e gerileyeceği düşünülmektedir.

	2006	2013
Toplam Nüfus, Yıl Ortası, Milyon Kişi	73,0	79,0
Yıllık Doğal Artış Hızı, Binde (Göçleri kapsamamaktadır)	12,4	10,1
Toplam Doğurganlık Hızı, Çocuk Sayısı	2,18	2,07
Bebek Ölüm Oranı, Binde	22,6	18,5
Doğuştan Hayatta Kalma Ümide, Yıl		
Kadın	74,0	74,8
Erkek	69,1	69,9
Toplam	71,5	72,3
Nüfusun Üç Ana Yaş Grubu İtibariyle Yüzde Dağılımı (%)		
0-14	28,1	25,3
15-64	66,0	68,2
65+	6,0	6,5

Tablo 1.91: 9.Plan Dönemi Demografik Hedefleri

İşgücüne katılım oranına bakıldığında ise kadınların işgücüne katılımının 2013 yılında artış göstereceği erkeklerin katılımında ise değişiklik olmayacağı görülmektedir. İstihdamın dağılımı bakımında ise hizmetler sektöründe önemli artışlar görüleceği tarım sektörünün payının ise düşeceği hedeflenmektedir.

Ulaştırma Altyapısına ilişkin plan hedeflerine daha detaylı olarak ilerleyen bölümlerde değinilecektir.

	2006	2013	2007-2013 Ortalaması
İşgücüne Katılma Oranı	48,6	50,7	49,8
Kadın	25,4	29,6	27,8
Erkek	72,2	72,2	72,2
İstihdam Artış Oranı	2,3	3,3	2,7
Tarım	-2,9	-2,9	-2,9
Tarım Dışı	4,4	4,9	4,5
Sanayi	3,6	2,0	2,5
Hizmetler	4,7	5,9	5,2
İstihdamın Sektörel Dağılımı			
Tarım	28,0	18,9	22,7
Tarım Dışı	72,0	81,1	77,3
Sanayi	19,7	19,4	19,8
Hizmetler	52,4	61,7	57,5
İstihdam Oranı	43,6	46,8	45,1
İşsizlik Oranı	10,4	7,7	9,6

Tablo 1.92: 9. Plan dönemi İstihdam Hedefleri

Ulaştırma Altyapısının Mevcut Durumu

Dokuzuncu 7 yıllık kalkınma planı öncelikle ulaştırma altyapısının mevcut durumu hakkında özet açıklamalar yapmaktadır. Raporun 5. bölümünde değinilen ulaştırma sektörü açısından plan dönemi öncesinde Türkiye'deki sosyal ve ekonomik gelişmeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

Genel Durum;

- Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır.
- Türkiye'de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu

ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olduğu bu planda belirtilmektedir.

- VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000 yılında yüzde 88,7'den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2'si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışı yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapısını korumuştur.
- Sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütünü dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorunu bu dönemde de devam etmiştir. Bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılmış ve Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları 2005 yılında tamamlanmıştır.

Demiryolu;

- Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı toplam 10.984 km olup bu ağın 8.697 km'si ana hattır. Mevcut demiryolu ağının 2.305 km'si elektrikli ve 2.665 km'si sinyallidir.
- Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirler arasındaki koridorlarda taşımacılık nispeten eskimiş bir altyapı üzerinde sürdürülmektedir. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirler arasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır.
- Demiryollarında tekel konumunda işletmecilik yapan TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmalarının yanı sıra yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçmek amacıyla Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin yapım çalışmaları devam etmekte olup, Ankara-Konya Hızlı Tren projesinin altyapı ihalesi yapılmıştır.

Denizyolu;

- Liman gelişim kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılmış olan Limanlar Ana Planı çalışması 2001 yılında tamamlanmıştır.

- Dünya sıralamasında 2000 yılında 18. sırada yer alan Türk deniz ticaret filosu, son yıllarda daha da belirgin olarak yaşanan finansman sorunları ve bayraktan kaçış nedenleri ile 2005 yılında 24. sıraya gerilemiştir.
- VIII. Plan dönemi sonunda limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin 1,9 milyon TEU'ya (Twenty-foot Equivalent Unit) ulaşması beklenirken 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Yap-İşlet- Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri ile Derince Konteyner Limanının inşaatı başlatılamamıştır. Kuzey Ege Liman Etüdü sonuçlandırılmıştır.
- Türkiye'de deniz emniyetinin güçlendirilmesi konusunda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla İspanya ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar tamamlanmıştır.

Havayolu;

- Ülkemizde 2006 yılı başı itibarıyla, trafiğe açık 37 havaalanı bulunmaktadır. 2000 yılında toplam 34,9 milyon yolcu taşınırken, bu sayı 2005 yılında 55,5 milyon yolcuya yükselmiştir. Biletler üzerinden alınan kamu payının düşürülmesi ve özel havayolu şirketlerinin iç hatlarda uçuşa başlaması yolcu talebini artırmıştır.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından işletilen havalimanlarındaki yolcu terminallerinde YİD modelinin uygulanmasına devam edilmiştir. Atatürk Havalimanı ve Antalya Havalimanı terminallerinin işletilmesi özel sektöre devredilmiş olup, bu yöntemin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.
- 2005 yılında çıkarılan yasaya rağmen, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün; düzenleme ve denetleme açısından sektördeki büyümeye uyum sağlayacak etkinliğe kavuşturulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Karayolu;

- Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan can kayıplarının yanı sıra uğranılan ekonomik kayıplar önemli bir sorun olmaya devam etmiştir. Ülkemizde trafik kazalarından kaynaklanan yolcu-km başına düşen ölü sayısı AB ortalamasının oldukça üzerindedir. 2004 yılı istatistiklerine göre, kentiçi ve şehirlerarası yollarda toplam 537 bin kaza

meydana gelmiştir. Bu kazalarda 4.428 kişi hayatını kaybetmiş, 136.229 kişi de yaralanmıştır.

- 2005 yılı başı itibarıyla köy yolları hariç 62 bin km uzunluğundaki devlet ve il yolunun yaklaşık 4.000 km'si stabilize ve toprak haldedir. VIII. Plan döneminde 170 km otoyol ve bağlantı yolunun yapımı tamamlanmış, İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen 117 km'lik yol ile birlikte toplam otoyol ağı 1.944 km'ye ulaşmıştır. Devlet ve il yollarında 2003 yılı sonrasında hız kazanan bölünmüş yol yapımları ile toplam bölünmüş yol uzunluğu 5.576 km. artışla 2005 yılında 9.441 km olmuştur. Ağır taşıt trafiğine uygun bitümlü sıcak karışım kaplamalı (BSK) devlet ve il yolu uzunluğu 7.080 km'dir. Yeni bölünmüş yolların büyük çoğunluğu sathi kaplamalı olarak inşaa edilmiş olup BSK'ya çevirme çalışmalarına başlanmıştır.
- Uluslararası karayolu taşımacılık filomuz, 2004 yılı verilerine göre yaklaşık 32.000 araç ve 1,4 milyon tonluk taşıma kapasitesiyle yılda yaklaşık 2 milyar dolar civarında gelir sağlamak ve ihracatımızın değer olarak yüzde 40'ını taşımaktadır. AB ülkelerinde araçlarımıza uygulanan geçiş kotası sınırlamaları sorun olmaya devam etmekte, filo kapasitesinin etkin kullanımını engellemektedir.

Kentiçi Ulaşım;

- AB üyesi ülkelerde, ulaşımda sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde, kentiçi ulaşım sorunlarında kapasite artırıcı çözümler yerine talep ve trafik yönetim uygulamaları ile bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı önem kazanmıştır.
- Hızlı ve plansız kentleşme, büyük kentlerde yaşanan yüksek nüfus artışı ve motorlu taşıt sahipliğindeki artış; kentiçi ulaşımda yaşanan fazla yakıt tüketimi, çevre kirlenmesi, kazalar ve trafik tıkanıklığı problemlerinin artarak devam etmesine sebep olmaktadır. Yerleşimin yoğun olduğu büyük kentlerde altyapı yapım maliyetlerinin yüksekliği ve mali kaynakların yetersizliği nedenleriyle gerekli yatırımlar yeterli ölçüde yapılamamakta, toplu taşıma hizmeti iyileştirilememektedir.
- VIII. Plan döneminde ülkemizde Eskişehir Tramvay, Bursa Hafif Raylı Sistem, İstanbul Yenibosna-Havaalanı Hafif Metro ve Eminönü-Kabataş Tramvay Hattı projeleri işletmeye alınmıştır. Halen 17 raylı sistem projesi Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Bursa ve Kayseri'de yapım aşamasında olup, Samsun ve Antalya'da ise iki tramvay hattının ihale süreci devam etmektedir.

Plan Dönemi Ulaştırma Hedef ve Tahminleri

TCDD'nin taşıma tekeline son verilmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması, yolcu seferlerinin klasik trenlerden hızlı trenlere kayması ile yük trenlerine ayrılacak ilave kapasite ve özel sektörün verimlilik artışları dikkate alınarak 2007-2013 döneminde yurtiçi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama yüzde 12'lik artış öngörülmüştür. Yurtdışı demiryolu yük taşımaları gelişme potansiyeli en yüksek iş alanıdır. Almanya-Türkiye arasındaki yaklaşık 2200 kilometrelik uzun taşıma parkurunun getirdiği doğal avantaj ve Avrupa'da TIR filolarının karşılaştığı zorluklar nedeniyle büyük ithalatçı firmalar uluslararası demiryolu alternatifini seçmeye başlamıştır. Uluslar arası demiryolu taşımalarında VIII. Plan döneminde yaşanan yüksek artışın Dokuzuncu Plan döneminde de devam ederek yıllık ortalama yüzde 25'lik bir artış sağlanması öngörülmektedir.

Aşağıdaki tabloda 2013 yılı ulaştırma hedefleri görülmektedir. Tabloda da görüldüğü gibi karayolu yol uzunluğunun devlet ve il yollarında ikiye katlanacağı bölünmüş yol uzunluğunun ise 5559km artacağı görülmektedir. Havayolu yolcu trafiğinin de neredeyse iki katı bir hacim değerine ulaşacağı tahmin edilmektedir.

	2006	2013	2007-2013
Demiryollarında 1.Anahat Uzunluğu	8.257	9.195	938
a) Yeni Hat Yapımı			938
b) Hat Yenileme			1.000
Karayolu Bölünmüş Yol Uzunluğu	9.441	15.000	5.559
BSK Kaplamalı Devlet ve İl Yol Uzunluğu	7.500	14.500	7.000
Havaalanı Yolcu Trafiği (milyon-yolcu)	60	110	50

Tablo 1.93: Ulaştırma Hedefleri

Aşağıdaki tabloda yük taşımacılığında Milyon ton-km bazında taşımacılık değerleri ve artışlar görülmektedir. Gerek yurt içinde gerekse yurtdışında en büyük artışın demiryolu taşımacılığında olması hedeflenmektedir.

	2006	2013	2007-2013 (%)
Yurtiçi			
Karayolu	169.500	248.000	5,6
Demiryolu	11.505	25.400	12,0
Denizyolu	5.400	8.400	6,5
Havayolu	468	659	5,0
Boruhattı			
Hampetrol	2.655	2.685	0,2
D.Gaz (milyon m küp)	29.253	49.844	7,9
Yurtdışı			
Demiryolu	1.730	8.248	25,0
Denizyolu	749.000	1.740.000	12,8
Havayolu	2.613	4.777	9,0
Boruhattı			
Hampetrol	7.583	71.174	37,7

Tablo 1.94: Yük Taşımacılığında Beklenen Gelişmeler (Milyon Ton – km)

1.3.3.2 Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejisi'nde Lojistik

Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesinin birlikte yaptığı Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejisi Çalışması Haziran 2005`de tamamlanmıştır. Çalışma 3 aşamadan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi Mevcut durumu ortaya koymaktadır. İkinci bölümde mevcut durumun analizi, gelişme öngörülerini ve çözüme yönelik değerlendirmeler yer almaktadır. Üçüncü bölümde ise sonuçlar ve öneriler yer almaktadır.

Bu Rapor, Ulaştırma Bakanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü arasında imzalanıp, 18.12.2003 tarihinde yürürlüğe giren protokol uyarınca başlatılmış bulunan "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Projesi"nin;

- Türkiye ulaştırması ve lojistiği için amaç, ilke ve politikalar,
- Ulaştırmanın dünyadaki gelişimi,
- Türkiye'nin sosyo- ekonomik durumu, analizi ve gelişme öngörülerini ,
- Mevcut durumun saptanması

bölgelerini içermektedir. Bununla birlikte, raporun büyük kısmı Türkiye'de ulaştırma ve lojistiğin mevcut durumunu ortaya koymak amacıyla yöneliktir.

Ulaşım sistemi açısından genel amaç hedef ve stratejilerine değinilen ikinci bölümde, Türkiye Ulaşım Ana Planı Çalışmasının ana amacı; “ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; kullanıcıya, en uygun nitelikte, ulusal güvenlik gereklerini yerine getirecek biçimde, güvenli ve çevre dostu olmak koşuluyla en ucuza, çağın teknolojilerini kullanarak, uluslararası kurallarla ve AB politikalarıyla uyum içinde, aksama olmaksızın ve kesintisiz sağlamak” olarak tanımlanmıştır.

Projenin başlıca amacı; ileride hazırlanacak Ulaştırma Ana Planı'na altlık olmak üzere, ulaşım türlerine ait altyapı, taşıma ve işletmeye yönelik verilerin belirli bir dönemi kapsamak üzere mümkün olan ayrıntıda toplanarak, bir başka deyişle Ulaştırma Ana Planı hazırlanmasının ilk aşaması olan envanter araştırması yapılarak, bunların analizi, mevcut uygulamaların değerlendirilmesi ve kısa sürede sonuç alınabilecek önerilerin geliştirilmesidir. Konunun, ulusal güvenlik, turizm ve çevreyle ilgili yönleri de değerlendirmeler aşamasında dikkate alınacaktır.

Türkiye Ulaştırması ve Lojistiği İçin Amaç, İlke ve Politikalar

Bu çalışma, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile 58 ve 59. Hükümetlerin programında yer alan temel görüşleri anımsamak; amaç, ilke ve politikaların belirlenmesi yaklaşımına ışık tutmayı amaçlamaktadır.

Ulaştırmanın ana amacı, ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; kullanıcıya, en uygun nitelikte, ulusal güvenlik gereklerini yerine getirecek biçimde, güvenli ve çevre dostu olmak koşuluyla en ucuza, çağın teknolojilerini kullanarak, uluslararası kurallarla ve AB politikalarıyla uyum içinde, aksama olmaksızın ve kesintisiz sağlamaktır.

Bu amacı gerçekleştirmeye yönelik temel ilkeler, ulaşım türlerinin kamu hizmeti yükümlülüğü, vergi, fiyat tarifesi uygulaması vb. açılardan eşit işlem görmesi, dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi, sistemin bütünselliğinin gereği ulaşım türlerinin eşgüdümünün sağlanması, toplu taşımaya öncelik verilmesi, ulaşım sisteminin planlara dayalı olarak geliştirilmesi ve planların üç yılı geçmeyen aralıklarla güncelleştirilen esnek ve dinamik bir yapıya sahip olması, plan ve diğer kararlar için veri tabanının oluşturulması ve sürekli güncel tutulması, çağdaş ve ekonomik donanım, bilişim, iletişim teknolojilerinden yararlanılması, yatırım kararlarında finansman konusunun mutlaka çözüme kavuşturulmasıdır.

Ulaştırma politikaları ise, öncelikle mevcut ulaşım ağının iyileştirilmesi ve en etkin biçimde kullanılması, ağın yeni yatırımlarla tamamlanması, yatırımların gerçekleştirilmesi için gerekli finansmanın oluşturulmasına yönelik düzenlemelerin yapılması, ulaşım ile ilgili her türlü

gelirin yalnız ulaştırma yatırımlarında kullanılması, ulaştırma ile ilgili sanayilerin geliştirilmesi, Türkiye üzerinden transit geçişin sağlanması amacıyla uluslararası alanda gerekli çabanın gösterilmesi, Türkiye'nin jeopolitik konumunun sağladığı olanakların iyi değerlendirilmesi, ulaştırma kuruluşlarında yönetim ve örgütlenmenin yeniden yapılandırılması, ulaştırma ve lojistik alanında gereksinim duyulan nitelikli personelin yetiştirilmesi, lojistikteki gelişmelerin izlenmesi ve işbirliği ve bütünleşme olanaklarının değerlendirilmesidir.

Ulaştırmanın Dünyadaki Gelişimi

Ulaştırma, gereksinimin ve olanakların, daha yaygın deyimiiyle talep ve arzın karşılıklı etkileşimi bağlamında gelişmiştir, gelişmektedir. Giderek ekonomisi büyüyen ve zenginleşen dünyada, daha fazla taşıma, daha güvenli, daha kısa sürede, daha konforlu, güvenilir ve dakik ulaşım isteği ne çıkmaktadır. Bilim ve teknolojinin gelişimi sayesinde, bu gereksinim ve istekler doğrultusunda ulaştırma sistemi oluşmakta ve varlığını sürdürmektedir.

Dünya Ulaştırmasına Genel Bakış

Günümüzün ulaştırması, karayolu ve otomobil egemenliği altındadır. Bu yüzden diğer olumsuzluklara ek olarak, çevreye zararları yaşamsal önemdedir. Hemen her ülke için, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu, boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan en uygun oldukları yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve dolayısıyla etkin bir ulaştırma sistemine kavuşmasına çaba gösteren politikaların geliştirilip gerekleştirilmelerinin önemi büyüktür. Yolcu taşımacılığında, toplu taşıma önceliği ilkesini de kapsayacak yüksek hızlı trenlerin ve kentsel raylı sistemlerin, geleceğin temel ulaştırma türleri olacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

Yük taşımacılığında ise, kapıdan kapıya taşımanın kaçınılmaz gereği ile tüm olumsuzluklarına karşın karayoluna gereksinim bulunmaktadır. Gelecekte, yük taşımacılığı için tek ulaştırma türünden daha çok, türlerin gereken ve uygun oldukları yerde hizmet sundukları kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanılacaktır.

Güvenli, hızlı, güvenilir, dakik, ucuz ve dengeli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ve sürdürülmesi, ulaştırma politikalarında ciddi değişimleri gerektirmiş ve gerektirmektedir. Bunun sonucunda da ulaştırmada Rekabete Dayalı Etkin ve Verimli Hizmet retimi her geçen gün daha iyiye doğru gitmektedir.

Ulaştırma Altyapılarının Finansmanı Sorunu kaliteli hizmet üretiminin en önemli sorunlarının başında yer almaktadır. Yapılan yatırımlar çok uzun vadede kar getirmekle beraber, geri

dönüşümü olmayan kalıcı yatırımlardır ve bu noktada devlet yani kamunun katkısı zorunlu hale gelmektedir. Kısacası, ulaştırma yatırımlarının özel sektör tarafından gerçekleştirilmesi olanağı, önemli bir açılım sağlamakla birlikte kamunun katkılarında da gereksinim kaçınılmaz olmaktadır. Bu durum kamu-özel girişim ortaklığını (public-private partnership “PPP”) gündeme getirmektedir. Bu bağlamda, çok değişik şekillerde kamu ve özel sektörün önemli ulaştırma yatırımlarını oluşturmaya yönelik verimli işbirliği amaçlanmaktadır.

AB Ulaştırma Politikaları ve Sistemdeki Gelişmeler

Avrupa Topluluğu Komisyonu, Roma Anlaşması ile üç alanda ortak politika oluşturma konusunda anlaşmıştır. Bunlar “dış ticaret”, “tarım” ve “ulaştırma”dır. Hem bütünleşmeyi sağlamak, hem de ekonomik gelişmeyi hızlandırmak amacı, ulaştırmanın gündeme girmesine ve gündemde kalmasına neden olmuştur.

Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından, 1961 yılında hazırlanan memorandumdaki, ulaştırmayla ilgili amaçlar ve ilkeler; serbest rekabet ortamı yaratılması, kullanıcılara tür seçimi konusunda serbestlik sağlanması, ilgili kuruluşların mali/ticari açıdan bağımsız/özerk hale getirilmesi, altyapı organizasyonunun sağlanması, fiyat sisteminin geliştirilmesi, karayolu taşımacılığı önündeki engellerin kaldırılması, vergilendirme, paralı geçiş, devlet müdahalesi konularında farklı muamelelerin ortadan kaldırılması olarak sıralanmıştır.

Pahalı bir ulaştırmanın ötesinde, kabul edilemez düzeydeki dışsal etkilerin önlenmesi, yani güvenliğin artırılması ve akılcı bir politikanın gereği, mali yapısı sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin gerçekleştirilmesi, AB'nin temel amacını oluşturmuştur.

Avrupa Komisyonu, Eylül 2001'de kabul ettiği Beyaz Kitap¹ ile ilk kez kullanıcı gereksinimlerini, stratejilerinin temelini koydu ve bu anlayışla 60 önlem geliştirdi. Bu önlemlerin birincisi, demiryollarını, denizyollarını ve iç suyollarını canlandırarak ve bunlar arasında bağlantılar kurarak, havayolunun da kontrollü büyümesini sağlayarak 2010'a kadar ulaştırma türleri arasındaki dengeyi oluşturmaktır.

Avrupa ulaştırma politikası bağlamında, doğu yönünde öngörülen ilgi alanı, Pan-Avrupa Koridorları üzerinden Karadeniz'e ve daha ötede Orta Asya'ya uzanan coğrafya olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi'nin ülkemiz açısından büyük önemi bulunmaktadır.

Gösterilen tüm çabalara karşın, AB’de ulaştırmanın durumu, kaygı verici olarak belirtilebilir. Çünkü genelde; sistem dengesiz gelişmiştir, ana arterler karayolu, demiryolu, havayolu olarak sıkışık durumdadır, kentlerdeki sorunlar daha ağırdır, toplum sağlığına, çevreye olumsuz etkiler artmıştır, ulaşım güvenliği yetersizdir. Ekonomik gelişmeye bağlı olarak ve birliğin genişlemesi nedeniyle sorunların daha artacağı öngörülmektedir.

Türkiye İle İlgili Uluslararası Koridorlar ve Bağlantılar

Günümüzde küreselleşmenin ve ülkeler arasındaki ekonomik rekabetin bir sonucu olarak uluslararası ulaşım bağlantılarına geçmişte olduğundan daha çok gereksinim duyulmaktadır.

Ülkemizin Doğu Avrupa, Batı Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika arasındaki geçiş bölgesi konumu ve çok modlu ulaşıma elverişliliği, eski dönemlerde olduğu gibi, bugün de uluslararası transit taşımacılık alanındaki önemini korumaktadır. Bu nedenle, ülkemizin kendi ulaşım sistemini geliştirme yönündeki ulusal politikasını belirlerken uluslararası bağlantıların da ele alınması zorunlu görülmektedir.

Avrupa Uluslararası Ulaştırma Koridorları’na ilave olarak ülkemizin içinde olduğu, ayrıca henüz içinde olmamasına karşın ülkemizi yakından ilgilendiren karayolu ve demiryolu bağlantıları; Pan-Avrupa 4. Koridoru, Pan-Avrupa 8. Koridoru, Pan-Avrupa 10. Koridoru, İstanbul-Selanik Avrupa Ulaştırma Koridoru, BM Avrupa Ekonomik Komisyonu, (AEK) Koridorları, BM Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP) Koridorları, Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Örgütü Koridoru, Karadeniz Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Bağlantıları olarak isimlendirilmiştir.

Bu koridorların yanında; ülkemiz karayolları için; E-Yolları ağı, Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Ağı, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ), Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP), TRACECA Projesi, Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (KGK) projeleri, demiryolları için ise; BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) Tarafından Belirlenen Hatlar, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Ağı ve İstanbul-Selanik Avrupa Ulaştırma Koridoru projeleri yer almaktadır.

Türkiye’nin Sosyo-Ekonomik Durumu, Analizi Ve Gelişme Öngörüleri

1980 sonrası Türkiye’ye bakıldığında; ekonominin dünya ile bütünleşmesinin arttığı, ithalat ve ihracatın dünyada ticareti yapılır mallara doğru hızla kaydığı, buna karşılık kamu kesimindeki

harcamaların kontrol altına alınamaması ve etkin bir vergi sistemi olmaması nedeni ile, bütçenin giderek artan oranda açık verdiği söylenebilir. Bütçe açıkları dış ve iç borçlanma ile finanse edilmiş ve giderek artan reel faizler yüzünden borçlar hızla yükselmiş ve 1990'ların sonunda çevrilmesi zor bir noktaya gelmiştir.

Bu bağlamda, daha detaylı analiz yapabilmek amacı ile Türkiye'nin sosyo-ekonomik durumunun önemli sayılabilecek göstergeleri incelenmiş ve daha sonra da sosyo-ekonomik yapının, Türkiye'deki yolcu ve yük taşımacılıkları üzerine etkilerini saptamak üzere, ulaşım türlerinin her biri için yolcu ve yük taşımacılığının karakteristik tahmin denklemleri elde edilmeye çalışılmıştır.

Nüfus ve Demografik Yapı

Türkiye'nin nüfusu 1980-2002 döneminde giderek daha az artış göstermektedir ve Türkiye'de okuma yazma bilenlerin oranı hızla yükselmektedir.

Kentleşme

Endüstrileşmenin şehirlerde yoğunlaşması ve iç göç nedenleri ile şehirleşme oranı düzenli olarak artmaktadır.

İstihdamın Sektörel ve İstihdam Türüne Göre Durumu

İşsizlik oranı genel ekonomik dalgalanmalara uyum göstermektedir. Genel dağılım %8'ler civarındadır. Kent nüfusundaki işsizlik oranı kır nüfusuna göre daha fazla dalgalanma göstermektedir.

Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

Türkiye'nin milli geliri ortalama %5 civarında büyürken, bu büyüme dalgalanmalı bir şekilde gerçekleşmektedir. Hızlı büyüme dönemlerini, büyük resesyon dönemleri izlemektedir. Bu yapı ile, ortalama %5 büyüme gerçekleşse de, etkisi daha zayıf olmaktadır ve ekonomide durağanlık sağlanamamaktadır. Bu durum da ekonomik kararların sağlıklı verilmesini önlemektedir.

Gayri Safi Milli Hasıla

Türkiye’de milli gelir içinde tarım ve sanayinin payı azalırken, hizmetler sektörünün payı yükselmektedir. Bu durum genelde bütün sanayileşen ülkelerde görülen bir olgudur.

Kişi Başına Gelir

Kişi Başına düşen gelir, 1998 yılına kadar sürekli artış gösteren kişi başına milli gelir, bu yıldan sonra giderek düşme eğilimi göstermiş ve 2001 yılında en düşük düzeyine inmiştir.

Gelir Dağılımı

Türkiye’de gelir dağılımı bozuktur. Diğer ülkeler ile karşılaştırma yapıldığında en dengesiz gelir dağılımına sahip olduğumuz görülebilir.

Yatırım/GSMH

Kamu yatırımları 1998’de en yüksek düzeye ulaşmış daha sonra dalgalanmakla birlikte düşüş seyri göstermiştir. Özel yatırımlar ise 1998 yılında en düşük seviyesindeyken giderek artmaktadır.

Uluslararası Ticaret

Dış ticaretin milli gelir içindeki payı yükselme eğilimindedir. Türkiye’nin dış piyasalarla bütünleşmesi ve küreselleşme, hem ihracatta hem de ithalatta artışa yol açmaktadır. Buna karşın, Türkiye her dönem dış ticaret açığı vermektedir. Bu açığı, sermaye hareketleri de karşılayamadığından, dış borçlanmaya gidilmektedir. Bu nedenle Türkiye’nin dış borç yükü de hızla artmaktadır.

Mevcut Durumun Genel Değerlendirilmesi

İrdelenen dönemden bu yana 2004 yılında Türkiye ekonomisi hala kırılgan bir yapıya sahiptir. Dengeler kalıcı hale gelmemiştir. Kamu kesimi reformu yapılamamış, borçlanma gereksinimindeki azalış salt reel faizdeki düşüştenkaynaklanmıştır. Daralan iç pazar yerine dış pazara yönelen sanayici, tekrar iç piyasanın canlanması ile iç pazara dönebilir ve ithalatın yüksek olması nedeni ile dış ticarete büyük sorunlar yaşanabilir. Türkiye’nin bir geçiş aşamasında olduğu söylenebilir. Bu süreç sonunda ya ekonomisini düzelterek ve istikrarlı bir

makroekonomiye kavuşacak ya da derin bir krizle tekrar geriye dönüş sürecine girecektir.

Türkiye'nin Sosyoekonomik Gelişimi ile Türlerle Göre Taşımacılık Arasındaki İlişki

Bu çalışma kapsamında; Demiryolu Yük Taşımacılığı (Ton-km) Tahmin Denklemi, Denizyolu Yük Taşımacılığı Tahmin Denklemi, Karayolu Yük Taşımacılığı (Ton- km) Tahmin Denklemi, Karayolu Taşıt-km Tahmin Denklemi, Havayolu Dış Hat Yolcu Sayısı Tahmin Denklemi, Havayolu İç Hat Yolcu Sayısı Tahmin Denklemi ve Havayolu Yolcu Taşımacılığı (Yolcu-km) Tahmin Denklemi, kullanılarak modellemeler yapılmıştır. En iyi tahmin değerlerine ise logaritmik regresyonla ulaşılmıştır.

Yolcu ve Yük Taşımacılığının İleriye Yönelik Projeksiyonları

Tahmin modellerinin sonuçları bir bütün olarak irdelendiğinde, bir ağ yapısı ortaya çıkmaktadır. GSMH ve Dış Ticaretin; havayolu, demiryolu ve karayolu yük ve yolcu taşımacılığı tahminlerinde belirleyici bir rol oynadığı görülmektedir. Bunun yanısıra demiryolu ve karayolu yük taşımacılığı arasında da önemli bir etkileşim göze çarpmaktadır. Bu çalışmada yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin projeksiyonların gerçekleştirilmesi için senaryo analizinden yararlanılması doğru olacaktır. Söz konusu senaryo analizlerine ikinci raporda yer verilecektir.

Mevcut Durumun Saptanması

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Çalışmasının bu aşamasındaki ana amaç; yorum ve çözümleme çabasına girmeksizin, ulaştırma sistemini oluşturan taşıma türlerinin ve lojistik sektörünün mevcut durumunu "İş Tanımı"ndaki sistematiğe uygun olarak, çok yönlü ve kapsamlı biçimde ortaya koymaktır.

Bu kapsamda; karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, boru hatları ve lojistik üzerine mevcut durum saptama çalışmaları yapılmıştır.

Karayolu

Yolcu ulaşımında başlangıç ve varış noktaları, yük taşımacılığında ise üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız bir ulaşım olanağı vermesi, taşıma kapasitesi ve güzergah seçiminde esneklik sağlaması, parça yüklerin daha kolay ve belli mesafelere kadar daha hızlı taşınabilmesi karayolu taşımacılığının başlıca özellikleridir.

Dünyadaki gelişmenin benzeri ve daha belirgini ülkemizde görülmektedir. Toplam yolcu ve yük taşımalarında karayolu taşımasının payı diğer taşıma türlerine göre çok yüksektir. Bu durum ülkemizin enerji olanaklarına ters düşmesi yanında karayolu ağının kısa sürede bozulmasının ve çevre kirlenmeleri ile kazalar açısından yaşanan olumsuzlukların başlıca sebebidir.

Ülkemizdeki karayolları ayrı bir niteliği olan orman yolları nazara alınmazsa otoyollar, devlet yolları, il yolları ve köy yolları olmak üzere dört sınıfa ayrılmaktadır. Bunlardan köy yolları Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı bünyesindeki Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından planlanır, yapılır ve bakım altında tutulur. Otoyollar, devlet yolları ve il yollarının planlanması, yapımı, bakımı ve işletilmelerinden Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bünyesindeki Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumludur.

Karayolu fiziki altyapıları; Türkiye karayolu ağındaki yol üstyapılarının mevcut durumu, üstyapı bozulması ve bakım, dingil yükü ölçüm ve değerlendirme çalışmaları, köy yolları ve makine parkı olmak üzere detaylı olarak ele alınmıştır.

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Projesi trafik ve karayolu güvenliği çalışmaları çerçevesinde; karayolu ağındaki trafik hacim (YOGT) değerleri, karayolu ağı üzerinde işaretleme, karayolu ağındaki özel ve akıllı ulaşım donanımları, karayollarında yol kenarı anketleri, karayolu trafik güvenliği, karayolu güvenliğine yönelik çalışmalar, araç teknik denetimleri ve kayıtlı taşıt sayıları olmak üzere çok ayrıntılı veriler toplanmıştır.

Türkiye'de karayolu ile şehirlerarası ve uluslararası yolcu ve yük taşıması Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün gözetimi ve denetiminde yapılmaktadır. Yurtiçi Yolcu Taşımaları, Uluslararası Yolcu Taşımaları, ASOR Anlaşması, INTERBUS Anlaşması, Yurtiçi Şehirlerarası Yük Taşımaları, Uluslararası Yük Taşımaları, Transit Taşımaları, Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği, UBAK (Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı) ve Ulaş-Net Projesi bu karayolu taşımalarının mevcut durumu kapsamında detaylı olarak ele alınmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti 58. Hükümeti'nde birincil hedef 15000 kilometre bölünmüş yol inşaa edilmesidir. Bu kapsamda karadeniz sahil yolundan GAP bölgesine kadar çeşitli bölünmüş yol projeleri uygulamaları başlanmış veya devam etmektedir. KGM'nin Türkiye genel bütçesinden aldığı pay 1960'lı yıllardan bu yana değişiklik göstermekte ve yapılan tahminler doğrultusunda bu oranın ilerki yıllarda %40 düzeyinde olacağı planlanmaktadır.

Demiryolu

Demiryolu tarihinin başlangıcının 1830 yılı olduğu söylenir. Demiryolları kentsel ulaşım, yük taşımacılığı ve deniz ulaşımının olmadığı bölgelerde karayolu taşımacılığı için çok önemli bir alternatiftir. Bu kapsamda gerek ABD gerek ise Avrupa Birliği raylı sistemlere gereken önemi vermekte ve büyük yatırımlar yapmaktadır.

Ülkemize gelince; 1856 yılında başlayıp 1866 yılında tamamlanan 130 km. uzunluğundaki Aydın-İzmir hattı demiryolculuğun başlangıcını oluşturmaktadır. Bunu başka hatların yapımı izlemiştir.1923 yılında Cumhuriyet ilan edildiğinde, ulusal sınırlar içinde kalan demiryollarının uzunluğu 4000 km. dolayındaydı. 1950'ye kadar ağdaki hat uzunluğu, iki katına yaklaşmıştı. Ülkemizin önemli merkezleri demiryolu ile birbirlerine bağlanmıştı. Bugün uzunluğu 8257 km.'yi bulan ağda, halâ demiryolu bağlantısı olmayan Trabzon ve Antalya gibi önemli limanlarla, demir-çelik üretim merkezi Ereğli'nin de bulunması düşündürücüdür.

Demiryolları fiziki altyapıları; Hat Uzunlukları, Geometrik Özellikler, Sanat Yapıları, Üstyapı Elemanlarının Özellikleri, Dingil Basıncına Dayanım Durumu, Elektrifikasyon ve Sinyalizasyon Durumu, Bakım, Onarım ve Yenileme Durumları, Hat Kapasiteleri, Yolcu ve Yük İstasyonları ile Triyaj İstasyonları ve Kara Terminallerinin Yerleri ve Özellikleri, Lokomotif Parkının Karakteristikleri, Yolcu ve Yük Vagon Parklarının Karakteristikleri olmak üzere detaylı olarak ele alınmıştır.

Türkiye demiryolu taşıma verileri; Yolcu ve Yük Taşımalarının Global Değişimi, Hat Kesimlerinde Yolcu, Yolcu-Km, ve Ton-Km Olarak Taşımalar, Yolcu ve Yük Taşımalarının Yapısal Değişimi, Ana Yük Gruplarının Taşımaları, Kombine Taşımalar başlıkları altında detaylı olarak toplanmıştır.

Demiryolu yatırımları, TCDD Genel Müdürlüğü ve DLH Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. TCDD, genellikle, işletmenin sağlıklı biçimde sürdürülmesi ve modernizasyon amacıyla ihtiyaç duyulan yatırımları gerçekleştirmektedir. Bunlar, büyük ölçüde yol bakım, onarım ve yenilemeleri, elektrifikasyon ve sinyalizasyon tesisleri yapımı ile çeken ve çekilen araçların imali, satın alınması, bakım ve onarım yatırımlarından oluşmaktadır. DLH ise yeni hat yatırımlarını yürütmektedir. TCDD ve DLH'nin ayrı ayrı yatırım planlamaları ve programları detaylandırılmıştır.

Demiryollarının hukuki ve örgütsel durumu; TCDD'nin kuruluş ve gelişimi, örgüt yapısı ve yeni kurulan dairelerin incelenmesi ile gözden geçirilmiştir.

Denizyolu

Sekiz komşu ülke ile olan kara sınırlarının üç katı kıyı şeridi ve Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle ülkemiz yoğun deniz trafiğinin etkisinde kalmaktadır. Türkiye Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk Boğazları yolu ile Karadeniz'den Akdeniz'e, Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan ulaşım hatlarının kesişme noktasındadır.

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur.

Gerek sanayi hammaddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3.5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının öneminin belirgin bir göstergesidir.

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde dengelenmesinin gereği açıktır. Demiryolu, denizyolu ve karayolu gibi değişik taşıma türlerinin bütünleşmesi eğilimiyle çağımıza egemen olması beklenen kombine taşımacılıkta, birim yük kavramı ile konteynercilik bir çığır açmıştır. Bu bağlamda denizyolu taşımacılığında eskiden limandan limana olan taşımacılık, artık malın üretildiği yerden, tüketildiği yere kadar uzanan fabrikadan mağazaya veya daha çok bilinen şekliyle kapıdan kapıya taşımacılık şekline dönüşmüştür.

Denizyolu ulaşım stratejisinin mevcut durumun saptanması ile ilgili bu bölümünde; Dünya Deniz Taşımacılığı ve Gelişimi, Türk Deniz Taşımacılığı ve Gelişimi, Türk Ticaret Filosu ve Gelişimi, Gemi İnşa Sanayi ve Ülke Ekonomisine Katkısı, Mevcut Liman, İskele ve Barınaklar, Deniz Güvenliği, Personel ve Eğitimi, Deniz Turizmi, Denizcilik Sektöründe Hukuki ve Örgütsel Durum, Politikalar ve Yatırımlar ile ilgili veriler sunulmuştur.

Petrol taşımalarında mevcut durum, kuru dökme yük taşımalarının mevcut durumu, konteyner taşımalarının durumu ve diğer yük taşımaları, dünya deniz taşımacılığı ve gelişimi başlığı altında, denizyolu dış ticaret yüklerinin son 10 yıllık istatistikleri, taşımaların miktar ve değer olarak istatistikleri, ithal-ihraç-transit-üçüncü ülkelerarası Ro-Ro taşımacılığı, yurtdışı hatlarda yolcu taşımacılığının durumu, kabotaj hattı yük taşımacılığı, kabotaj hattı yolcu ve araç

taşımacılığı, kent içi taşımacılık ve iç sularda ulaşım ise Türk deniz taşımacılığı ve gelişimi başlıkları altında detaylı olarak incelenmiştir.

Türk ticaret filosu ve gelişimi; filonun gemi tip, adet, ortalama yaş, DWT, GT, sicil ve inşa durumuna göre son on yıllık istatistikleri, uluslararası rekabet sonucunda yük tipleriyle, gemilerin yapı, tip ve büyüklüğündeki değişimler olarak ele alınmış olup, gemi inşa sanayinin potansiyeli, Türkiye’de inşa edilen ve edilebilecek gemi tip ve tonajları, ticaret filosunun döviz, yan sanayi, yabancı sermaye, teknoloji transferi, gemi inşa sanayi ve ülke ekonomisine katkısı ana başlığı altında incelenmiştir.

Mevcut liman, iskele ve barınaklar; Türkiye limanlarının genel durumu, kamu ve özel sektör limanları, yerel yönetim limanları, limanların elleçleme kapasiteleri, ekipmanları ve olanakları, limanlara bağlı olarak, karayolu, demiryolu ve boru hatları entegrasyonu, limanların AB ve diğer komşu ülkelerle uyumu, liman tarifeleri, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ve ilgili tüzük ve yönetmelikleri, gümrük, deniz polisi, sahil sıhhiye hizmetleri olmak üzere mevcut durum verileri toplanmıştır.

Uydu haberleşme sistemleri, kıyı, deniz ve Türk boğazlarında seyir, can ve mal güvenliğinin durumu, deniz kazaları ve arama kurtarma koordinasyon merkezlerinin mevcut durumu, Deniz Güvenliği çatısı altında toplanmış olup Personel ve Eğitimi konu başlığı; denizcilik sektöründe yetişmiş personel durumu ve denizcilik sektöründe eğitim ve eğitim kurumlarının durumu konuları olarak incelenmiştir.

Yat turizmi, marinalar, kruvaziyer yolcu taşımalar ve su sporları; deniz turizmini oluşturmaktadır. Denizcilik Sektöründe Hukuki ve Örgütsel Durumumuz araştırması; Denizcilikle ilgili tüm mevzuatlar, İkili Denizcilik Anlaşmaları ve Sözleşmeleri, Taraf olduğumuz ve olmadığımız uluslar arası Sözleşmeler, IMO Sözleşmeleri ve yürürlük tarihleri çatısı altında ele alınmıştır. Altyapı ve İşletmelerin modernizasyonu için oluşturulmuş ve uygulanmış politikalar, Denizcilik politikaları ve AB ile uyum çalışmaları ve Güvenlikle ilgili politikalar denizyolu temel politikalarını oluşturmaktadır. Bu politikalar kapsamında yapılmış ve yapılan yatırımlar devlet ve özelleştirilmiş yatırımlar olarak ele alınmaktadır.

Havayolu

Sağladığı hız ve konfor ile ulaştırma türleri içinde en yüksek gelişme hava ulaştırmasında görülmüştür. Bununla birlikte ekonomik ve politik gelişmelere en duyarlı olanı da hava ulaştırmasıdır. Son yıllarda gözlenen dalgalanmalara karşın, küreselleşen dünyada politik

istikrara kavuşulması ile ticaret hacmindeki artışa paralel olarak hava taşımacılığının hızlanarak devam edeceği beklenmektedir.

Havayolu şirketlerinin birleşmesi ve işbirliği, bölgesel havayolu işletmeciliği, düşük maliyetli havayolu şirketleri, havayolu sektöründeki son zamanlarda yaşanan önemli gelişmelerdendir.

Ülkemizdeki hava ulaştırma sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile belirgin bir gelişme içine girmiştir. Yurtiçi yolcu taşımacılığında çok yeni olarak yaşanan gelişmelerden birisi, THY ve özel taşıma şirketlerine bazı vergi kolaylıklarının getirilmesidir.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Devlet Havaalanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, bu sektördeki ana Kurum ve Kuruluşlardır.

Havayollarında mevcut durum; fiziki altyapı, uçak sayıları, tipleri ve kapasiteleri, uçak, yolcu, yük trafiği ve personel durumu alt başlıkları altında detaylandırılmıştır.

Boru Hatları

Gelişmenin temel öğelerinden biri olan enerjinin temini ve verimli şekilde kullanımı, dünya ve ülkeler düzeyinde enerji arz ve talep merkezlerinin değişik taşıma türleri ile birbirine bağlanmalarını zorunlu kılmaktadır. Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılıklarına göre ilk yatırım maliyeti daha yüksek olmasına karşılık, boru hattı taşımacılığının işletme aşamasında daha ekonomik, daha hızlı ve daha güvenilir olması, yapılan yatırımı daha kısa sürede geri ödemesi gibi üstünlükleri bulunmaktadır.

Boru hatları maden cevheri ve kömür gibi dökme yüklerin hidrolik ortamda taşınmalarında da yararlanılabilen bir taşıma türü olmakla birlikte, esas kullanım alanı petrol ve doğalgaz taşımacılığıdır.

Türkiye'de Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO), Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. (BOTAŞ), Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi (TÜPRAŞ), , bu sektördeki ana Kurum ve Kuruluşlardır.

Batman-Dört Yol ham petrol boru hattı, Şelmo-Batman ham petrol boru hattı, Ceyhan-Kırıkkale ham petrol boru hattı, Yurtiçi boru hattı altyapı ve taşımalarının en önemlilerindedir. Irak-Türkiye boru hattı altyapı ve taşımaları ise en büyük yurtdışı boru hattı altyapısıdır. Bunların yanında Yapılması planlanan Dört Yol-Ceyhan ham petrol boru hattı ve Projelendirilen Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattı gelecekte Türkiye'nin kalkınmasında birinci dereceden rol oynayacak boru hattı çalışmalarıdır.

Rafineriler ile Petrol Ofisi tesisleri arasındaki hatlar ve yapılan taşımalar, Askeri boru hatları ve bu hatlarla yapılan sivil taşımalar ve İzmit (İpraş)-İstanbul (Haramidere) akaryakıt boru hattı sistemi Türkiye'deki başlıca ürün boru hatlarıdır.

İzmit-Karadeniz Ereğli doğal gaz iletim hattı, Bursa-Çan doğal gaz iletim hattı, Doğu Anadolu doğal gaz ana iletim hattı, Samsun-Ankara doğal gaz iletim hattı, Karacabey-İzmir doğal gaz iletim hattı, Loop hatları, Dağıtım hatları, Güney doğal gaz iletim hattı projesi, Konya-İzmir doğal gaz iletim hattı projesi, Doğu Karadeniz Bölgesi doğal gaz iletim hattı projesi, Batı Karadeniz doğal gaz iletim hattı projesi, Gürcistan Sınırı-Erzurum (Horasan) doğal gaz iletim hattı projesi, Türkiye-Yunanistan doğal gaz boru hattı, Diğer doğal gaz boru hatları, Şehir branşman hatları başlıca yurtiçi doğal gaz iletimi, loop ve dağıtım hatlarıdır. Rusya Federasyonu-Türkiye doğal gaz boru hattı altyapı ve alım miktarları, Marmara ereğlisi sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ithal terminali, Doğal gaz yeraltı depolama projesi, Yıllara göre doğal gaz alım yerleri ve miktarları ve Doğal gaz iletim hatlarının 2004 Mart ayı itibari ile son durumu doğal gaz hatları ile ilgili mevcut durumları analiz etmektedir.

Lojistik

Lojistik, ürünleri ihtiyaç duyuldukları yerde bulundurma işidir. Lojistik, Lojistik Yönetimi Konseyi (Council of Logistics Management-CLM) tarafından "müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla malların, hizmetlerin ve ilgili bilgilerin üretim noktasından tüketim noktasına verimli ve etkin akışını ve depolanmasını planlayan, yürüten ve kontrol eden tedarik zinciri sürecinin bir aşaması" olarak tanımlanmıştır.

Lojistiğin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak ve yeteneklerine bağlıdır. Ülke bazında lojistik değerlendirme ülkelerin lojistik potansiyellerinin ortaya çıkarılmasında önemlidir. Dünyanın bazı bölgeleri, başarılarında önemli paya sahip mükemmel lojistik olanaklara sahip iken; diğer bölgeler, bu özelliklerden yoksundur. Lojistikte bölge değerlendirmesi, coğrafya, fiziksel, kurumsal ve yasal altyapıya göre yapılır.

Lojistiğin Dünyadaki gelişimi her geçen gün artmakta ve bu da doğru orantılı olarak lojistik sektörünün Pazar büyüklüğünü de genişletmektedir. Daha önceden hiç uygulanmayan lojistik eğitimi son on yılda üniversitelerde ders olarak gösterilmeye başlanmış lojistik mevzuatlar oluşturulmuştur. Serbest ve organize sanayi bölgeleri lojistik sektörünün atılımından sonra yatırım ve üretimi pozitif yönde etkilemiştir.

Türkiye Nakliyeciler Derneği, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, Kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşıyıcı firmaların katılımı ile dernek, Uluslararası Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği, Kargo İşletmecileri Derneği, Lojistik Sektöründe Sivil Toplum Örgütlerinin öncülerindedir.

Etkin ulaştırma olanaklarının ortaya çıkması ticari küreselleşmenin ve lojistiğin gelişmesinin itici gücü olmuştur. Lojistik, ulaştırmada maliyetin ve sürenin azalmasını, zamanında teslimi, dakikliği, en az gecikmeyi, kayıp ve hasarın en düşük düzeye inmesini beklemektedir. Bunlar genelde ulaştırmadan istenen niteliklerdir. Lojistiğin ayrıca, depo olanakları, yüklerin toplanması ve teslimi konularında ek gereksinimleri bulunmaktadır. Bu sebepten lojistik ve ulaştırma karşılıklı birbirlerini iyileştirme yönünde etkileyecek, iç içe iki etkinlik konumundadır. Ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı olanak ulaştırma ile desteklenirse lojistikte de atılımlar yapılması ve lojistik üs olma şansının elde edilmesi mümkün olabilir.

1.3.4. T. C. Ulusal Limanlar Master Planı

T. C. Ulusal liman Gelişimi Master Planı, Mevcut Koşullar ve Liman Gelişim Stratejisi olmak üzere iki aşamada incelenmiştir.

Mevcut Koşullar başlığı altında yapılan incelemeler aşağıdaki gibi özetlenebilir.

Türkiye Cumhuriyeti; Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz ile çevrelenmiş, Yunanistan, Bulgaristan, Gürcistan, Ermenistan, İran, Irak ve Suriye ile sınırı olan, Asya ve Avrupa ticareti için merkez konumunda olan önemli bir ülkedir. Türkiye'nin yaklaşık 8300 kilometre uzunluğundaki kıyı şeridi boyunca aşağı yukarı 400 civarında kıyı tesisleri bulunmaktadır.

Bu sebepten; liman altyapısı gelişimi, liman idaresi ve işletimi ile ilgili temel politikalar oluşturulması, Türkiye'de 2020 yılını hedef alarak Ulusal Liman Gelişim Mastır Planı ve ilgili kuruluşların kurumsal kapasitelerinin güçlendirilmesi üzerine çalışmalar yapılması amaçlanmıştır.

Bir ülkenin liman gelişimi üzerine hedeflenen stratejilerin gerçekleşebilmesi için öncelikle mevcut koşulların detaylı bir şekilde ele alınması gerekmektedir. T. C. Ulusal liman gelişim stratejileri belirlenmeden önce, bu ülkenin sosyo-ekonomik koşulları, uluslararası ilişkileri, liman gelişimine bağlı olarak ulusal ve bölgesel kalkınma olasılıkları, deniz ulaşımının önemi, limanlarda yük ve yolcu trafiği, mevcut liman gelişimi politikaları, Türkiye'deki limanlar ve kıyı tesisleri, mevcut liman projeleri, liman yönetimi ve işletmesi, liman gelişimi ve işletmesinde kamu yatırımları, liman gelişim ve işletmesinde özel yatırımlar, liman işletmesi, çevre boyutu ve deprem gibi bütün koşullar hassasiyetle ele alınmalı ve kararlar bu doğrultuda verilmelidir.

- Türkiye'nin **sosyo-ekonomik koşulları**; sosyo-ekonomik faaliyetleri, ticaret, endüstri, ulaşım, yollar, boru hatları, demiryolları ve havayolları ile doğrudan ilişkilidir.

Türkiye jeo-stratejik konumu ve Avrupa, Asya, Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri ile olan gelişmiş ilişkileri ile küreselleşmenin ilerlemeleri karşısında daha da fazla önem kazanmaktadır. Bu önem, Türk ve dünya ticaretinin mevcut durumu üzerinde rakamlarla daha da belirginleşmiş olup ihracat ve ithalat ile ödemeler dengesine pozitif yönde yansımaktadır.

Türkiye, dünyada tarımsal olarak kendi kendine yeterli olabilen sayılı ülkelerden bir tanesidir. Her ne kadar endüstrileşmenin bir sonucu olarak tarıma verilen önem azalsa da ekonominin temel taşlarından birisini oluşturmaktadır. Tarım endüstrisinin azalmasının yanında enerji endüstrisinde de dışa bağımlılık oranı artmış ve ekonomik parametrelere negatif olarak yansımıştır. Bu iki endüstrinin aksine turizm endüstrisi her geçen gün artış göstermekte ve kendini geliştirmektedir. Bu artışın sebepleri olarak, Türkiye'nin son derece elverişli coğrafi konumu, tarihi eserlerinin bolluğu ve rahat iklimi ile devletin turizm sektörüne yatırım yapanları teşvik etmesi gösterilebilir.

Ulaştırma sektörü Türk ekonomisi için çok önemli bir yere sahiptir. Türkiye geniş bir alana sahip olması, üç tarafı denizlerle çevreli olması itibarı ile kara, deniz ve demiryolu ulaşımını maksimum verimlilik ile kullanmalıdır ki bu sebepten kamu yatırımlarında ulaşım sektörü en büyük payı almaktadır. Ulaşım niceliğinin yanında taşıma nitelikleri de önem arz etmektedir. Ulaştırma faaliyetlerinde, yük taşımacılığı, yolcu taşımacılığı, trafik hacmi ve komşu ülkelerle ilişkili olarak karayolu ağı bilgileri detaylı olarak incelenmiştir. Yukarıda belirtilen taşıma faaliyetleri sadece karayolu için değil aynı zamanda demiryolu ve hava yolları için de geçerlidir. Dış ticaret hacminin %85,4 gibi büyük bir çoğunluğunu deniz taşımacılığı ile yapan Türkiye karayolu ve demiryolu ile dış ticaretin sadece %12,5'ini sağlamaktadır. Bu rakamlar bize ulaşım ile dış ticaretin ana kaynağının deniz taşımacılığı olduğunu göstermektedir.

- 1980'li yılların başından itibaren Türk ekonomisinde, dış dünyaya açılmayı vurgulayan ekonomi politikaları, radikal ekonomik değişim ve **uluslararası ilişkiler** sürecinde çok

önemli bir rol oynamıştır. Uluslararası ilişkiler, Avrupa birliği, doğu Avrupa ülkeleri, bağımsız devletler topluluğu ve diğer komşu ülkeler alt başlıkları altında ele alınmaktadır.

Avrupa Birliği ile olan yakın ilişkiler, özellikle de yakın dış ticaret ilişkileri, Gümrük Birliği Anlaşmasının yürürlüğe girmesi ile birlikte ivme kazanmıştır. Aynı Avrupa birliğinin tercihli gümrük rejimi ile Türkiye de doğu Avrupa ülkeleri gibi öncelikli ülkelere gerekli adımları atmıştır. Soğuk savaşın sona ermesinin ardından ve Türkiye'nin gümrük birliğine girmesini takiben, Türkiye dış ticaretteki en büyük artışı bağımsız devletler topluluğu ile sağlamıştır. Henüz serbest ticaret anlaşmaları sonuçlanmamış olan Mısır, Fas gibi diğer ülkeler ile de uluslararası ilişkiler devam etmektedir.

- Bir ülkenin **liman gelişimine bağlı olarak ulusal ve bölgesel kalkınması**; o ülkenin, bölgesel kalkınma planlarına, sektörel kalkınma politikalarına, ulaştırma altyapısının geliştirilmesine ve bölgesel gelişimine bağlıdır.

Bu bağlamda; Türkiye yedinci beş yıllık kalkınma planını belirlemiş ve bölgesel kalkınma politikasını, Güneydoğu ve Doğu Anadolu Bölgesi gibi daha az kalkınmış bölgeler üzerine kurmuştur. Sektörel kalkınma politikaları belirlenirken; tarımsal kalkınma, endüstriyel kalkınma, enerji alanında kalkınma ve turizm alanında kalkınma planları belirlenmiş ve gerekli adımlar atılmıştır. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesinde yollar, demiryolları ve boru hatları projeleri teker teker ele alınmış ve bunların liman gelişimine ve bölgesel kalkınmaya pozitif etkileri değerlendirilmiştir. Türkiye'nin gayri safi yurt içi hasılası en düşük olan bölgesi güneydoğu Anadolu bölgesidir. Bölgeler arasındaki bu gelişim kopukluklarını azaltmak amacıyla Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Doğu Anadolu Gelişim Projesi, Doğu Karadeniz Bölgesi Gelişim Projesi ve Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişim Projesi gibi çeşitli projelerin bir kısmı geliştirilmekte bir kısmı ise uygulanmaktadır.

- Türkiye'deki **deniz ulaşımı** üzerine çalışmalar yapılabilmesi için öncelikle, dünya üzerindeki deniz ulaşımı, Türkiye'nin uluslararası deniz taşımacılığı ve yurtiçi deniz taşımacılığı ele alınmalı ve genel durumlar incelenmelidir.

Dünya deniz ulaşımı, ham petrol taşımacılığı, kuru dökme yük taşımacılığı ve Doğu Akdeniz / Karadeniz bölgeleri çevresinde konteyner taşımacılığı olmak üzere ele alınmaktadır. Ham petrol taşımacılığı Orta Doğu'dan Kuzey/Batı Avrupa ve Akdeniz'e yapılmaktadır. Kuru dökme yük taşımacılığı, demir cevheri, kömür ve hububat gibi çeşitli tiplerde farklı bölgelere hizmet vermektedir. Doğu Akdeniz / Karadeniz bölgeleri çevresinde konteyner dolaşımı ise; Avrupa-Uzak Doğu, Doğu Akdeniz ve Karadeniz-Uzak Doğu, Batı Akdeniz-Uzak Doğu hatları arasında

yapılmaktadır. Genel hatları ile dünyada deniz ulaşımı; 1998 yılında doğu Asya krizi ile ciddi sorunlar yaşamış ve ticaret yüzdeleri düşüşe geçmiştir.

Türkiye'nin uluslararası deniz taşımacılığını mal gruplarına göre ayırmak gerekirse; dökme yükler ve konteyner yükler olarak ikiye ayırabiliriz. Bu iki tip yük kargoları haricinde, Ro-Ro hatları da yer almaktadır. Bölgeden çıkan ve bölgeye gelen uluslararası kargo ile Türkiye'nin uluslararası deniz yükleri miktarları incelendiğinde; ithalat, ihracat ve toplam kargo hacimlerinde artış olduğu gözlenmiştir.

Uluslararası deniz taşımacılığının yanında, yurtiçi deniz taşımacılığı da her geçen gün daha efektif kullanılmaya başlanmıştır. Yurtiçi yük taşımacılığının ile beraber, şehir yolcu-araç taşımacılığı ve şehirlerarası ve uluslararası yolcu-araç taşımacılığı seferleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından idare edilip yeni yatırımlara tabi tutulmaktadır.

- Limanlarda gelişim politikalarını doğru uygulayabilmek için mevcut durum ve limanlarda yük ve yolcu trafiği sayısal analizleri detaylı olarak yapılmalıdır. Limanlarda ulusal yük trafiği, limanlarda uluslararası yük trafiği, konteyner trafiği ve transit yük trafiği incelenip gerekli stratejiler belirlenmelidir.
- Ekonomik, hızlı ve güvenli ulaştırma hizmetleri sağlayabilmek için farklı taşımacılık modları arasında uyumlu bir bütünlük gereklidir. Buna ek olarak çevresel açıdan sağlıklı ulaştırma altyapısı gelişimine öncelik verilmelidir. **Liman gelişim politikaları** bu kıstaslar hedef gösterilerek hazırlanmalıdır.

Türkiye'de yedinci beş yıllık kalkınma planı doğrultusunda belirlenen temel politikalar;

- a. Yurtiçi yük taşımacılığında karayollarından, demiryolları ve boru hatları lehine bir değişim sağlanması
- b. Ulaştırma sistemlerinin özelliklerine uygun özelleştirme programları ve kontrol mekanizmaları oluşturulması
- c. Yap-İşlet-Devret modeli ile yatırım fonları sağlanması
- d. Ulaştırma sistemlerinin çevre düzenindeki olumsuz etkilerinin azaltılması
- e. İyi hazırlanmış bir uluslararası ulaşım ağı oluşturulması
- f. Limanlara yönelik yatırım programlarını hızlandırmak
- g. Rehabilitasyon, ve bakım-onarım işlerinin devam ettirilmesi

- h. Liman erişim hatları yapımına öncelik verilmesi
- i. Türkiye'nin coğrafi konumunun sağladığı avantajlardan yararlanarak uluslararası transit taşımacılığının artırılması
- j. Lima yönetimlerine otonomi yahut özelleştirmenin getirilmesi
- k. Kapsamlı bir ulaştırma mastır planı hazırlanmasıdır.

Bu politikalar için; tesisler, liman idaresi ve işletmesi hakkında önerilen tedbirler, karşı tedbirler ve hedefler de belirlenmiştir. Genel hatları ile ulaştırma yönetiminde temel hedefleri elde edebilmek üzere, mevcut beş yıllık kalkınma planında pek çok politikalar, tedbirler, karşı tedbirler ve hedefler ortaya konmuştur. Bunların bir kısmında dikkate değer / kısmi ilerlemeler kaydedilirken, bir kısmı ise uygulamaya geçirilememiştir.

- Limanın ne olduğu hiçbir kanun ve yönetmelikte açıklıkla tanımlanmış durumda değildir. Kıyı bölgeleri yönetimi bakımından kıyı kanununda, **liman** yahut liman tesisi, '**kıyı tesisleri**' kavramının içerisinde dahil edilmiş bulunmaktadır.

Türkiye 8.333 kilometre boyunca uzanan kıyılarında yaklaşık dörtüzyüz kıyı tesisi bulunmaktadır. Bu kıyı tesislerinin işlevleri; yük elleçleme, yolcu hizmetleri, balıkçılık işleri ve yatçılık dahil ticari maksatlı kullanımlardır. Liman kavramı tam olarak tespit edilemediği için bazı kıyı tesisleri kendi başına 'liman' olarak adlandırılabilir. Başka bazı tesisler ise, coğrafi konumları ve işlevleri bakımından, birkaçı bir arada bulunan bir grup kıyı tesisi bir liman olarak adlandırılabilir. Bu çalışma grubu yaklaşık 60 liman tespit etmiştir. Bunlar arasında öne çıkan en büyük dört liman; Mersin limanı, İzmir limanı, Derince Limanı ve Haydarpaşa limanıdır. Kapasiteler bakımından bölgesel değerlendirme yapıldığında ise ulusal konteyner elleçleme hacminin %52'sinin Marmara bölgesinde ve yine mevcut ulusal kapasitenin %44'ünün aynı bölgede toplandığı tespit edilmiştir. Mevcut tesisler değerlendirilirse; uluslar arası standartlar içerisinde mevcut konteyner rıhtımları besleyici liman ölçülerindedir. Türk limanlarının gelecekte hub liman olabilmeleri için 300 metreden uzun rıhtım ve -15 metreden fazla derinlik gerekli olacaktır.

- **Mevcut liman gelişim projeleri**; Karadeniz Bölgesi, Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi ve Akdeniz Bölgesinde yapılmakta olup bu bölgelerin kalkınmasının hedeflemektedir.

Karadeniz'deki trafikte büyük bir artış olması durumunda Samsun limanının genişletilmesi güçlü bir aday olacaktır. Marmara bölgesinde, mevcut sıklığına karşı alınacak ilk önlem mevcut limanların genişletilmesi ve Derince konteyner terminal inşaatına başlanması olacaktır. Ege bölgesinde gelecek yıllarda ortaya çıkacak olan talebi karşılayabilmek üzere, uygun bir bölgede yeni bir limanın yapılmasına ihtiyaç vardır. Akdeniz bölgesinde, İskenderun ve Mersin

limanlarına konteyner elleçleme kapasitesini arttıracak terminal projeleri yapılacaktır. İskenderun, Mersin, Kuzey Ege ve Derince'deki modern liman tesisleri planlanan dönem içinde gerçekleştirildiği takdirde Türkiye, konteyner kargo trafiği bakımından kilit bir aktör olma konumuna gelecektir.

- Liman idare sistemi, belli başlı limanlarda liman yönetim ve işletmesinin mevcut durumu, limanlarda özelleştirme ve etkileri, liman yönetimi ve işletmesi hakkında değerlendirmeler, **Liman Yönetimi ve İşletmesini** ele almak için yapılması gereken araştırma konularıdır.

Liman idare sistemi, limanlar ve iskelelerin sınıflandırılmasına ve merkezi hükümetin koordinasyon işlevine bağlı olarak yürütülmektedir. Türkiye'nin kıyı şeridinde; limanlar, iskeleler, yat marinaları ve balıkçı korunakları dahil olmak üzere yaklaşık 290 sahil tesisi bulunmaktadır. Yat marinaları ve balıkçı korunakları dışındaki limanlar ve iskeleler kamu sektörü, özel sektör ve yerel idareler olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Bu işletmeler liman gelişimi, denizcilik ve şehir planlama koordinasyon işlevleri merkezi hükümet tarafından sağlanmaktadır.

Belli başlı limanlarda yönetim ve işletmesinin mevcut durumu incelendiğinde; TCDD limanları ve diğer limanlar olmak üzere iki ayrı kolda, liman yönetim birimlerinin sorumlulukları, tarifeler, liman destekleme faaliyetleri, işletme ve personel eğitimi değerlendirmeleri yapılmıştır.

Türkiye'de özelleştirme; verimsiz ve aşırı işgücü yüklemesi sorunları ile karşı karşıya bulunan devlet sanayilerinde 15 yıl öncesinden başlayarak özelleştirme sürecine girilmiştir. Özelleştirmenin bir amacı da devlete önemli bir gelir kaynağı yaratabilmektir. Türkiye'de özelleştirmenin ilke ve prosedürü 194 tarih ve 4046 nolu özelleştirme kanunu ile belirlenmiştir. Kanun sadece özelleştirmenin ve yeniden yapılanmanın hızlandırılmasına yönelik bir çerçeve sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda özelleştirme sonucu işlerini kaybetme durumuyla karşılaşabilecek işçiler için sosyal güvenlik ağını da öngörmektedir. Karayolları, limanlar ve benzeri gibi kamu hizmet kuruluşlarının özelleştirilmesinde, işletme haklarının devri mümkündür. TDİ limanları, sanayi limanları ve TCDD limanları özelleştirme kapsamına alınan limanlar olarak nitelendirilebilir.

Karar almada bilgi-yoğun yönetim, liman özelleştirmelerinin ilerlemesi ve bunun kısıtları, özel ve kamu limanları arasında koordinasyon, daha özerk liman yönetim birimleri, kamu limanlarının durumu, bölgesel gelişimin bir aracı olarak liman gelişim kavramı, merkezi hükümet tarafından koordinasyon fonksiyonunun güçlendirilmesi, liman yönetimi ve işletmesi hakkında yapılan değerlendirmelerdir.

- Türkiye devletinin, yapısal reformlar uygulaması, enflasyonu düşürmesi ve bütçe fazlası sağlanması, daha fazla gelişme için gerekli görülmektedir. Mevcut **liman gelişimi ve işletmesinde kamu yatırımları** da bu yönde yapılmaktadır.

Limana kamu yatırımlarının deniz ulaştırmasındaki payı %40 ancak hükümet yatırımları içindeki payı sadece %0,5 seviyesindedir. Bu pay, hükümet yatırımlarının %30'unu oluşturan yol yatırımları ile karşılaştırıldığında son derece düşüktür. Bu mevcut durumdaki yatırım miktarının öngörülebilir talebi karşılamakta yetersiz olduğuna dikkat edilmeli ve yetkili merciler bu miktarı arttırmanın imkânlarını araştırmalıdır. Limanlar yatırım bütçesi, genel ve ek bütçeleri kapsayan milli bütçe içerisinde ayrılmaktadır. Mahalli idareler, bütçelerinden iskele ve rıhtımlara ulaşım yatırımları içinde bir kalem bulunmasına karşın, son yıllarda limanlara yatırım yapmamışlardır. Bu anlamda, mahalli idarelerin de maliyet yükünü paylaşmaları beklenmelidir. TCDD limanlarının ve TDİ limanlarının mali performansı incelendiğinde; TCDD limanlarının işletme ve çalışma oranlarının tatmin edici sınırlar içinde olduğu, TDİ de ise hem işletme hem de iş oranları bakımından kötüleşen bir mali performansa sahip olduğu gözlemlenmiştir.

Limana gelişim ve işletmesinde *özel yatırımlar* 1980'lerde başlatılan özel sektör katılımının teşviki ve kamu teşekküllerinin özelleştirmelerini takiben yükselmiştir. Özel sektöre ait limanlardaki mevcut kapasite, ulusal liman kapasitesi içinde yüzde ellinin üzerinde bir paya sahiptir. TDİ'nin limanları özel sektöre devredilmiş ve Yap-İşlet-Devret projeleri uygulanmıştır. Yap-İşlet-Devret sözleşmeleri içerdikleri bir takım açık olmayan yahut hakkaniyete uygun bulunmayan hükümler içerdikleri için sözleşmeciler tarafından ortaya çıkmak konusunda bir takım tereddütler duymalarına neden olmakta ve bu durum uluslararası sermayenin gelişini engelleme ihtimali yaratmaktadır. Yetkili merciler, tahkim, hesaplar, maliyet artışları, zaruri haller ve iptal hükümleri gözden geçirmeye başlamalıdır. İşletme haklarının devri sözleşmelerindeki kimi hükümler sözleşmeciye mali yükler getirebilecek niteliktedir. Yetkili makamlar doğal afetlerden kaynaklanan hasarların onarımı ve yetkilendirme ile ilgili hükümleri yeniden değerlendirmelidirler.

Özel sermayenin mevcut durumu incelendiğinde; yerli bankalar ve borsada fonların yetersizliği durumunun bulunduğu, dolayısı ile liman işine girmeye, yahut liman tesislerini yenilemeye niyetlenen özel sektör açısından fon oluşturulmasında güçlüklerle karşılaşıldığı tespit edilmiştir. Yabancı sermayenin doğrudan yatırım akışı gerilemekte olup, bu durum tedirginlik yaratmış ve hükümet bu konuda canlanmayı sağlayıcı çabalarına başlamıştır.

- Türkiye'de **liman işletmesinde** TCDD ve TDİ ön planda yer almaktadır. Konteyner elleçleme, konvansiyonel yük elleçleme, kuru yük elleçleme işlemlerinde genel olarak TCDD'nin belirlediği politikalar, yöntemler ve fiyatlar baz alınmaktadır.

Bilgisayar sistemleri olarak; Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanlarında hizmete başlanmış ancak herhangi bir Türk limanında EDI (Elektronik Veri Değişimi) sistemi kurulmamıştır.

Türkiye'deki konteyner elleçleme verimliliği, genel olarak dünyadaki belli başlı limanlarla karşılaştırıldığında pek yüksek değildir. Konvansiyonel kargo ve kuru yük dökme elleçleme işlemlerinde de genel olarak verimlilik pek yüksek görünmemektedir. Mevcut durum ve konuların açıklıkla anlaşılmasına dayalı olarak strateji içerisinde etkin tedbirler düşünülmesi gerekliliği vardır. Bugün dünyadaki gelişmiş limanlarda olduğu gibi Türkiye liman işletmelerinde, giderek daha fazla kullanıcı merkezli olabilmek adına EDI (Elektronik Veri Değişimi) sistemi gibi liman bilgi ağı sistemlerine ağırlık ve hız verilmelidir.

- Türkiye'de **çevre** politikaları 1982 anayasası ile temellendirilmiştir. Anayasa her vatandaşın sağlıklı ve dengeli bir çevre hakkı olduğunu vurguladıktan sonra, çevrenin sağlığının korunması, ve çevresel kirliliğin önlenmesinin devlet ve yurttaşların ortak ödevi olduğunu belirtir.

Çevre kanunu, milli parklar kanunu, boğaz kanunu, gürültü kontrol yönetmeliği, hava kalite kontrol yönetmeliği, su kirliliği yönetmeliği ve çevre etki değerlendirme yönetmeliği temel çevre kanun ve yönetmelikleridir.

Deniz ve kıyı alanlarında mevcut durum; Akdeniz, Ege, Karadeniz ve Marmara bölgeleri olarak ele alınırsa; Akdeniz'de İskenderun Körfezi, Kemer ile Alanya arasında Antalya şehrini de kapsayan kıyı şeridi ve Göksu, Ege denizinde Çandarlı, Kuşadası ile Marmaris arasındaki kıyı şeridi, Marmara denizinde ise İzmit Körfezi ve Gemlik Körfezi, kritik kıyı ve kenar bölgeleri arasında yer almaktadır. Kirlilik seviyesi, kısmen doğal nedenlerden, kısmen de bazı ülkeler tarafından büyük nehirlerle bırakılan atıklar dolayısıyla nispeten yüksektir.

Türkiye'de hava kirliliği, düşük kaliteli yakıt kullanılan yerleşim bölgelerinden, çeşitli sanayi tesislerinden, motorlu araçlardan ve atmosferik koşullardan kaynaklanmaktadır.

Çevre konusu ile ilgili en önemli faaliyetlerden birisi su kalitesinin, hava kalitesinin, gürültü seviyesinin ve diğer gerekli hususların periyodik olarak ölçülmesidir. Hava ve gürültü seviyesi ölçümleri başka kuruluşlar tarafından yapılmakta olduğundan analiz yapılabilecek verilere sahip değildirler. Su kalitesi için ise kritik seviyede olan İskenderun, İzmir, Çandarlı, İzmit, Gemlik ve Haliç körfezleri sayılabilir.

Mevcut mevzuat içerisinde, liman idare birimleri, liman alanlarında çevre kalitesinin korunması ve iyileştirilmesi işlerinden muaf tutulmaktadır. Deniz müsteşarlığı, liman idare birimlerini çevre

kalitesini izlemek ve kanunun müsaade ettiği sınırlar içerisinde çevre projeleri yürütmek konularında yetkilendirmelidir.

Liman gelişimi ile ilgili çevre değerlendirmesi sadece liman tesisleri ve faaliyetleri ile ilgili olarak değil, aynı zamanda limanların hinterlandındaki ekonomik faaliyetler bakımından da yapılmalıdır.

Değerlendirme ÇED mevzuatı çerçevesinde iyi bir şekilde yapılmaktadır. Raporda, petrol kirliliği ile mücadele ve acil durum tesisleri en önemli ve öncelikli olanlardır. Şirketler tek başına Kocaeli depreminden kaynaklanan petrol sızıntısı gibi acil durumlarda yeterli olamazlar. Özel ve kamu sektörlerini kapsayan, kapsamlı petrol kirliliği ile mücadele sistemi oluşturulmalıdır.

1.3.5. TINA- T Çalışması

“Ulaştırma altyapısı ihtiyaç değerlendirmesi teknik yardım çalışması” başlığı altında hazırlanan çalışma, Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı için Avrupa Birliğinin finansmanı ile Tina-T ortak girişimi tarafından 2007 yılında tamamlanmıştır. Raporda projenin amacının “Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ve Avrupa Birliği’nin TEN-T sisteminin Türkiye’ye uzantısı niteliğinde çok modlu bir ulaştırma ağı geliştirilmesi” olarak tanımlanmaktadır. Projede Türkiye’nin karayolları, demiryolları, limanları ve havaalanlarını kapsayan ulaşım ağı tanımlanmış ve değerlendirilmiştir.

Çalışma Süreci

Proje dört kısımdan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi, veri toplama, ikincisi trafik tahmin modelinin oluşturulması ve 2020 hedef yılı trafiğinin hesaplanması, üçüncüsü ulaştırma altyapısının tanımlanması, analizlerinin yapılması ve bu analizler sonrasında projelerin öncelik sıralarının belirlenmesi, dördüncüsü ise Coğrafik Bilgi Sistemi teknolojilerini kullanarak ortak bir veritabanının oluşturulmasıdır.

Veri Toplama

Birinci aşama veri toplama sürecinde DPT, Ulaştırma Bakanlığı, KGM, TCDD, DHMİ, TÜİK, DTM gibi birçok kurumla görüşmeler yapılmış temelde üç başlık altında veriler toplanmıştır. Bu başlıklar;

- Proje ve yatırım verileri,
- Mevcut ve planlanan altyapıya ilişkin teknik parametreler

- Sosyo – ekonomik bilgiler dahil trafik akım bilgileridir.

Türkiye nüfusu 1994`de 63 milyon iken 2004 yılında 72milyon değerlerine ulaşmıştır. Nüfusa ilişkin gelişme senaryolarında yakın gelecek için bu artışın devam etmesi beklenmektedir. Tüm bu artış hızları sonucunda Türkiye nüfusunun 2020 yılında 86 milyon, 2030 yılında ise 93 milyona ulaşması beklenmektedir.

2001`den beri Türk ekonomisindeki istikrar ve yabancı yatırım potansiyeli nedeniyle GSYİH 90`lı yıllarda olduğundan daha hızlı artış göstermiştir. GSYİH 2004`de %10, 2003`de %5.9, 2002`de %7.8 artmıştır. Gelecek için yıllık artış hızının % 6 civarında olacağı kabul edilmiştir ki bu da OECD tahminleri ile tutarlılık göstermektedir.

Taşıt sahipliği tahminleri için doygunluk oranı olarak 700 otomobil/1000 kişi alan bir lojistik model uygulanmıştır. Bu modele göre GSYİH`nin yıllık ortalama % 4 oranında artacağı varsayılırsa 2004`de 80 otomobil/1000kişi oran otomobil sahipliğinin 600 otomobil/kişi değerine ulaşacağı kabul edilmektedir. Asfalt kaplama karayolunda yaşanacak artışlar da taşıt edinme oranı pozitif yönde etkilemektedir.

Türkiye sınırları dahilindeki yolcu ve yük akışını modellemek ve trafik talebini tahmin ederek akımların hangi bölgeler arasında dağıldığını belirlemek için 81 il temel alınmıştır. Her il bir trafik analiz bölgesini temsil etmektedir.

Modellerin Kurulması ve 2020 Yılı Trafik Tahminleri

Ulaştırma altyapısındaki darboğazları ve gereksinimleri değerlendirebilmek için trafik tahminlerinin yapılması gerekmektedir. Trafik tahminlerinin yapılması için baz yıl 2004`e ait yük ve yolcu taşımacılığı verileri mümkün olduğunca gözleme dayalı olarak verilmiş, yeterli bulunamadığı durumlarda modeller kurulmuştur.

Gelecek için yapılan tahminler 3 ayrı senaryo ile yapılmıştır. Bunlardan birincisi devam etmekte olan bütün projelerin yanı sıra 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen, finansmanı temin edilmiş projelerden oluşan “Referans Senaryo”, ikincisi referans senaryoda bir şekilde tanımlanmamış olmamakla birlikte 2020 yılına kadar tamamlanması beklenen bir grup projeyi de içeren “Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu”, üçüncü ve son senaryo ise uzun vadeli yatırım senaryosu kapsamında yer alan projelerin yanında bu proje kapsamında yapılan taşımacılık talebi analizi sonuçlarına göre ortaya çıkacak taşımacılık sorunlarını çözmeye yönelik projeleri de içeren “Alternatif Senaryo”dur.

Modellerin Kurulması

Yolcu ve yük trafik hacimleri ayrı ayrı modellenmiş ve tahmin edilmiştir.

Yolcu Taşımacılığı Modellemesi

Yolcu taşımacılığı modellemesi için klasik dört aşamalı ulaştırma modeli kullanılmıştır. Dört aşamalı modelin birinci aşaması, yolculuk üretim ve çekimlerinin tahmini, ikinci aşaması bu yolculukların hangi trafik analiz bölgeleri arasında yapıldığının tahminine dayanan yolculuk dağılım modellemesi, üçüncü aşaması bu yolculukların hangi ulaşım türleri ile yapıldığını gösteren modal ayırım, dördüncü ve son aşaması ise bu yolculukların türlerine göre şebeke üzerine atanmasını içeren trafiğin güzergah bazlı atama modelidir. Yolculuk üretim ve çekim değerleri ve oluşturulacak dağılım matrislerinin hepsi trafik analiz zonları (81 il) bazında incelemeye alınmıştır.

Birinci aşamada yolculuk amacına göre, avrupa yolculuk anketlerinden, Türkiye`deki hareket eğilimlerinden gelen veriler ve her trafik bölgesi için o bölgeye ait sosyo-ekonomik veriler (nüfus, istihdam, taşıt edinme durumu, GSYİH gibi) kullanılarak yolculukların başladığı ve bittiği bölgeler tespit edilmiştir.

İkinci aşama ise yolculuk dağılım modelidir. Bu modelde amaç O/D olarak adlandırdığımız başlangıç son matrisini oluşturmaktır. Bir bölgenin çekiciliği ve oraya seyahat etmenin getirdiği seyahat mesafesi ya da süresi gibi değişkenler göz önüne alınarak bir bölgeden başlayan seyahatler diğerleri arasında dağılmaktadır.

Üçüncü aşamaya gelindiğinde her bir ulaşım türünün (karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu) piyasa payları hesaplanır. Burada da seyahat süresi ve maliyeti gibi yolculuğu belirleyen etmenler modelde girdi olarak kullanılır.

Dördüncü ve son aşamada ise türlerine göre ayrılmış olan yolculuklar, türlerine uygun ağ üzerine atanır.

Yük Taşımacılığı Modellemesi

Yük taşımacılığında kullanılan modelde NEAC uluslararası yük modelinin prensipleri kullanılmış ve malların ayrılmasında NSTR düzenlemesi göz önüne alınmıştır. Yük taşımacılığı modelinde; malların üretilip ihraç edildiği ülkelerde üretimin, malların ithal edildiği ülkelerde ise çekimin avantajlı olduğu bir yapı vardır. Bu üretim ve çekim bölgeleri arasında ise taşıma ücretleri,

uygulanan tarifeler, taşınan mesafeler, kültürel farklılıklar gibi bir takım direnç faktörleri bulunmaktadır.

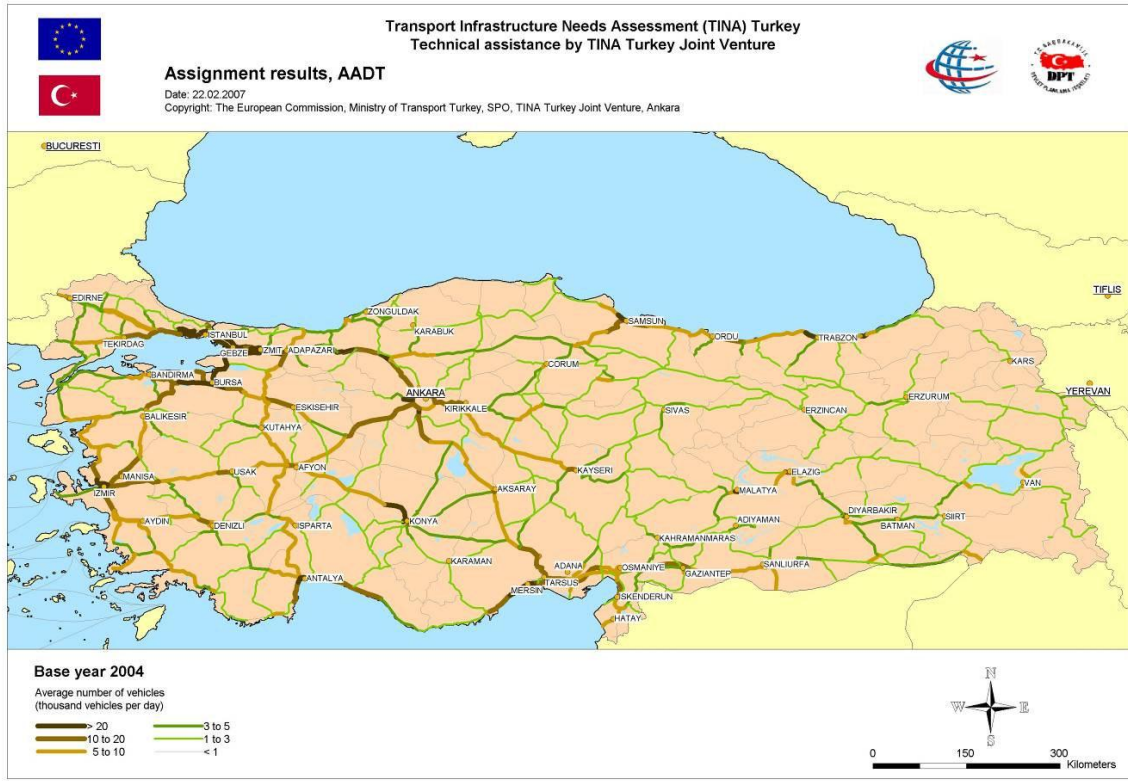
Bu akımların dağıtılmasında hangi türün kullanılacağıın bulunması için her türün taşıma süresi ve taşıma giderlerine, yük gruplarına, bölgeler arası taşınan yük miktarına bağlı olarak hangi türle taşınacağı tahmin edilmiştir.

Ulaştırma Altyapısının Tanımlanması ve Senaryo Testleri

Baz Yıl 2004

Karayolu

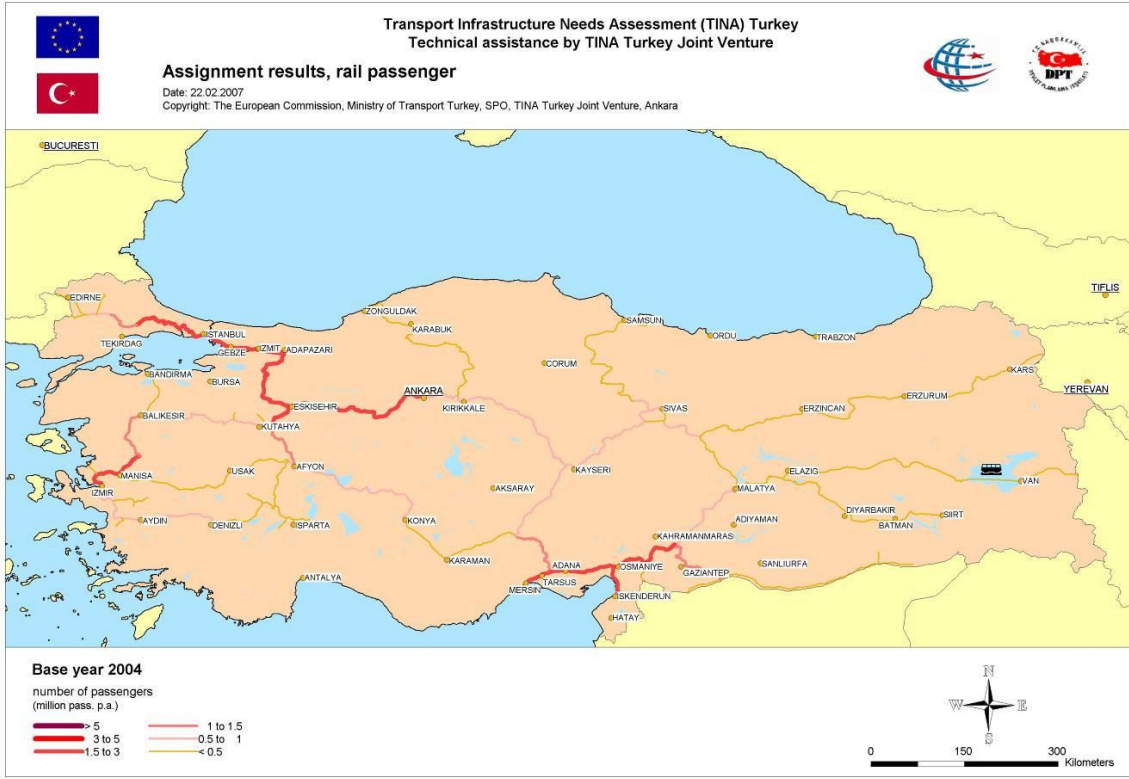
Türkiye`deki ana yolculuk talebi özel otomobil ve otobüslerle karayollarına aittir. Özellikle yolculuk hacmi en büyük şehir olan İstanbul`a gelen yollar ana bağlantı akslarını oluşturmaktadır. Karayollarındaki en yüksek hacimler Türkiye`nin batısındaki büyük şehirler arasında görülmektedir. İstanbul civarındaki trafik hacmi yılda 39 milyon ton civarındadır. Bu da günde 13.000`den fazla kamyon anlamına gelmektedir. Bursa Derince arasında günde 17-20 milyon ton yük yani 5.600 ila 6.500 kamyon hacmi bulunmaktadır. Bunu Karacabey-Balıkesir, İzmir-Uşak, Ankara-İzmit, Ankara-Sivrihisar, Ankara-Tarsus, Ankara-Keskin, Mersinin doğusu, Dört yolun kuzeyi izlemektedir. Buralardaki günlük yük akışı 10 milyon tondan fazladır bu da günde 3.200 kamyon anlamına gelmektedir. Aşağıdaki haritada da Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT) değerleri görülmektedir.



Şekil 1.84: Baz Yıl Karayollarındaki YOGT Değerleri

Demiryolu

Türkiye`de demiryollarının düşük bir payının olması model sonuçları ile de doğrulanmaktadır. Aşağıdaki şekilde Demiryolu baz yıl yolcu ve yük ataması sonuçları görülmektedir. Yük ataması bakımından en yüksek akımlar; Muratlı-İstanbul yılda yaklaşık 2,1 milyon ton, İstanbul-İzmir 1,8 milyon ton, İzmit-Eskişehir 3,3 milyon ton, Akhisar-Balıkesir 2,6 milyon ton, Afyon-Konya 2 milyon ton, Kırıkkale-Zonguldak 2,8 milyon ton, Kırıkkale-Kayseri 3,4 milyon ton, Kayseri-Ulukışla 2,6milyon ton, Ulukışla-Yenice 4,2 milyon ton, Yenice-Osmaniye 3,8 milyon ton ve Osmaniye-İskenderun 4 milyon tondur.



Şekil 1.85: Baz Yıl Demiryollarındaki Yolcu Atama Sonuçları



Şekil 1.86: Baz Yıl Demiryollarındaki Yük Atama Sonuçları

Hava Taşımacılığı

Baz yılda Türkiye`ye gelen iç hat yolcusu bakımından en yüksek hacime sahip havaalanları İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Trabzon ve Antalya havaalanlarıdır.

Dış hat yolcuları bakımındna incelendiğinde ise Antalya ve Atatürk havaalanları sırasıyla 12,5 milyon ve 10,2 milyon rakamları ile en yüksek yolculuk hacmine sahip havaalanlarıdır.

Denizyolu

Kullanılan modelde liman bölgeleri için hacim değerleri hesaplamıştır. Bir liman bölgesi birden fazla limanı içinde barındırabilir. Aşağıdaki tabloda baz yıl için liman bölgelerine göre liman hacimleri görülmektedir.

Limn Bölgesi	Baz Yıl 2004 (milyon-ton/yıl)
İstanbul	14,59
İzmit	38,44
Bandırma	3,29
anakkale	3,64
İzmir	36,44
Mersin	12,02
Zonguldak	8,51
Samsun	3,17
Trabzon	1,72
Tekirdağ	3,19
Marmaris, Bodrum	2,38
Antalya	1,92
İskenderun	16,66
Özel Limanlar(Bursa)	7,2
Hopa	0,43
Toplam	153,6

Tablo 1.95: Liman Bölgelerine Göre Baz Yıl Liman Hacimleri

Referans Senaryo 2020

Karayolu

Karayolu yolcu akımlarında görünecek artışlara paralel olarak ülkenin bütününde yolcu hacimlerinde artışlar gözlenmiştir. Ancak bu artışlar batı kesiminde doğudakinden daha hızlı olmaktadır ülkede hem kuzey-güney hem de doğu-batı trafik akımlarının karşılandığı Afyonkarahisar bölgesi bölgede önemli bir merkez haline gelecektir.

En yüksek karayolu yük trafik akımları ise Türkiye'nin batı bölümünde görülmektedir. İstanbul civarındaki trafik hacmi yılda 39 milyon tondan 87 milyon tona çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu da günde 30.000'e yakın kamyon anlamına gelmektedir. Bursa Derince arasında günde 17-20 milyon ton yük yani 5.600 ila 6.500 kamyon hacminden 39 ila 45 milyon ton trafik yükü yani 12.700 ila 14.700 arasındaki bir kamyon hacmine çıkacaktır. Bunu Balıkesir-İzmir, İzmir-Uşak-Afyonkrahisar, Ankara-İzmit, Ankara-Sivrihisar, Ankara-Tarsus, Ankara-Keskin, Afyonkarahisar-Konya-Ereğli, Mersinin doğusu, Dört yolun kuzeyi, Tarsusİslihiye, Gaziantep-Şanlıurfa ve Viranşehir-Cizre izlemektedir. Buralardaki günlük yük akışı 20 milyon tondan fazladır bu da günde 6.400 kamyon anlamına gelmektedir. Aşağıdaki haritada da yolcu ve yük bazlı Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT) değerleri görülmektedir.



Şekil 1.87: Referans Senaryo 2020 Yılı YOGT Değerleri

Demiryolu

Demiryolu yolcu tahminlerinde orta düzeyde bir artış beklenmektedir. Bunun önemli sebepleri arasında ekonomik büyümeye paralel olarak otomobil sayısının artması ve yolculukların bu türlere kaydırılması söylenebilir. Hızlı demiryolu projelerinin olduğu yerler dışında yolculuk oranının azalacağı kesitlerin olabileceği de düşünülmektedir. Hızlı demiryolu tahsis edilen bölgelerde ise yolculuk süresinin düşmesi yolcu hacimlerini olumlu yönde etkilemektedir. Eskişehir Ankara hattında 6 milyon, Polatlı Ankara arasında 4,7 milyon ve Potatlı Konya arasında 2,5 milyon yolcu talebinin olması beklenmektedir. Aşağıdaki haritada yolculuk taleplerinin Referans Senaryo ile nasıl gelişeceği görülmektedir.



Şekil 1.88: Referans Senaryo 2020 Yılı Demiryolu Yolcu Atama Sonuçları

Yeni yükske hızlı demiryolunun sadece yolcu taşımacılığında kullanılacağı varsayımı ile oluşaca yük akımlarının; Muratlı-İstanbul yılda 4,8 milyon ton, İstanbul-İzmit 4,2 milyon ton, İzmit-Eskişehir yeni hat için 7,6 milyon ton, Akhisar-Balıkesir 5,1 milyon ton, Afyonkarahisar-Konya 5,3 milyon ton, Kırıkkale-Zonguldak 6 milyon ton, Kırıkkale-Kayseri 7,7 milyon to, Kayseri-Ulukışla 5,4 milyon ton, Ulukışla-Yenice 9,7 milyon ton, Yenice-Osmaniye 8,7 milyon ton, Osmaniye-İskenderun 8,2 milyon ton olması beklenmektedir. Aşağıdaki haritada yük akışlarının hacim değerleri görülmektedir.



Şekil 1.89: Referans Senaryo 2020 Yılı Demiryolu Yük Atama Sonuçları

Havayolu taşımacılığı

Havayolu yolcu taşımacılığı açısından içhatlarda Atatürk havaalanının 2020 yılında 13,1 milyon, Esenboğa havaalanının 5,6 milyon yolcu taşıyacağı öngörülmektedir. Ayrıca Trabzon, Adana, Antalya, İzmir ve Samsun havaalanlarında da önemli oranda artışlar olacağı beklenmektedir.

Dış hat yolcu uçuşları bakımından ise turistik havaalanlarında %4,3, diğer havaalanlarında %6'lık bir artış beklenmektedir.

Denizyolu Taşımacılığı

Baz yıl ve Referans Senaryo için tahmin edilen yıllık yük miktarları aşağıdaki tabloda görülmektedir. Tabloda Mersin Limanı'na ilişkin veriler 2004 yılı trafik hacmi dikkate alınarak verilmiştir. 2004 yılında trafik hacminin düşük olması Orta Doğu'daki siyasi durumla doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle Orta Doğu'daki siyasi duruma bağlı olarak tahmin sonuçları ileriki aşamalarda yeniden revize edilmelidir.

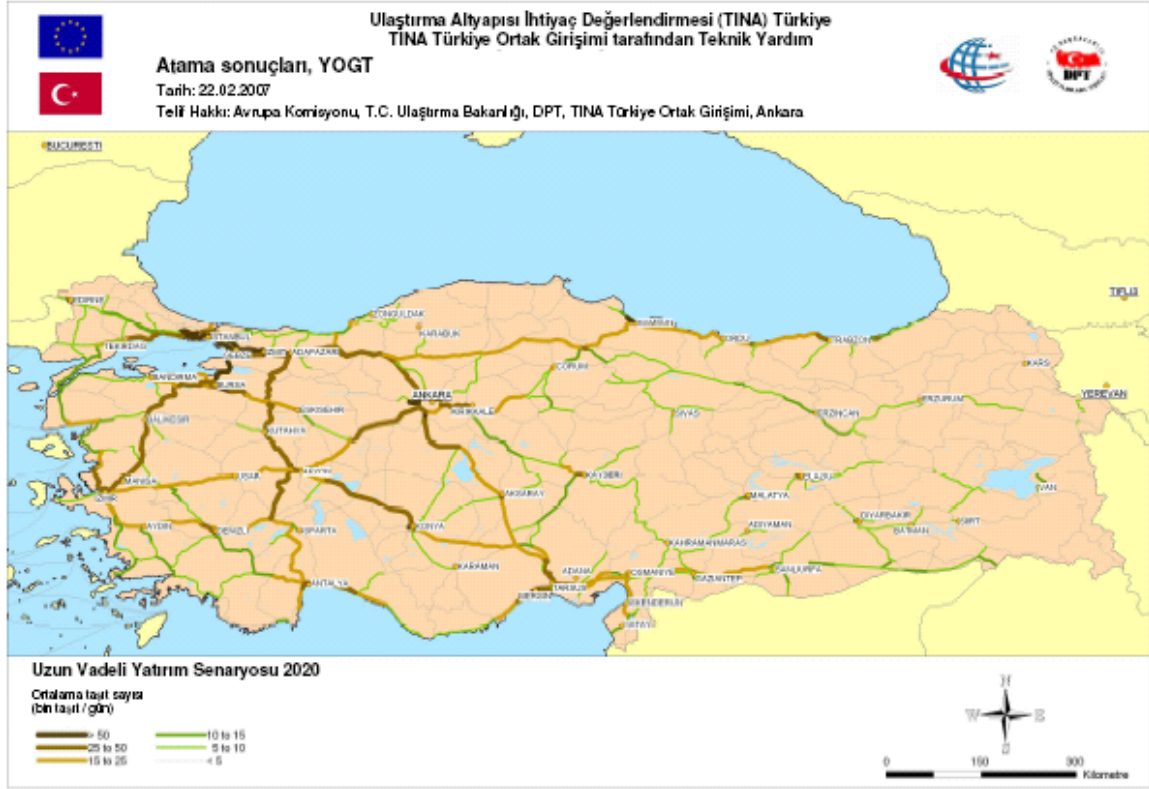
Liman Bölgesi	Baz Yıl 2004 (milyon-ton/yıl)	Tahmin Yılı 2020 (milyon ton/yıl)	Artış
İstanbul	14,59	37,3	% 256
İzmit	38,44	101,04	% 263
Bandırma	3,29	10,11	% 308
Çanakkale	3,64	10,26	% 282
İzmir	36,44	103,02	% 283
Mersin	12,02	27,33	% 227
Zonguldak	8,51	19,6	% 230
Samsun	3,17	5,81	% 183
Trabzon	1,72	2,62	% 152
Tekirdağ	3,19	12,15	% 381
Marmaris, Bodrum	2,38	5,84	% 246
Antalya	1,92	5,47	% 285
İskenderun	16,66	31,64	% 190
Özel Limanlar(Bursa)	7,2	25,25	% 351
Hopa	0,43	0,56	% 130
Toplam	153,6	398	% 259

Tablo 1.96: Referans Senaryo 2020 Liman Bölgeleri Trafik Hacimleri

Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020

Karayolu

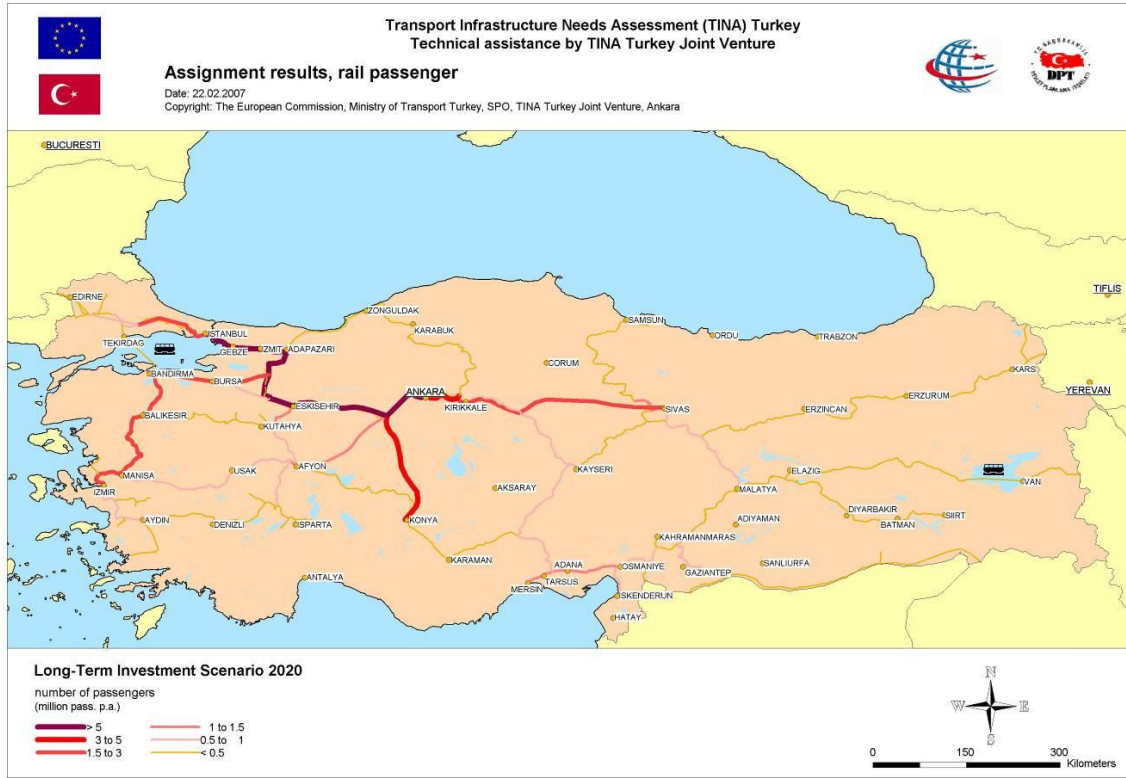
Uzun vadeli yatırım senaryosu temelde Referans Senaryo ile uyum göstermektedir. Türkiye'nin kuzey bölgesindeki Gerede-Merzifon-Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak karayolu akslarının tümünün bölünmüş yol standardına geçirilmesi ile ana aks statüsüne eklenmesi iki senaryonun en önemli farklılığı olmaktadır. Bir diğer önemli hat da Antalya-Denizli hattıdır. Bu hattın da önemli ölçüde yolcu çekmesi beklenmektedir. Aşağıdaki şekilde atama sonucunda elde edilen YOGT değerleri görülmektedir.



Şekil 1.90: Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020 Yılı Karayolu Atama Sonuçları

Demiryolu

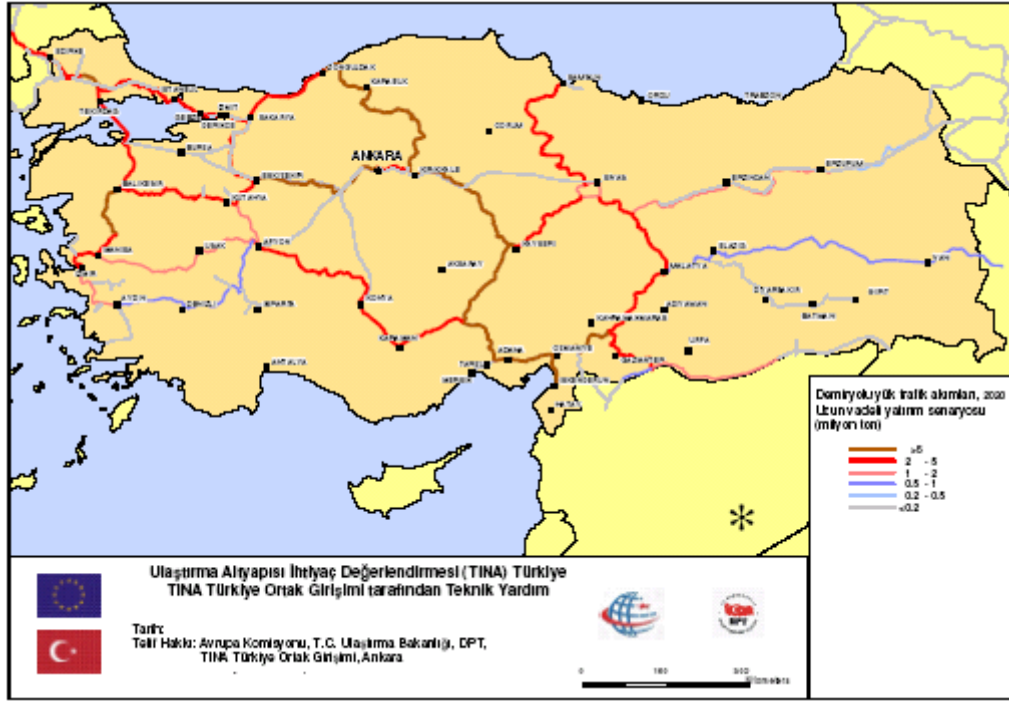
Demiryolu yolcu atama sonuçları genellikle demiryollarında yana olan Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu sayesinde artacağı beklenmektedir. Aşağıdaki haritada demiryolu yolcu atama sonuçları görülmektedir.



Şekil 1.91: Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020 Yılı Demiryolu Yolcu Atama Sonuçları

TCDD tarafından yapılan açıklama uyarınca yüksek hızlı demiryollarının sadece yolcu taşıyacağı varsayılırsa 2020 yılı demiryolu yolculuk hacimlerinin; Muratlı - İstanbul, yılda 3.7 milyon ton (Referans senaryoda 4.8 milyon ton), İstanbul - İzmit , 2.8 milyon ton (Referans senaryoda 4.2 milyon ton), İzmit - Eskişehir, 2.7 milyon ton (Referans senaryoda 7.6 milyon ton), Akhisar - Balıkesir , 5.1 milyon ton (Referans senaryoda 5.1 milyon ton), Eskişehir - Polatlı - Konya 3.7 milyon ton (Referans senaryoda 5.3 milyon ton) Kırıkkale - Zonguldak, 6.7 milyon ton (Referans senaryoda 6.0 milyon ton), Kırıkkale - Kayseri, 8.6 milyon ton (Referans senaryoda 7.7 milyon ton), Kayseri - Ulukışla , 6.1 milyon ton (Referans senaryoda 5.4 milyon ton), Ulukışla - Yenice, 8.6 milyon ton (Referans senaryoda 9.7 milyon ton), Yenice - Osmaniye, 7.9 milyon ton (Referans senaryoda 8.7 milyon ton) ve Osmaniye -İskenderun, 8.0 milyon ton (Referans senaryoda 8.2 milyon ton), olması beklenmektedir.

Aşağıdaki haritada demiryolu yük trafiği görülmektedir.



Şekil 1.92: Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020 Yılı Demiryolu Yük Atama Sonuçları

Havayolu Taşımacılığı

Uzun Vadeli Yatırım senaryosundaki iç hatlar havayolu yolculuk talebi yükske hızlı demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payının artması nedeniyle biraz düşmüştür. Atatürk havaalanındaki yolculuk hacminin 12,4 milyon, Esenboğa havaalanındaki ise 5,3 milyona ulaşması beklenmektedir. Dış hatlarda taşınan yolcu sayısı bakımında ise Referans senaryo ile uyum göstermektedir.

Denizyolu taşımacılığı;

Denizyolu taşımacılığında 2020 yılı için liman alanı bazlı tahmin değerleri aşağıdaki tabloda verilmektedir. Bu tabloda limanların fiziksel sınırlamalarına bakılmamıştır. Ayrıca hesaplamalarda transit yük trafiği dikkate alınmamıştır. İlerde AB'ye TEN-T ağları ile bağlandıktan sonra yoğun miktarda bir yük akışının olacağı düşünülürse tahmin değerlerinin gerçekleşecek değerlerin altında kalacağı söylenebilir.

Bu nedenle uluslararası ulaştırma koridorlarına girişte önemli noktalar olarak planlanan, çevreye uyumlu ve maliyetler bakımından tasarruf sağlayan olumlu ulaşım yatırımları olarak görülen 2

milyon TEU kapasiteli Çandarlı ve 4 milyon TEU kapasiteli Mersin Limanları aday iki ana liman olarak kabul edilmiştir. Her iki limanda geniş antrepo alanlarının yanı sıra 16 m su derinliğine sahip yanaşma rıhtımı sağlayacak şekilde tasarlanmış, ana limanlar teknik gereklerine uygun kapasitede vinçlerle donanımlı uzun rıhtımlara sahiptir.

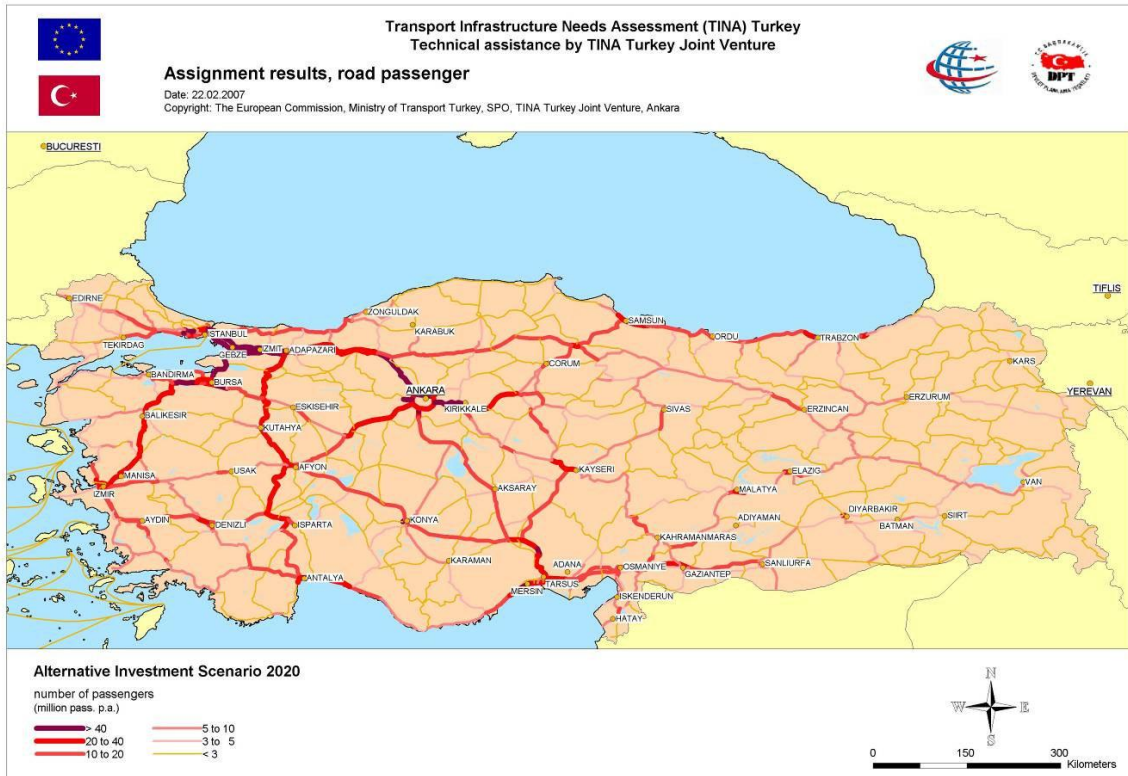
Liman Alanı	2004 (milyon-ton/yıl)	2020 (milyon-ton/yıl)
Mersin	17,17	60,00
Çandarlı	0,00	40,00
Aliağa Nemrut	23,94	27,64
İzmir	12,50	35,38
Trabzon	1,72	2,61
Samsun	3,11	5,69
Filyos	0,00	14,00
Erdemir	8,51	10,57
Derince	1,97	5,18
İzmir Özel Sektör	10,80	28,35
Tekirdağ	3,19	12,15
Çanakkale	3,64	10,26
Karabiga	3,20	9,02
Bandırma	3,29	10,13
Güllük	2,38	5,85
Antalya	1,92	5,47
İskenderun	2,23	4,24
İskenderun Özel Liman	1,50	2,85
Ceyhan	3,78	7,18
Ambarlı	20,05	51,33
Hasanpaşa	6,46	16,54
Gemport	6,04	21,20
Hopa	0,43	0,56

Tablo 1.97: Uzun Vadeli Yatırım Senaryolu 2020 İçin Liman Alanları Yük Tahminleri

Alternatif Senaryo 2020

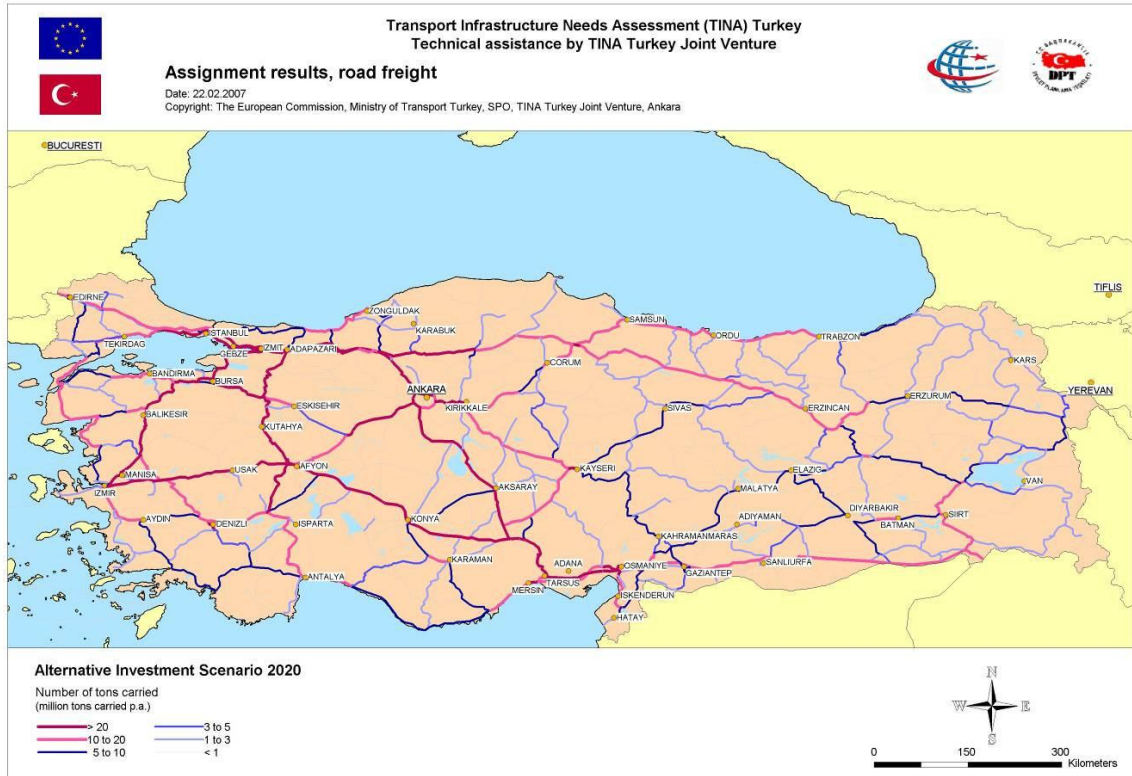
Karayolu

Alternatif senaryoda arttırılan karayolu kapasiteleri sayesinde karayoluna olan yolcu akımının artması beklenmektedir. Ankara – İstanbul arasındaki otoyol projesi, İstanbul – Zonguldak arasındaki bölünmüş karayolu ya da Osmaniye – Kahramanmaraş – Malatya – Elazığ arasındaki rakip karayolları önemli ölçüde yolcu trafiği çekmektedir. Aşağıdaki şekilde karayolu yolcu taşımacılığı aksları ve trafik değerleri görülmektedir.



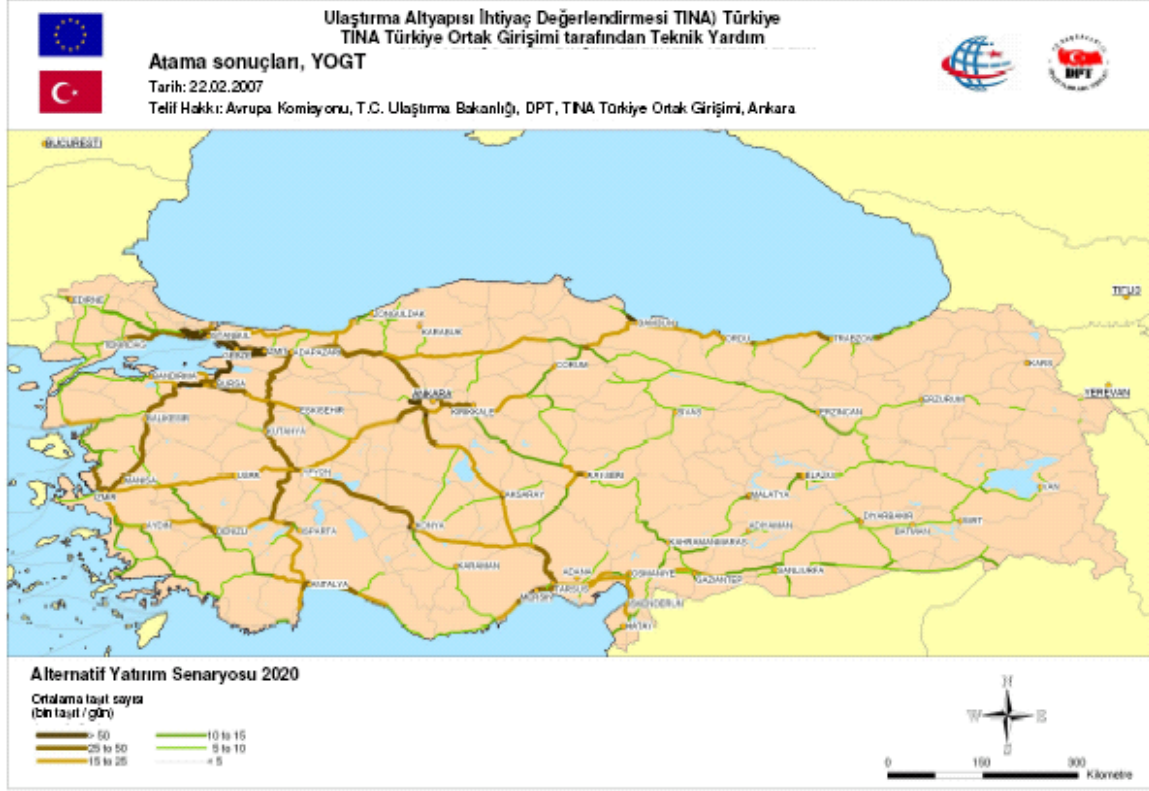
Şekil 1.93: Alternatif Senaryo 2020 Yılı Karayolu Yolcu Atama Sonuçları

Karayolu yük taşımacılığı açısından bakıldığında ise Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu ile benzerlik göstermektedir. Referans senaryo ile karşılaştırıldığında ise toplam talep bazında düşük bir artış olmasına karşı yeni projelerin eklenmesi ile güzergâhlar değişikliği göstermektedir. Deniz otoyollarının AB ile uyumu sağlanması durumunda ise karayolu yük trafiğinin %20 oranında artması beklenmektedir. 2020 yılı yük trafiği atama sonuçları da aşağıdaki şekilde görüldüğü gibidir.



Şekil 1.94: Alternatif Senaryo 2020 Yılı Karayolu Yük Atama Sonuçları

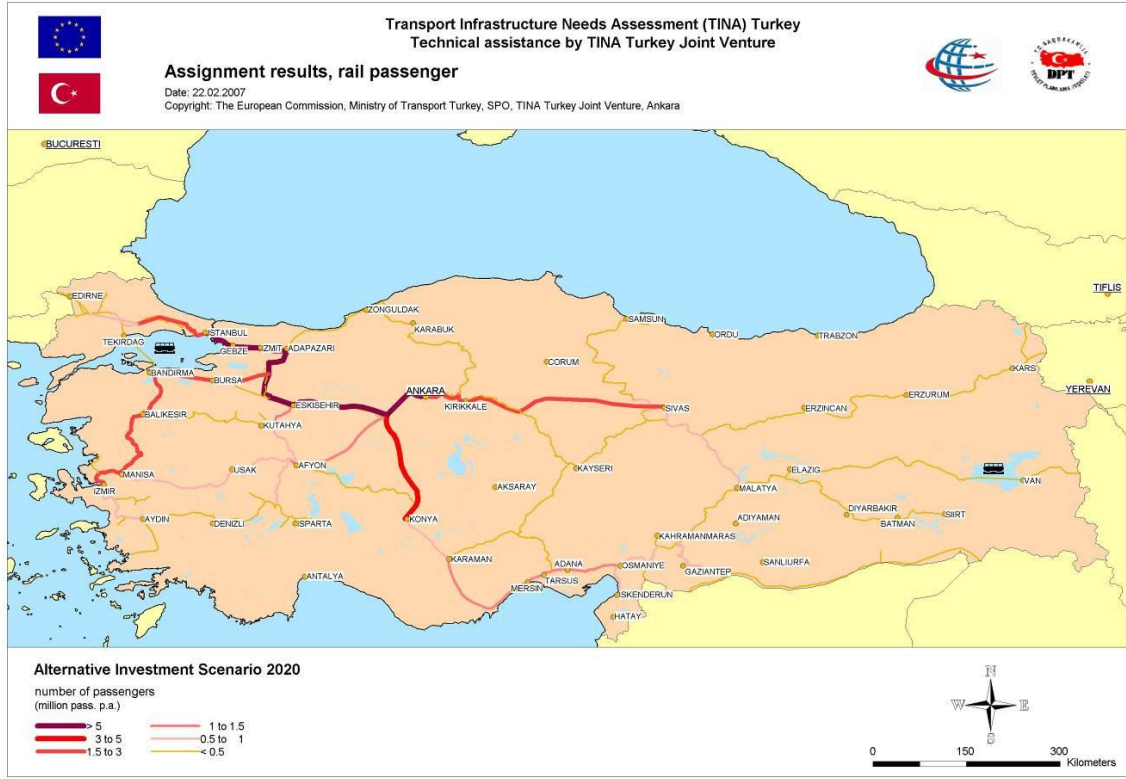
Yük ve yolcu ataması YOGT biriminden dönüştürüldüğünde ise sonuçlar aşağıdaki haritada görüldüğü gibidir.



Şekil 1.95: Alternatif Senaryo 2020 Yılı Karayolu YOGT Sonuçları

Demiryolu

Demiryolu altyapısı açısından Alternatif senaryonun diğerlerinden en büyük farkı Mersin Karaman arasında hızlı demiryolu bağlantısının yapılmasıdır. Bu bağlantının yapılması durumunda yıllık yolcu talebinin bir milyon yolcu bulacağı öngörülmektedir. Bu hattın uygulamaya geçirilmesi Polatlı – Konya ve Konya - Karaman hatlarındaki yolculukları da tetiklemektedir. Mersin Karaman hattının hayata geçirilmesinin yanında bu bölgede Karaman Silifke karayolu bağlantısının bölünmüş yol olarak kullanılması gibi karayolu çözümlerinin de yer alışı bu projenin etkinliğini kısmen azaltmaktadır. Aşağıdaki haritada demiryolu yolcu atama sonuçları görülmektedir.



Şekil 1.96: Alternatif Senaryo 2020 Yılı Demiryolu Yolcu Atama Sonuçları

Bu senaryoda da yüksek hızlı demiryollarının sadece yolcu taşıyacağı varsayılırsa 2020 yılı demiryolu yolculuk hacimlerinin; Muratlı - İstanbul, yılda 3.6 milyon ton (Referans senaryoda 4.8 milyon ton), İstanbul - İzmit, 2.8 milyon ton (Referans senaryoda 4.2 milyon ton), İzmit - Eskişehir, 2.7 milyon ton (Referans senaryoda 7.6 milyon ton), Akhisar - Balıkesir, 5.1 milyon ton (Referans senaryoda 5.1 milyon ton), Eskişehir - Polatlı - Konya 3.4 milyon ton (Referans senaryoda 5.3 milyon ton) Kırıkkale - Zonguldak, 6.8 milyon ton (Referans senaryoda 6.0 milyon ton), Kırıkkale - Kayseri, 8.8 milyon ton (Referans senaryoda 7.7 milyon ton), Kayseri - Ulukışla , 6.3 milyon ton (Referans senaryoda 5.4 milyon ton), Ulukışla - Yenice, 9.0 milyon ton (Referans senaryoda 9.7 milyon ton), Yenice - Osmaniye, 8.1 milyon ton (Referans senaryoda 8.7 milyon ton) ve Osmaniye -İskenderun, 7.9 milyon ton (Referans senaryoda 8.2 milyon ton), olması beklenmektedir. Demiryolu yük taşımacılığı atama sonuçları aşağıdaki şekilde görüldüğü gibidir.



Şekil 1.97: Alternatif Senaryo 2020 Yılı Demiryolu Yük Taşımacılığı Atama Sonuçları

Havayolu taşımacılığı

Karayolu ve demiryolu sistemlerinde yapılan iyileştirmeler nedeniyle havayolu taşımacılığının diğer senaryolara göre daha düşük oranda arttığı görülmektedir. Atatürk havaalanının iç hatlar hacminin 11,5 ve Esenboğa havaalanının hacminin de 4,8milyola ulaşması beklenmektedir. Alternatif senaryodaki yurt dışı yolcu taşıma hacmi referans senaryo ile aynıdır.

Denizyolu taşımacılığı

Alternatif Senaryo deniz taşımacılığı tahminleri Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu ile aynıdır.

1.4.GÜNEY ANADOLU VE MERSİN'DE LOJİSTİK

1.4.1. Güney Anadolu İlleri Ekonomik Yapısı

1970'li yıllara kadar dünyada iktisadi faaliyetlerin mekânsal dağılımı daha çok ham madde veya pazara yakınlık gibi geleneksel faktörlere bağlı olarak gerçekleşmiştir. Dünya ekonomisinde 1970'li yıllarda ortaya çıkan krizler, batılı ülkelerin bu krizlere karşı verdiği tepkiler ve bu çerçevede ortaya çıkan yeni politika uygulamaları, iktisadi faaliyetlerin ve sanayileşmenin mekânsal dağılımını önemli ölçüde değiştirmiştir. Batı ülkelerindeki bu gelişmelerin Türkiye ekonomisine yansması 1980'li yıllarda kendini göstermiştir.

Türkiye ekonomisindeki gelişme süreci 1960'lı yıllarda belli başlı büyüme merkezlerinden çevre illere doğru yayılarak kendini göstermiştir. Başta gelen büyüme kutupları İstanbul, İzmir, Ankara ve Adana illeridir. Bu kutuplardan en önemlisi İstanbul-Ankara ekseninde bazı illerde ekonomik faaliyetlerin hız kazanması biçiminde ortaya çıkmıştır. Kocaeli'nde kimya ve metal sanayinin yoğunlaşması, Bursa ve çevresinde gıda tekstil ve otomotiv sektörlerinin gelişimi bunun yansımasıdır. 1970'li yıllarda Konya bu eksene eklenmiştir.

İkinci önemli gelişme bölgesi (kutup) olarak İzmir merkezli Ege Bölgesi'dir. İktisadi faaliyetler, başlangıçta ihracata dönük tarımın yapıldığı gıda ve tekstilde uzmanlaşmış bölge merkezi olan İzmir'den çevreye yayılmaya başlamıştır.

Ekonomik etkinliklerin yoğunlaştığı ve çevreye yaygınlaştığı bir diğer kutup ise Adana merkezli Çukurova Bölgesi'dir. Adana, pamuk ve tekstil üretiminde uzmanlaşırken; Hatay İli, İskenderun ilçesinde yer alan limanı ile uluslararası ticaret ve çelik üretiminde öne çıkmıştır. Bölgeye, 1980'lerde uluslararası bir limana ve serbest bölgeye sahip Mersin'de eklenerek genişlemiştir¹⁹⁶.

¹⁹⁶Metinde DPT'den alındığı belirtilen tüm veriler için kaynak: DPT, 2003, İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması, Bülent Dinçer, Metin Özasan ve Taner Kavasoğlu Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü Yayın No: DPT 2671.

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye ekonomisi 1980 sonrası dönemde dışa açılma ve ihracata dönük gelişme sürecine yönelik bir dizi reform ve uyum programı uygulamıştır. Türkiye ekonomisinin 1980 sonrası süreçte geçirdiği dönüşüm genellikle şu dört başlık altında özetlenmektedir:

- Sanayi faaliyetleri İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara gibi geleneksel bölge merkezlerinden çevreye (ard-illere) yayılırken, bu geleneksel merkezlerde görece olarak sanayinin payı gerileyerek hizmet sektörünün payı yükselmiştir.
- Sanayi faaliyetleri yayılma gösterdiği ard-bölgelerde yoğunlaşma göstermiştir.
- Uygulanan politikaların doğal bir sonucu olarak kamu yatırımlarının ve/veya kamu iktisadi faaliyetlerinin yoğun olduğu illerde sanayide ve bağlı olarak iktisadi faaliyetlerde yavaşlama gerçekleşmiştir.
- Son olarak, bazı iller kendi içsel dinamiklerine (ve/veya kaynaklarına) dayanarak iktisadi faaliyetlerinde bir sıçrama yaratmış ve yeni bir sanayi odağı haline gelmiştir.

Bu süreçte Mersin İli Adana merkezli gelişme merkezinin bir ard-bölgesi olarak gelişmesini sürdürmüştür. 1980'li yılların ortalarına kadar önemli gelişmeler sağlanmış ancak 1990'lı yıllarda İlin ekonomisi yerinde saymıştır. Bu bölümde Çukurova bölgesi gelişme ekseninde Mersin İlini çevreleyen Güney Anadolu illerinin ekonomik yapısı Adana'dan başlayarak temel hatlarıyla incelenmektedir.

Adana

Adana, Türkiye'nin güneyinde Akdeniz Bölgesi'nin Doğu Akdeniz Bölümü'nde yer alan 14.030 km² yüz ölçümüne ve 2.006.650 nüfusa sahip bir ildir¹⁹⁷. Büyükşehir sınırları içinde yaşayan nüfus 1.536.837 dolayındadır. 1980 yılında nüfusun %56,7'si şehirde yaşarken, 2007 yılında bu oran %80,3'e yükselmiştir. Şehirleşme oranı Türkiye ortalamasından (%70,5) daha yüksektir. Benzer şekilde nüfus yoğunluğu (km²'ye düşen kişi sayısı) Türkiye ortalamasından yüksektir. Adana ili ve il merkezi Türkiye'nin en önemli tarımsal üretim bölgelerinden olan Çukurova Deltası'nda yer almakta ve gelişme süreci büyük ölçüde tarımsal üretim ve tarıma dayalı sanayi sektörlerine dayanmaktadır.

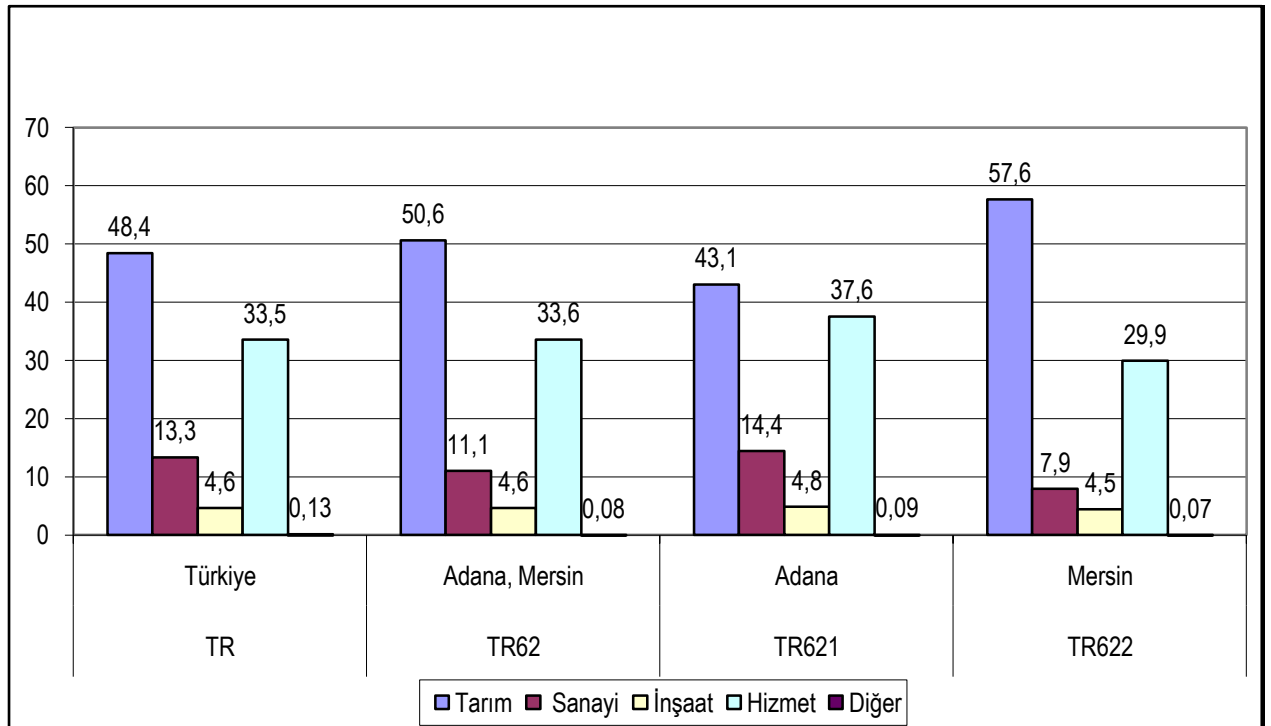
¹⁹⁷ TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre 2007 Yıl sonu

Yıl	Bölge Adı	Nüfus			Kentleşme Oranı (%)	Alan km ² (4)	Nüfus Yoğunluğu (1) / (4)
		Toplam (1)	Kent (2)	Kır (3)	((2)/(1))*100		
1980	Türkiye	44.736.957	19.650.914	25.086.043	43.93	783.562	57
	Adana	1.485.743	842.862	642.881	56.73	17.240	86
1990	Türkiye	56.473.035	33.326.079	23.146.956	59.01	783.562	72
	Adana	1.549.233	1.125.149	424.084	72.63	14.045	110
2000	Türkiye	67.803.927	44.020.917	23.783.010	64.92	783.562	86
	Adana	1.849.478	1.397.853	451.625	75,58	14.045	132
2007	Türkiye	70.586.256	49.747.859	20.838.397	70,48	783.562	90
	Adana	2.006.650	1.611.262	395.388	80,3	14.045	143

Tablo 1.98: Adana İli Nüfus Göstergeleri

Kaynak: TÜİK, Nüfus İstatistikleri.

Osmaniye ili 1980 sayımında dâhildir.



Şekil 1.98: İstihdam Edilen Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (2000)

2000 Yılı Genel Nüfus Sayımına göre, nüfusun iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımı incelendiğinde; Adana ilinde istihdam edilen nüfusun tarım kesiminde çalışan oranı, bölge illerinin ve Türkiye ortalamasının altındadır. Adana'da istihdam edilen nüfusun %43,1'i tarım kesiminde, %37,6'sı hizmet sektörlerinde ve %14,4'ü sanayi sektörlerinde istihdam edilmektedir. Tarım kesiminde çalışanların oranı bölge ve Türkiye ortalamasının altında olmasına rağmen, Adana ilinde tarım sektörü çalışanlarının ağırlıkta olduğu yukarıda açıkça görülmektedir.

BÖLGE KODU	BÖLGE ADI	Tarım	Sanayi	İnşaat	Hizmet	Diğer
TR	Türkiye	48.4	13.3	4.6	33.5	0.1
TR62	Adana, Mersin	50.6	11.1	4.6	33.6	0.1
TR621	Adana	43.1	14.4	4.8	37.6	0.1
TR622	Mersin	57.6	7.9	4.5	29.9	0.1
	Bölge/Türkiye (%)	1.96	2.38	2.32	2.47	1.54

Tablo 1.99: İstihdam Edilen Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (2000)

Kaynak: TÜİK, 2000 Genel Nüfus Sayımı.

Adana İli Türkiye’de çalışan toplam nüfusun %2,2’sine istihdam sağlamaktadır. Adana tarım sektörü istihdamında, Türkiye tarım istihdamı toplamı içerisinde %1,96’lık, sanayi sektöründeki istihdamda, Türkiye sanayi istihdamı toplamı içerisinde %2,38’lik, hizmetler sektörü istihdamında ise, Türkiye hizmetler istihdamı içerisinde %2.47’lik bir orana sahiptir. Adana İlinde istihdam edilenlerin sektörel dağılımı sıralamasında ilk sırada tarım, ikinci sırada hizmetler, üçüncü sırada sanayi ve son sırada inşaat yer almaktadır.

Adana ekonomik açıdan Türkiye’nin önemli gelişme merkezlerinden biridir. Adana, 1960’lı yıllardan başlayarak iktisadi etkinliklerin yoğunlaştığı ve Hatay, Mersin gibi çevredeki ard-illere yayıldığı önemli bir bölge olmuştur. Devlet Planlama Teşkilatının 2003 Yılı İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması’na göre Adana İkinci derecede gelişmiş iller grubunun özelliklerini taşımaktadır. Bu iller genellikle kıyı kesimlerinde yer alan, tarımsal üretim özellikle de sınaî bitkiler üretiminin öne çıktığı ve tarıma dayalı sanayinin geliştiği illerdir. İlin gelişmesi tarımsal üretim özellikle pamuk ve tarıma dayalı sanayilerin yoğunlaşması biçiminde gerçekleşmiştir.

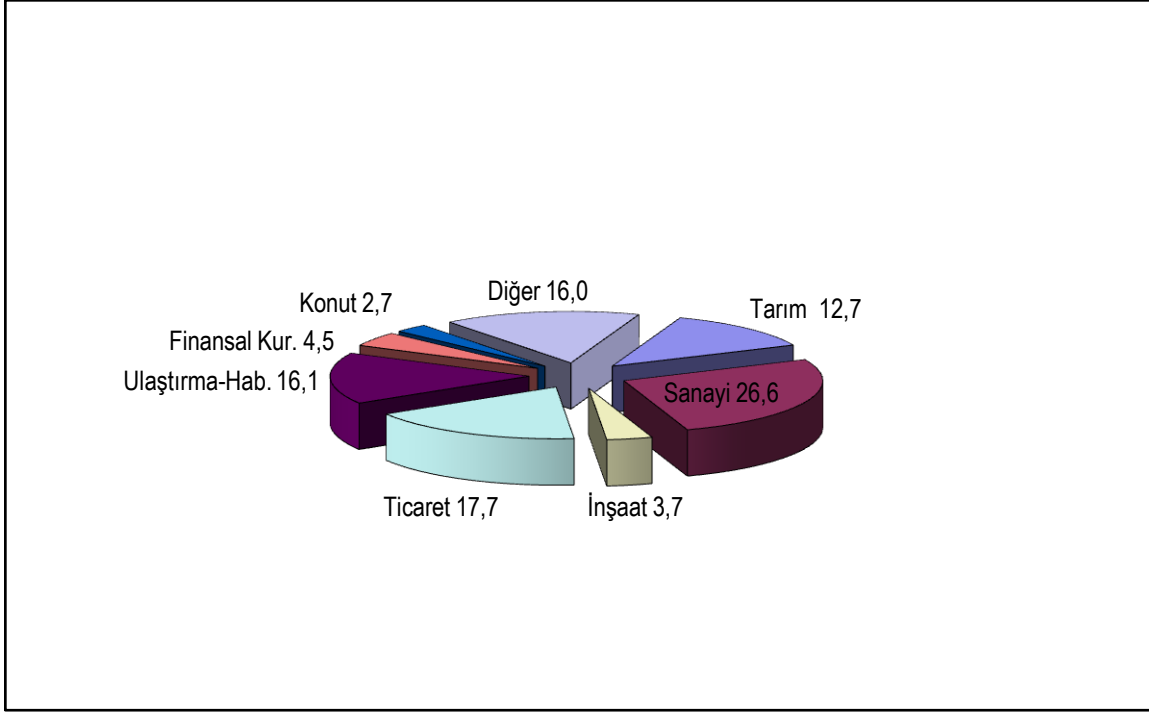
1980-2001 döneminde Adana ve çevre illerin hâsıllarının incelenmesi, Türkiye’de dışa açık politikaların uygulandığı ve kaynak dağılımının ağırlıklı olarak piyasalara bırakıldığı dönemde bu politikaların il ekonomilerine yansımaları hakkında ipuçları verecektir. 1980 Yılı reel hasılası 100 kabul edildiğinde Türkiye GSYİH’sının endeks değeri 2000 Yılında 236,2’ye ulaşmaktadır. Adana İlinin reel hasılası 1982-1996 döneminde Türkiye hasılasının üzerinde bir büyüme sergilerken 1997 sonrasında Türkiye ortalamasının altında bir gelişme göstermiştir. Türkiye içi il payları incelendiğinde, Adana’nın payı son otuz yılda önemli bir değişme göstermemiş %3,4 dolayında kalmıştır (1979’da %3,39; 1987’de %3,42; 2000’de %3,42 ve 2001’de %3,35’tir). Adana 2003 Yılı Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması’na göre 8. sıradadır. Nüfusun %80,3’ünün şehirde yaşadığı Adana’da sanayi, tarım ve hizmet ağırlıklı bir sosyo-ekonomik yapı göze çarpmaktadır.

	1985	1990	1995	2000	2001
Türkiye	126.8	166.2	194.6	236.2	218.5
Adana	136.6	192.5	207.3	227.5	203.6
Antalya	123.2	226.9	303.6	350.5	352.7
Burdur	126.0	119.2	135.7	166.4	150.5
Gaziantep	123.9	242.6	255.7	280.9	271.8
Hatay	105.2	186.8	215.1	246.9	226.3
Isparta	132.6	136.8	141.3	178.4	174.3
Mersin	106.0	145.9	167.5	191.3	183.2
Kayseri	126.2	146.8	171.8	217.8	211.2
Konya	115.0	130.2	136.4	175.6	151.1
Kahramanmaraş	117.4	160.1	164.8	191.8	193.2
Niğde	104.3	87.3	88.9	114.3	106.5
Karaman*		100.0	159.5	162.8	153.1
Osmaniye*				86.9	85.2

Tablo 1.100: Güney Anadolu İllerinin Reel Gayri-Safi İl Hâsıllarının Gelişim Endeksi (1980=100)

Karaman için 1990, Osmaniye için 1997 hâsılları 100 kabul edilmiştir.

Adana'da tarımın üretilen toplam gayri safi hâsıladan aldığı pay 1987 yılından itibaren sürekli azalma göstermiştir. 1987 Yılında tarımın payı %19,3 iken 2000 yılında %12,7 ve 2001'de %11 olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde Türkiye genelinde tarım sektörünün payı 1987 yılında %17,8 iken 2000 yılında bu oran %14,1 ve 2001'de ise %12,1 olarak gerçekleşmiştir. Adana'da sanayi sektörü %27,4'le hizmetler toplamından sonra en büyük payı (2001 yılı) almaktadır. Hizmetler toplamı yaklaşık hâsılanın %60'ını aşmıştır. Gelişme sürecinin ilk aşamalarında ekonomilerde tarım sektörünün payı azalarak, sanayi sektörünün yükselmesi ve ilerleyen aşamalarda belli bir sanayi altyapısına dayanarak hizmet sektörlerinin paylarını yükseltmesi beklenen bir olgudur. Adana için sektör payları, tarım, sanayi, inşaat, ticaret ve ulaştırma-haberleşme sektörlerinin ilin gayri safi yurtiçi hâsılasına (GSYİH) katkı payları aşağıda yer alan şekilde verilmiştir.



Şekil 1.99: Adana İlinde GSYİH'nin Sektörel Dağılımı 2000 Yılı (%)

Adana Sanayisi, 1950'lerde tarıma dayalı sanayi, yani tarıma dayalı tekstil ve bitkisel yağ sektörleri olmak üzere iki alanda gelişme göstermiştir. 1970'lerden sonra özellikle KOBİ niteliğindeki firmaların sayısı artmış ve sanayi çeşitlenerek tüm sanayi alanlarında üretim gelişme göstermiştir. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye'de dışa açık gelişme politikalarının uygulanmaya başladığı 1980'li yıllarda, sanayi firmaları bu yeni döneme uyum sağlamakta zorluklar çekmiş ve bir duraklama dönemi yaşamıştır. 1996 yılından sonra, Adana sanayicileri tarafından genellikle 2. Sanayi Hamlesi olarak adlandırılan bir gelişme yaşanmıştır. Bu dönemde (1996 Sonrası) Organize sanayi bölgesinin altyapısı tamamlanmış ve tüm sanayi sektörlerinde kayda değer yatırımlar ile birlikte sanayi ürünleri üretiminde önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Adana Organize Sanayi Bölgesi Adana-Ceyhan D-400 Karayolu üzerinde, Yakapınar'ın (Misis) kuzeyinde tarıma elverişli olmayan 1225 hektar alan üzerine 1984 yılında temeli atılarak kurulmuş, Türkiye'nin en büyük organize sanayi bölgelerinden biridir. Bölgeye ulaşım karayolu, demiryolu ve havayolu ile sağlanmaktadır. AOSB Adana havalimanına 28 kilometre, Mersin Limanına 98 kilometre, İskenderun Limanına 80 kilometre, Yumurtalık Limanına 40 kilometre uzaklıktadır. Bölgenin güneyinden D-400 Devlet Karayolu ve TCDD demiryolu, kuzeyinden TEM Otoyolu geçmektedir. Adana Hacı Sabancı Organize Sanayi Bölgesinde, KOSGEB Tekstil Kalite Kontrol Laboratuvarı ile AOSB Mesleki Eğitim Merkezi işlevini sürdürmektedir. Adana Hacı Sabancı Organize Sanayi Bölgesi'nde 242 firma

bulunmakta. Bunlardan birkaç tanesi büyük firma, geri kalanı ise Adana'da daha önce eksikliği hissedilen orta ölçekli firmalar konumundadır.

Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi, İskenderun Körfezi'nde, Adana-Hatay illerinin birleşiminde, coğrafi ayrıcalığın en iyi şekilde değerlendirilebileceği bir konuma sahiptir. 500 bin metrekarelik bir alan üzerine inşa edilen Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi Türkiye'nin en büyük araziye sahip serbest bölgelerinden biridir. Burası Türkiye'nin ağır sanayi faaliyetlerine yönelik olarak tasarlanmış bir serbest bölgesidir. Burada, sınırsız bir çalışma alanına, enerji, su, haberleşme gibi hazır altyapı olanaklarıyla ağır sanayi ve transit işlemler dahil olmak üzere her tür endüstriyel ve ticari faaliyette bulunmaya elverişlidir.

Adana İlinde önemli sektörlerden biri sanayi sektörüdür. Toplam hasıladan aldığı pay %24,4'tür, 1980 sonrası dönemde sanayinin mekansal dağılımındaki değişimler eski sanayi kutbu olan Adana'da sanayi sektörünün payını görece olarak azaltsa da, sanayi sektörü hizmetler sektörü için alt-yapı oluşturma işlevi taşımaktadır. Bu ve diğer nedenlerle sanayi sektörü önemini korumaktadır. Adana sanayi yapısını ve yapıdaki değişimi 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı verilerine dayanarak incelemekteyiz.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına göre, Türkiye'de tarım dışı sektörlerde 1.880.869 firma bulunmaktadır. Bu işyerlerinin 49.135 tanesi Adana İlinde yer almaktadır. Buna göre, Türkiye'deki işyerlerinin %2,61'i Adana İlindedir. Adana İlindeki firmaların 47'si madencilik, 7.035'i imalat, 68'i enerji, 986'sı inşaat, 23.523'ü ticaret, 4.131'i otel ve lokanta hizmetleri, 6.036'sı ulaştırma, 1.337'si eğitim-sağlık hizmetleri ve 5.498'i diğer hizmet sektörlerinde yer almaktadır. İşyeri sayıları açısından öne çıkan sektörler sırasıyla, ticaret, imalat sanayi ve ulaştırma sektörleridir. Bu işyerlerinde yaratılan istihdama baktığımızda, Türkiye'deki toplam tarım dışı sektörlerdeki istihdamın (6.453.684 kişi) %2,46'sını (15.8807 kişi) Adana firmaları sağlamaktadır. Yaratılan istihdam bakımından öne çıkan sektörler baktığımızda, ticaret sektörü (%31,81) en yüksek katkıyı vermektedir. İmalat sanayi sektörü %30,04 ile istihdama önemli katkı sağlayan ikinci sektördür. Bu sektörleri diğer hizmetler (%12,68) ile ulaştırma (%8,96) sektörleri takip etmektedir.

BÖLGE ADI	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
		Pay %		Pay %
TR621 ADANA				
Madencilik ve taşocakçılığı	47	0,10	396	0,25
İmalat	7.035	14,46	47.706	30,04
Elektrik, Gaz ve Su	68	0,14	1.693	1,07
İnşaat	986	2,03	7.178	4,52
Toptan ve perakende ticaret	23.523	48,34	50.518	31,81
Otel, lokanta ve kahvehane	4.131	8,49	9.641	6,07
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	6.036	12,40	14.232	8,96
Eğitim-Sağlık	1.337	2,75	7.299	4,60
Diğer Hizmetler	5.498	11,30	20.144	12,68
Genel Toplam	48.661	100,00	158.807	100,00

Tablo 1.101: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayısı
Kaynak: TÜİK, GSİS, 2002.

İmalat sanayi sektörü Adana'daki toplam işyerlerinin %14,46'sını oluştururken, istihdamın %30'04'ünü sağlamaktadır. Bu Adana'daki imalat sanayi firmalarının ölçek bakımından büyük olduğuna işaret etmektedir. Toplam imalat sanayi istihdamının %34,63'ü 250 ve daha fazla işçi çalıştıran firmalarca sağlanmaktadır.

TR621 ADANA	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Sayı	Pay	Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	934	13,3	110	8.192	17,2	127
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	1.439	20,5	86	18.050	37,8	107
Ağaç Ürünleri İmalatı	755	10,7	101	1.699	3,6	97
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	281	4,0	94	1.386	2,9	78
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	299	4,3	85	5.421	11,4	144
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	230	3,3	72	1.358	2,8	47
Ana Metal Sanayi	1.164	16,5	109	4.263	8,9	92
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.	872	12,4	125	3.674	7,7	76
Ulaşım Araçları İmalatı	73	1,0	56	1.076	2,3	48
Diğer İmalat	988	14,0	109	2.587	5,4	99
Toplam İmalat	7.035	100,0		47.706	100,0	

Tablo 1.102: İmalat Sanayi Alt-Sektörlerinde İşyeri ve Çalışan Sayıları ve Yoğunlaşma
Kaynak: TÜİK, GSİS 2002.

Öne çıkan sektörler baktığımızda, işyeri sayısı açısından makine teçhizat imalatı, gıda ve içecek imalatı ile ana metal ve diğer imalat sektörleri Türkiye ortalamasının üzerinde bir pay alarak öne çıkmaktadır. Çalışan sayısı bakımından ise, petro-kimya, gıda ve içecek ile tekstil ürünleri sektörleri öne çıkmaktadır.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre; Türkiye genelinde işletme sayısı dikkate alındığında, birinci sırada Tekstil ve Deri Sanayinin, ikinci sırada Metal Eşya, Makine

Sanayinin, üçüncü sırada ise Gıda-İçki Sanayinin yer aldığı görülmektedir. Adana İlinde ise ilk sırada yine tekstil, ikinci sırada ana metal sanayi ve üçüncü sırada ise gıda-içecek ürünleri sanayi ile diğer imalat sanayi gelmektedir. Verilere göre en çok istihdamın görüldüğü işkolu Türkiye genelinde Tekstil, Örne, Konfeksiyon ve Deri Sanayi, Adana'da da en çok istihdamı sağlayan sektör konumundadır.

Yukarıda 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı verilerine dayanarak incelenen Adana sanayi yapısı bu kısımda KOSGEB tarafından yapılan Adana Saha Araştırma Çalışması sonuçlarıyla birleştirilerek, yapıya ilişkin ek bazı özellikler vurgulanmıştır. KOSGEB Saha Araştırması Değerlendirme Raporuna göre Adana'daki KOBİ yöneticileri ağırlıklı olarak (%78,9) firma sahiplerinden oluşmaktadır. İşletme sahiplerinin yarısına yakınının ilköğretim, lise ve üniversite mezunu sayısı az olmakla birlikte, akademik kariyer yapmış işletme sahibi sayısı oldukça azdır. Küçük ve Orta Boy İşletmeler (KOBİ) ürünlerinin %63,6'sını tüketicilere, %31,4'ünü diğer firmalara sanayi girdisi olarak satmaktadır. Hem sanayi girdisi hem de tüketim malı üretimi yapan işletmelerin oranı ise % 5'tir. Adana ilinde yapılan 1.184 adet ankette; işletmelerde çalışanların eğitim durumları incelendiğinde, toplam 15.331 çalışanın %55,85'ini ilköğretim mezunları oluşturmaktadır. Çalışanların %20,95'i ise lise mezunu olup, üniversite ve yüksekokul mezunları oranlarının düşük olduğu görülmektedir. Bu sonuçlar da işletmelerin beyaz yakalı personelden daha fazla mavi yakalı personel çalıştırdığını göstermektedir. Ayrıca sanayide en önemli istihdam grubunu oluşturması gereken endüstri meslek lisesi mezunlarının oranının ise %6,74 olduğu görülmektedir¹⁹⁸.

Ankete katılan işletmelerin %25'i ihracat yaptıklarını ifade etmiş olup, ihracat yaparken müşteriye doğrudan satış, dolaylı ihracat (aracı firma ile) ve komisyoncu/mümesil firma yöntemlerinin her üçünü de birlikte kullandıkları görülmektedir. Bu yöntemler içerisinde, müşteriye doğrudan satış, en fazla tercih edilen yöntem olarak görülmektedir. Ankete katılan ve ihracat yaptığını belirten 253 adet işletmenin ihracat yaptıkları ülke sıralamasında; Irak, KKTC, Suriye, Almanya ve Suudi Arabistan'ın ilk sıralarda yer aldığı görülmektedir. Ankete katılan işletmeler ihracat yapmamalarının nedeni olarak kaynak yetersizliğini ilk sırada vurgulamaktadırlar. Kaynak yetersizliği; sermaye, teknoloji ve malzeme eksikliğini ifade etmektedir. Daha sonraki nedenler ise; dış pazarı tanımama, iç pazarda tatmin, aracı işletme bulamama, kaliteli mal sunamama, uygun fiyatta sunamama ve yabancı dil eksikliği olarak sıralanmaktadır. İşletmelerin sahip olduğu sertifika ve belgelere bakıldığında, en fazla TSE belgesine daha sonra ise ISO 9000 belgesine sahip oldukları görülmektedir. 1.184 adet işletme içinde İnternet bağlantısı olan işletme oranının %44,68 olması; söz konusu işletmelerin uluslararası düzeydeki yenilik ve gelişmelerden faydalanabilme imkanlarını

¹⁹⁸ KOSGEB Yıllık Faaliyet Raporu, 2005, s.48

yükseltebilmesi açısından dikkate değer bulunmuştur. Ancak elektronik ticaret yapan işletmelerin %6 dolayında olması, özellikle İnternet'e sahip olan işletmelerin elektronik ticareti etkin kullanmadıklarını göstermektedir. Ankete katılan 1.184 adet işletmenin; bilgisayardan en çok muhasebe amaçlı, daha sonra ise sırasıyla araştırma, üretim ve tasarım aşamalarında faydalandığı görülmektedir. Ankete katılan işletmelerin kredi kullanım oranının %37,3 olduğu görülmektedir. Kredi kullanım oranının diğer illere göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Ankete yanıt veren işletmelerin büyük çoğunluğu (%71,21) yeni yatırım düşündüklerini ifade etmişlerdir. Yeni yatırım düşünen işletmelerin yatırımı daha çok üretim aşamasında yapmak istedikleri görülmektedir¹⁹⁹.

Gaziantep

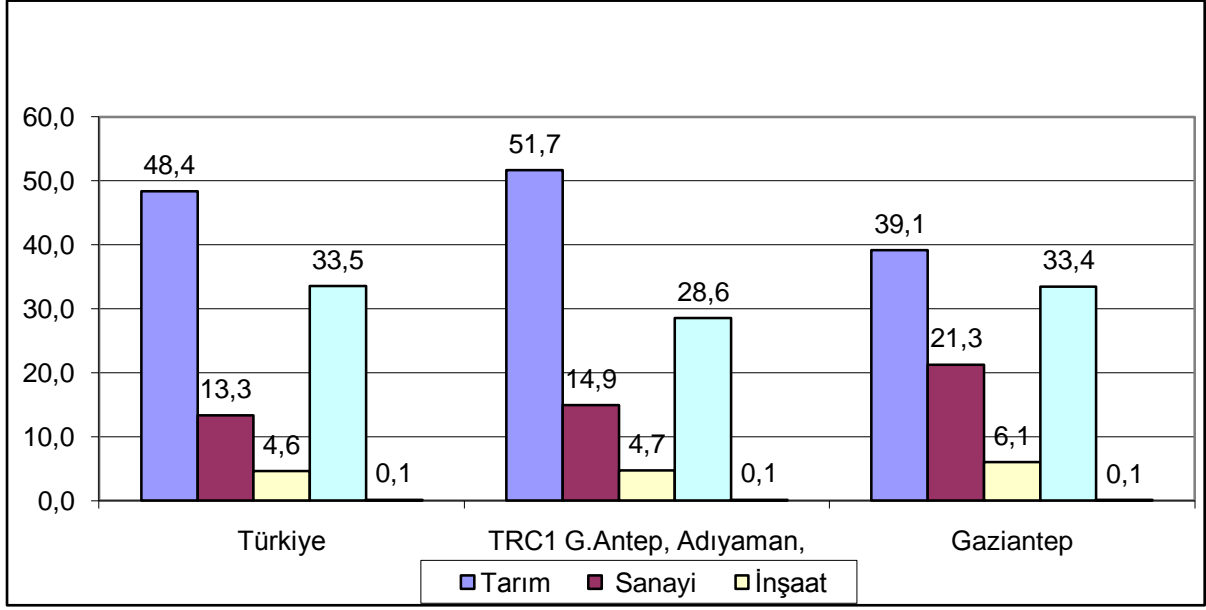
Gaziantep ilinin doğusunda Şanlıurfa, batısında Osmaniye ve Hatay, kuzeyinde Kahramanmaraş, güneyinde Suriye, kuzeydoğusunda Adıyaman ve güneybatısında Kilis illeri yer alır. İlin yüzölçümü 6.844 km²'dir. İlin denize olan uzaklığı 140 kilometredir. İl topraklarını Akdeniz'den ayıran Amanos Dağları, batıda Adana'yla, Fırat Irmağı da doğuda ilin Şanlıurfa'yla arasında ki doğal sınırı çizer. İl alanının yaklaşık dörtte birini oluşturan ovalardan başlıcaları; İslahiye, Barak, Tilbaşar (Oğuzeli), Araban ve Yavuzeli'dir.

BÖLGE ADI	Toplam Nüfus	Nüfus Yoğunluğu	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu	Şehirleşme Oranı	Yaş Bağımlılık Oranı	Köy Nüfusu Pay %
Türkiye	70.586.256	91	49.747.859	20.838.397	70,48	50,36	29,52
Gaziantep	1.560.023	228	1.342.518	217.505	86,06	66,09	13,94

Tablo 1.103: Gaziantep İlinin Nüfus Göstergeleri (2007)
Kaynak: TÜİK, ADNKS.

Gaziantep ilinin nüfusu, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre 2007 Yılında 1.560.023 kişidir. Nüfusun 1.342.518 kişisi (%86,06) şehirlerde yaşarken, 217.505 kişisi (%13,94) bucak ve köylerde yaşamaktadır. Yine 2007 Yılında, ilin nüfus yoğunluğu km² başına 228 kişidir. 2005 idari yapılanmasına göre Gaziantep'teki ilçe sayısı 9, belediye sayısı 27 ve köy sayısı ise 466'dır.

¹⁹⁹ KOSGEB Yıllık Faaliyet Raporu, 2005, s.59



Şekil 1.100: İstihdam Edilen Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (2000)

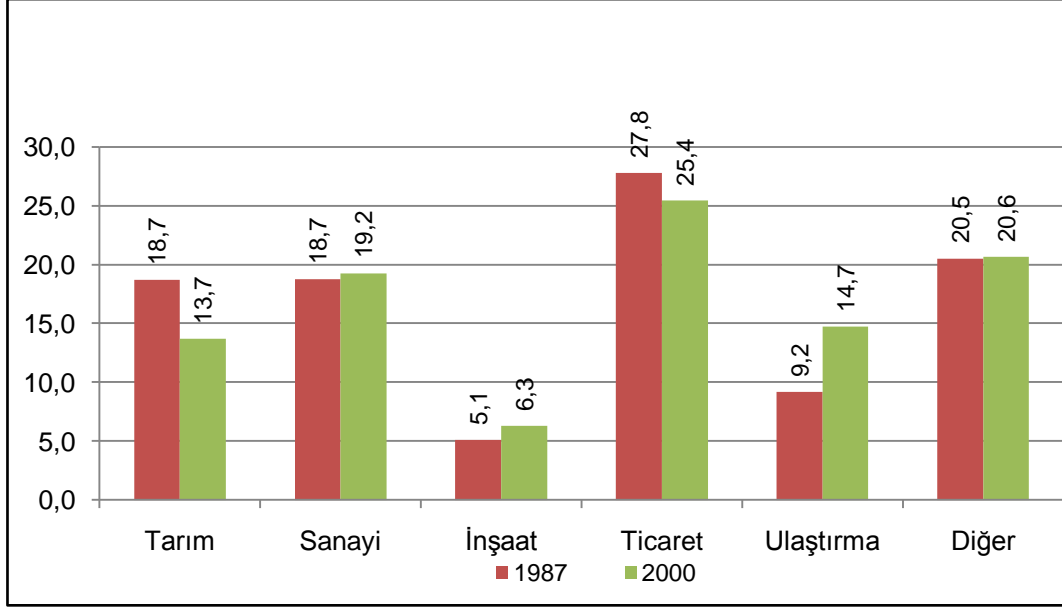
Gaziantep ili şehirleşme oranı, yıllık nüfus artış hızı ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının üstündedir. Kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla ve tarım kolunda çalışanların toplam istihdam oranı ise Türkiye ortalamasının altındadır. Gaziantep nüfusu, ekonomik yapısı, turizm potansiyeli ve Büyükşehir statüsü ile bir metropol şehirdir. Güneydoğu Anadolu'yu batıya, Akdeniz ve Ortadoğu'ya bağlayan kara ve demir yollarının merkez noktası olması, Gaziantep Havaalanı'nın uluslararası niteliğe çıkarılmış olunması ile mal, hizmet ve ziyaretçi akışını yoğunlaştırmaktadır.

Gaziantep topraklarının 1/4'ü tarıma elverişli topraklardan oluşmuş olup bu toprakların bir bölümü Fırat Nehri'nin sularıyla sulanmaktadır. Gaziantep'in sulama yapılan bu topraklarında Antepfıstığı, zeytin, pamuk, üzüm, kırmızı biber ve keten gibi ekonomik değeri yüksek sanayi bitkileri ile mercimek, buğday ve arpa gibi hububat ürünleri yetiştirilmektedir. İlde özellikle tekstil ve gıda sanayileri gelişmiştir. Coğrafi yönden GAP'ın giriş kapısı, sanayisi ve ticari hacmi ile de GAP kalkınmasında temel teşkil eden Gaziantep, ekonomik yönden çevresindeki 18 ili etkilemektedir²⁰⁰.

1980-2000 Döneminde Güney Anadolu İlleri hasıllarındaki gelişimin incelenmesiyle, dışa açık gelişme politikalarının uygulandığı bu dönemde bu politikaların illere yansımaları görmeye olanak verecektir. Gaziantep İli hasılları 1980 Yılı 100 kabul edildiğinde, 1985

²⁰⁰ TÜİK, 2006

Yılında, 123,9, 1990'da 242,6, 1995'te 255,7 ve 2000 Yılında 280,9 değerini almaktadır. Bu değerler Türkiye hasılasının aldığı değerlerle karşılaştırıldığında, İl hasılasının yüksek bir performans sergilediğine işaret etmektedir. 1980 Yılı hasıla değeri 100 kabul edildiğinde Türkiye'nin 2000 Yılı hasıla endeksi 236,2 değerini almaktadır. Gaziantep'te yaratılan katma değerlerin özellikle 1990'lı yıllarda önemli gelişmeler kaydettiği görülmektedir.



Şekil 1.101: Gaziantep GSYİH'sinin İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (1987, 2000)

Gaziantep İli hasılasının iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımı yukarıda verilmiştir. 1987 yılında tarımın payı %18,7 iken, 2000 yılında Türkiye'de tarım sektöründeki olumsuz gelişmelere paralel olarak %13,7'ye düşmüştür. Sanayi, inşaat ve ulaştırma sektörlerinin yaratılan katma değerdeki yüzde payları bu dönem içinde artış gösterirken, ticaret sektörü payında bir azalma göze çarpmaktadır. Yaratılan katma değerdeki bu gelişmeler işletme sayılarındaki gelişmelerle birleştirildiğinde Gaziantep İlinin 1990'lı yıllarda yeni bir sanayi odağı haline geldiği anlaşılmaktadır.

BÖLGE ADI	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
	Sayı	Pay %	Sayı	Pay %
TRC11 GAZİANTEP				
Madencilik ve taşocakçılığı	12	0,03	27	0,02
İmalat	6.391	18,56	55.917	49,28
Elektrik, Gaz ve Su	36	0,10	1.879	1,66
İnşaat	635	1,84	1.707	1,50
Toptan ve perakende ticaret	17.870	51,90	31.517	27,78
Otel, lokanta ve kahvehane	2.542	7,38	5.823	5,13
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	3.219	9,35	6.948	6,12
Eğitim-Sağlık	630	1,83	2.820	2,49
Diğer Hizmetler	3.097	8,99	6.829	6,02
Genel Toplam	34 432	100,00	113.467	100,00

Tablo 1.104: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayısı
Kaynak: DİE, GSİS, 2002.

2002 Yılı Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre, Gaziantep İli tarım dışı sektörlerde toplam 34.432 firma bulunmakta ve 113.467 kişi bu işyerlerinde istihdam edilmektedir. Gaziantep istihdam oranı Türkiye tarım dışı toplam istihdamının %2,63'ünü sağlamaktadır. İktisadi faaliyet kollarına göre öne çıkan sektörler işyeri sayıları bakımından sırasıyla ticaret (%51,9) ve imalat (%18,6) sektörleridir. Yaratılan istihdam bakımından ise, imalat sanayi (%49,3) ve ticaret (%27,8) öne çıkmaktadır.

1990'lı yıllarda Gaziantep İmalat sanayi önemli gelişmeler göstermiş ve Kent yeni sanayi odağı olarak nitelendirilmiştir. İmalat sanayi firma sayıları ve çalışan sayıları açısından hangi alt sektörlerin öne çıktığı ve imalat sanayinin hangi alt sektörlerde uzmanlaştığı incelenecektir. İşyeri sayılarının hangi sektörlerde toplandığına baktığımızda tekstil, gıda ve ana metal sanayi sektörlerinin öne çıktığını görmekteyiz. İmalat sanayi işletmelerinin %31,3'ü tekstil, %23,4'ü gıda ve %13'ü ana metal sanayi sektöründe bulunmaktadır. İşyeri sayılarının sektör payları Türkiye genelindeki sektör paylarıyla karşılaştırıldığında (yoğunlaşma oranı) İilde en yüksek uzmanlaşmanın gıda sanayi sektöründe yaşandığı, bu sektörü tekstil sektörünün izlediği görülmektedir.

	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma			Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	1.493	23,4	194	9.583	17,1	127
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	2.002	31,3	132	33.649	60,2	171
Ağaç Ürünleri İmalatı	612	9,6	90	1.256	2,2	61
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	176	2,8	65	902	1,6	44
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	233	3,6	73	5.176	9,3	117
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	213	3,3	74	821	1,5	24
Ana Metal Sanayi	833	13,0	86	1.942	3,5	36
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.İm	359	5,6	57	1.195	2,1	21
Ulaşım Araçları İmalatı	52	0,8	44	328	0,6	13
Diğer İmalat	418	6,5	51	1.065	1,9	35
Toplam İmalat	6.391	100,0		55 917	100,0	

Tablo 1.105: İmalat Sanayi Alt-Sektörlerinde İşyeri ve Çalışan Sayıları ve Yoğunlaşma

Çalışan sayıları açısından, imalat sanayi çalışanlarının %60,2'sinin tekstil sektöründe, %17,1'inin gıda sektöründe çalıştığı görülmektedir. Petro-Kimya sektörü çalışanların %9,3'ünü istihdam ederken diğer sektörlerin çok küçük paylara sahip oldukları görülmektedir. Çalışan sayıları bakımından uzmanlaşılacak sektörler yine tekstil, gıda ve kimya-petrol sektörleridir.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı ve KOSGEB Saha Araştırmasına göre Gaziantep sanayi yapısına ilişkin şu değerlendirmeleri yapabiliriz. İşletmelerin sermaye kaynakları büyük ölçüde yerel kaynaklara dayanmaktadır. 1990'lı yıllarda kurulan işletmeler genellikle küçük ve orta boy işletmelerden oluşmaktadır. Tekstil ve gıda ana uzmanlaşma alanlarını oluştururken, metal işleri sanayide önemli gelişmeler söz konusudur. Fason üretim çok yoğun değildir. Gıda ve kimya sanayilerinde AR-GE birimi olan firma sayısı diğer sektörlerle kıyasla fazladır.

Hatay

İstatistiksel Bölge Birimleri Sınıflamasına göre Hatay alt bölgesi (TR63), Hatay, K. Maraş ve Osmaniye illerinden oluşmaktadır. Aynı sınıflamaya uyarak bu üç ilin sosyo-ekonomik yapısını zaman zaman karşılaştırmalar yapma yoluna giderek incelemekteyiz.

DEMOGRAFİK GÖSTERGELER	BİRİM	HATAY ALT BÖLGESİ İLLERİ			TÜRKİYE	SIRALAMA (81 il içinde)		
		Hatay	K.Maraş	Osmaniye		Hatay	K.Maraş	Osmaniye
Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması		29	48	47				
Toplam Nüfus	Kişi	1.253.726	1.002.384	458.782	67.803.927	13	18	44
Şehirleşme Oranı	%	46,37	53,47	68,00	64,90	64	48	11
Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı 1990-2000	‰	12,19	11,41	17,76	18,28	40	42	26
İlin Yüzölçümü	Km ²	5828	14.346,4	3123,9	769.503	58	11	77
Nüfus Yoğunluğu	Kişi/Km ²	215,12	69,87	146,86	88,00	4	36	13

Tablo 1.106: TR63 Hatay Bölgesi İleri Nüfus Göstergeleri (2000)

Kaynak: KOSGEB Raporu, 2006.

Hatay Alt Bölgesi (TR63), 2000 Yılı nüfus sayımına göre 2.714.892 toplam nüfusu ile Türkiye toplam nüfusunun %4'üne tekabül etmektedir. Hatay Alt bölgesinde bulunan üç il içinde; Hatay ili diğer iki ile kıyasla daha fazla nüfusa sahiptir. Her üç ilin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasına baktığımızda, Hatay'ın Kahramanmaraş ve Osmaniye'ye göre daha iyi durumda olduğu görülmektedir. Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında Hatay 29, Osmaniye 47 ve Kahramanmaraş 48'inci sıradadır. Nüfus yoğunluğu açısından Hatay 4., Osmaniye 13. ve Kahramanmaraş 36. sırada yer almaktadır.

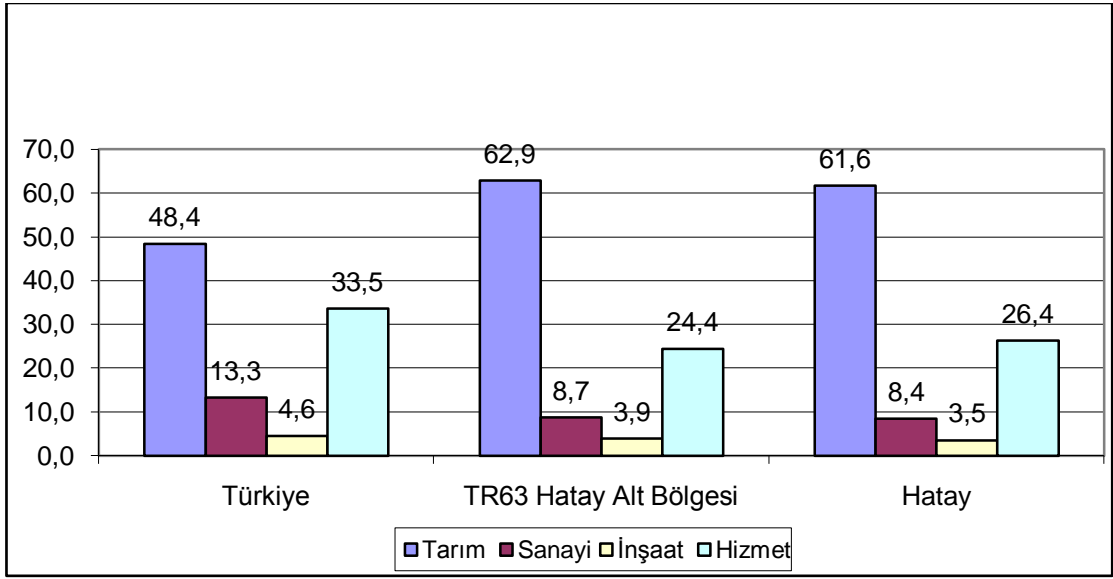
Hatay Akdeniz'in doğu ucunda yer alan bir sınır ilidir ve yüzölçümü 5831 km²'dir. İl, doğu ve güneyde Suriye, kuzeydoğuda Gaziantep, kuzey ve kuzeybatıda Adana ve Osmaniye illeri, batıda da İskenderun Körfezi ile çevrilidir. Hatay ilinin nüfusu, 2007 Yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt sistemine göre 1.386.224 kişidir. Bu nüfusun 681.665'i şehirlerde, 704.559'u bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %49,2, köyde yaşayanların oranı %50,8'dir. İlin nüfus yoğunluğu ise km² başına 238 kişidir.

BÖLGE ADI	Toplam Nüfus	Nüfus Yoğunluğu	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu	Şehirleşme Oranı	Yaş Bağımlılık Oranı %	Köy Nüfusu Pay %
Türkiye	70.586.256	91	49.747.859	20.838.397	70,48	50,36	29,52
Hatay	1.386.224	238	681.665	704.559	49,17	55,77	50,83
Kahramanmaraş	1.004.414	69	584.726	419.688	58,22	60,96	41,78
Osmaniye	452.880	142	323.536	129.344	71,44	55,98	28,56

Tablo 1.107: TR63 Hatay Bölgesi İleri Nüfus Göstergeleri (2007)

Kaynak: TÜİK, 2007.

Hatay ili şehirleşme oranı, yıllık nüfus artış hızı, kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının altındadır. Tarım kolunda çalışanların toplam istihdama oranı ise Türkiye ortalamasının üstündedir. Hatay ilinin ekonomik hayatına hakim sektörler; ticaret, tarım, sanayi, ulaştırma (nakliye) ve inşaat sanayidir. Hatay ilinden demir-çelik mamulleri otomobil filtre imalatı, tarım araç ve gereçleri imalatı ve satışı ile tarımsal ürünlerden başta yaş sebze ve meyve ile narenciye üretim ve ihracatı yoğun olarak yapılmaktadır. Hatay taşımacılık sektöründe İstanbul'dan sonra en fazla filoya sahip ikinci ildir²⁰¹.

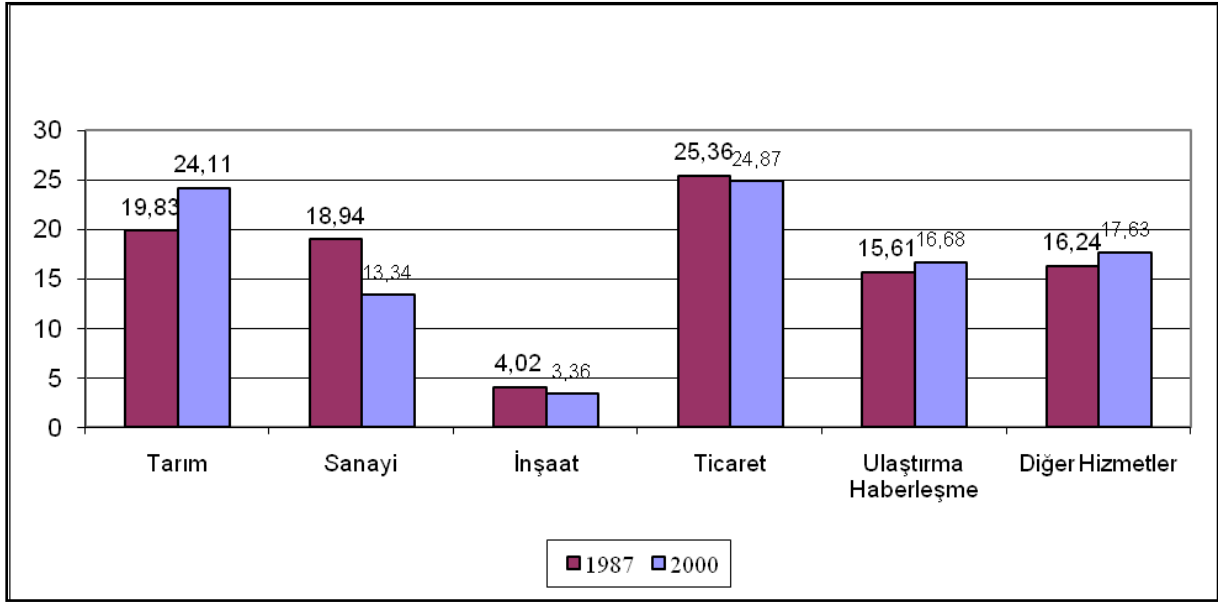


Şekil 1.102: TR63 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımına Göre Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı
Kaynak: DİE, 2000 İstatistik Yıllığı

2000 Yılı Genel Nüfus Sayımına göre, nüfusun iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımı incelendiğinde; Türkiye genelinde olduğu gibi Hatay Alt Bölgesi ve İlinde tarım sektörü çalışanlarının ağırlıkta olduğu açıkça görülmektedir. Hatay'da nüfusun %61,6'sı tarım kesiminde, %8,4'ü sanayi, %3,5'i inşaat ve %26,4'ü hizmet kesiminde yer almaktadır. Tarım kesiminin ağırlığı Hatay ilinde ve alt-bölgesindeki diğer iki ilde net olarak görülmektedir.

Hatay İli tarım sektörü istihdamında 319.732 kişi ile Türkiye tarım istihdam toplamı içerisinde %2,5'lik, sanayi sektöründeki istihdamda 43.627 kişi ile Türkiye sanayi istihdamı toplamı içerisinde %1,3'lük, hizmetler sektörü istihdamında ise 137.066 kişi ile Türkiye hizmetler istihdamı içerisinde %1,6'lık bir orana sahiptir. Hatay İlinde istihdam edilenlerin sektörel dağılımı sıralamasında ilk sırada tarım, ikinci sırada hizmetler, üçüncü sırada sanayi ve son sırada inşaat yer almaktadır.

²⁰¹ TÜİK, 2006



Şekil 1.103: GSYİH'nin Sektörel Dağılımı

Hatay İli gayri-safi hasılasının sektörel dağılımına baktığımızda, 1987 yılında tarımın toplam hasıladaki payı %19,8 iken 2000 Yılına gelindiğinde bu oran 24,1'e yükselmiştir. Sanayi sektörünün payı 1987-2000 döneminde %18,9'dan %13,3'e düşmüştür. İnşaat sektörü payında küçük bir düşme yaşanırken, ticaret sektörünün payı aynı kalmış, ulaştırma sektörünün payı aynı dönemde 15,6'dan 16,7'ye yükselmiştir. Bu rakamları değerlendirdiğimizde, 1987-2000 döneminde Hatay'da tarım, ulaştırma ve diğer hizmet sektörleri il hasılası ortalamasının üzerinde bir büyüme sergilerken, sanayi ve inşaat sektörleri ortalamasının altında bir büyüme sergilemiştir.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre, Hatay İlinde (tarım sektörü hariç) 31.494 firma yer almaktadır ve bu firmalarda 75.220 kişi istihdam edilmektedir. İşyeri sayısı açısından Türkiye'deki toplam firmaların %1,68'i Hatay İlinde bulunmakta ve Türkiye'deki toplam istihdamın (tarım sektörü hariç) %1,13'ünü sağlamaktadır.

BÖLGE ADI	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
	Sayı	Pay %	Kişi	Pay %
Hatay				
Madencilik ve taşocakçılığı	26	0,08	220	0,29
İmalat	4.153	13,19	21.036	27,97
Elektrik, Gaz ve Su	89	0,28	1.034	1,37
İnşaat	400	1,27	2.239	2,98
Toptan ve perakende ticaret	16.033	50,91	27.373	36,39
Otel, lokanta ve kahvehane	2.183	6,93	4.232	5,63
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	4.891	15,53	9.221	12,26
Eğitim-Sağlık	818	2,60	2.742	3,65
Diğer Hizmetler	2.901	9,21	7.123	9,47
Genel Toplam	31.494	100,00	75.220	100,00

Tablo 1.108: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayıları

Öne çıkan ana sektörler baktığımızda, toptan ve perakende ticaret sektörü ildeki işyeri sayısının %50,9'unu, çalışan sayısı açısından %36,4'ünü oluşturmaktadır. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü ikinci önemli sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. İşyerlerinin %15,5'i ile çalışanların %12,3'ü bu sektörde yer almaktadır. İmalat sanayi sektörü işyeri sayısı açısından Hatay ilinin üçüncü sektörü olmasına rağmen istihdamın %28'ine yakınına sağlayarak ilin ikinci sıradaki sektörü konumundadır. Özetle, Hatay'da tarım dışı işyeri ve çalışan sayıları açısından ticaret, ulaştırma (özellikle nakliye) ve imalat sanayi sektörleri öne çıkmaktadır.

İşyeri/Çalışan Sayısı		HATAY ALT BÖLGESİ İLLERİ			BÖLGE TOPLAMI	TÜRKİYE TOPLAMI	BÖLGE %
		Hatay	K.Maraş	Osmaniye			
İşyeri Sayısı (Adet)	Devlet	9	10	1	20	576	3,47
	Özel	10	4	4	18	1.191	1,51
	TOPLAM	19	14	5	38	1.767	2,15
Çalışanlar Ortalaması (Kişi)	Devlet	107	2.419	3	2.529	54.601	4,63
	Özel	125	18	22	165	19.227	0,86
	TOPLAM	232	2.437	25	2.694	73.828	3,65

Tablo 1.109: Madencilik ve Taş Ocakçılığı İşyeri ve İstihdam Sayısı

Kaynak: KOSGEB Raporu, 2003, s.167

Hatay Alt Bölgesinde (TR63); Madencilik ve Taş Ocakçılığı sektöründe 2001 Yılı itibariyle, özel sektör işyeri sayısı toplamı 18, devlete ait işyeri sayısı toplamı ise 20'dir. Bu değerleri Türkiye geneli ile kıyasladığımızda; Bölgede devlete ait işyeri sayısının Türkiye içinde %3.47'lik, özel sektöre ait işyeri sayısının %1.51'lik bir orana sahip olduğu görülmektedir.

Madencilik ve taş ocakçılığı işyeri sayısı bakımından Bölgede ilk sırada yer alan il Hatay olup, bu ili sırası ile Kahramanmaraş ve Osmaniye illeri takip etmektedir. Sektörde mevcut olan işyerlerinde çalışanlar ortalamasına baktığımızda; 2.694 kişi olan toplam Bölge çalışanlarının Türkiye genelinde bu sektörde çalışanlar ortalamasının %3.65'ini oluşturduğu söylenebilir. Özellikle bu sektörde devlette istihdam oldukça dikkat çekici bir değerdedir²⁰².

Hatay İli İmalatı	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Sayı	Pay	Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	863	20,8	173	2.321	11,0	82
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	716	17,2	73	1.427	6,8	19
Ağaç Ürünleri İmalatı	743	17,9	168	1.790	8,5	232
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	114	2,7	65	307	1,5	39
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	101	2,4	49	490	2,3	29
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	174	4,2	93	710	3,4	56
Ana Metal Sanayi	705	17,0	112	11.158	53,0	547
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.	276	6,6	67	1.744	8,3	82
Ulaşım Araçları İmalatı	39	0,9	51	252	1,2	26
Diğer İmalat	422	10,2	79	837	4,0	73
Toplam İmalat	4.153	100,0		21.036	100,0	

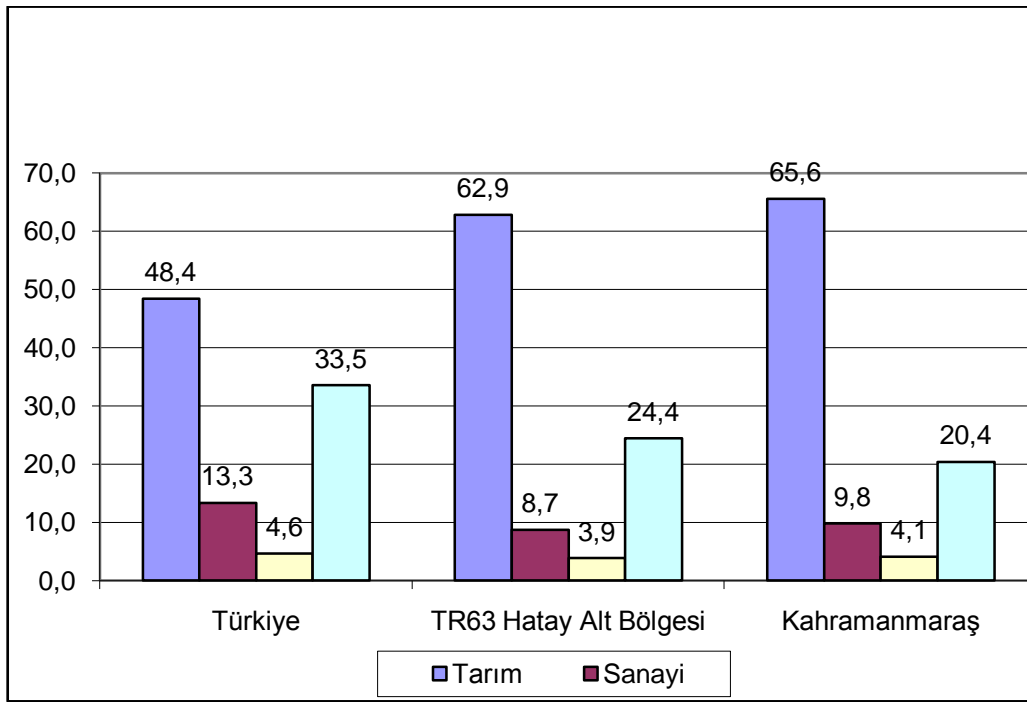
Tablo 1.110: İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanların Sektörel Dağılımı (2002 GSİS)

İmalat sanayi, Hatay ilinde istihdama önemli katkı veren sektörlerden biridir. Hatay ili imalat sanayinde toplam 4.153 işyeri bulunmakta ve bu işyerleri 21.036 kişiye istihdam sağlamaktadır. Öne çıkan sektörler baktığımızda, işyeri sayısı açısından gıda ve içecek imalatı, ağaç ürünleri ve ana metal sektörleri Türkiye ortalamasının üzerinde bir pay alarak öne çıkmaktadır. Çalışan sayısı bakımından, ana-metal ile ağaç ürünleri sektörleri öne çıkmaktadır. Ana metal sanayi sektörünün öne çıkmasında İskenderun Demir-Çelik tesislerinin etkisi yadsınamaz. Ağaç ürünleri ve mobilya sektörü yine Hatay'ın önemli sektörlerindedir. 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre; Türkiye genelinde işletme sayısı dikkate alındığında, birinci sırada Tekstil, Örne, Konfeksiyon ve Deri Sanayinin, ikinci sırada Metal Eşya, Ölçme, Makine Sanayinin, üçüncü sırada ise Gıda, İçki, İçecek ve Tütün Sanayinin yer aldığı görülmektedir. Hatay İli için ise ilk sırada gelen Gıda, İçki, İçecek ve Tütün Sanayi, ikinci ağaç işleri ve üçüncü sırada ise Metal Eşya Sanayi gelmektedir. Verilere göre en çok istihdamın görüldüğü işkolu Türkiye genelinde Tekstil, Örne, Konfeksiyon ve Deri Sanayi iken, Hatay'da ise Ana Metal Sanayidir.

²⁰² KOSGEB Raporu, 2003, s.168

Kahramanmaraş

Kahramanmaraş ilinin nüfusu, 2007 Yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre 1.004.414'tür. Nüfusun 584.726'sı şehirlerde yaşarken, 419.688'i bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %58, köyde yaşayanların oranı %42'dir. Yine aynı nüfus kayıt sistemine göre 2007 yılında ilin nüfus yoğunluğu km² başına 69 kişidir. Kahramanmaraş ili şehirleşme oranı, yıllık nüfus artış hızı, kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının altındadır. Tarım kolunda çalışanların toplam istihdam oranı ise Türkiye ortalamasının üstündedir.

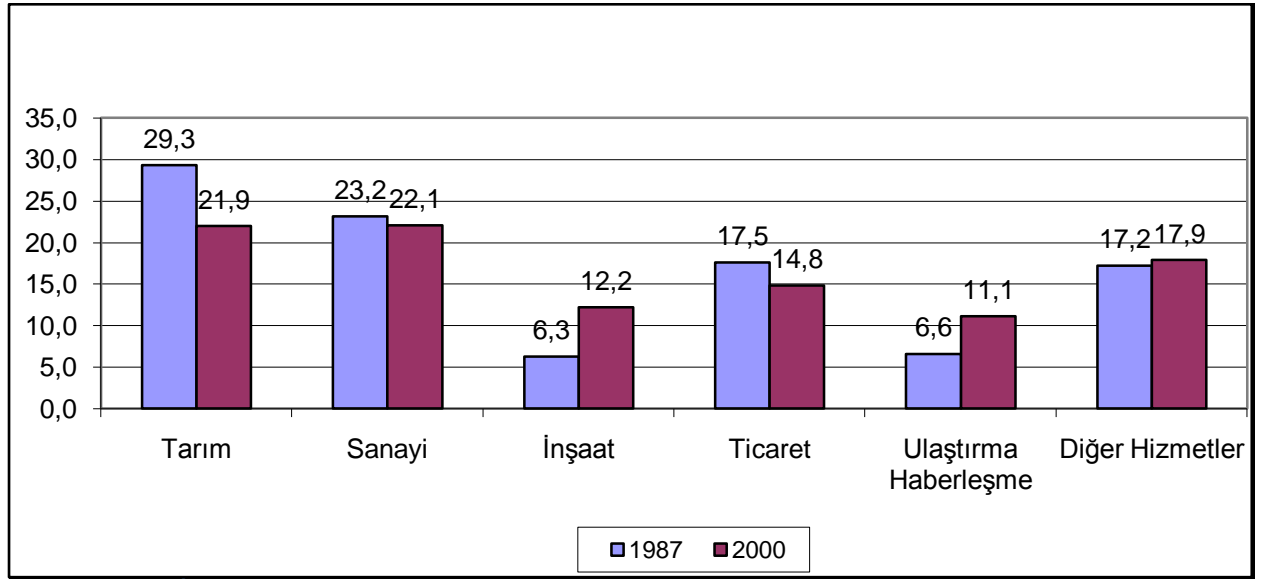


Şekil 1.104: TR63 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımına Göre Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı

Kahramanmaraş'ın ekonomik yapısı, genellikle tarım, hayvancılık ve küçük el sanatlarına dayalı olarak gelişmiştir. 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımına göre, nüfusun %65,6'sı tarım kesiminde, %20,4'ü hizmet sektörlerinde çalışmaktadır. Sanayi sektöründe, nüfusun %9,8'i yer alırken inşaat sektörü il istihdamının %4,1'ini sağlamaktadır. Tarım sektörünün ağırlığı Hatay alt bölgesi ve Türkiye ortalamasına kıyasla oldukça yüksektir.

Dışa açık politikaların izlendiği 1980 sonrası dönemde, bu politikaların Kahramanmaraş'a çok ta olumlu yansımadağı görülmektedir. İlin 1980 Yılı hasılası 100 kabul edildiğinde, endeks 2000 Yılında 193'e yakın bir değer almaktadır. Bu değer Türkiye endeks değerinden (236) düşüktür. Ancak, özellikle son yıllarda imalat sanayinde küçük ve orta boy işletme sayılarında artışlar olduğu söylenmektedir.

Kahramanmaraş İlinin gayri-safi hasılasının iktisadi faaliyetlere göre dağılımına baktığımızda, 1987 yılında tarımın toplam hasıladaki payı %29,3 iken 2000 Yılına gelindiğinde bu oran 21,9'a, ticaret sektörünün payı %17,2'den %14,8'e düşmüştür. Sanayi sektörünün payı 1987-2000 döneminde %23,2'den %22,1'e düşmüştür. İnşaat sektörünün payı %6,3'ten %12,2'ye, ulaştırma haberleşme %6,6'dan %11,1'e yükselmiştir. Bu çerçevede, 1987-2000 döneminde Kahramanmaraş İlinde tarım, sanayi ve ticaret sektörleri il hasıla ortalamasının altında bir büyüme sergilerken, inşaat ve ulaştırma-haberleşme sektörleri ortalamanın üstünde bir büyüme sergilemiştir.



Şekil 1.105: GSYİH'nin Sektörel Dağılımı (K.Maraş)

Tarım sektörü Kahramanmaraş'ın en önemli sektörüdür. İlin toplam yüzölçümü 1.434 bin hektar olup, tarıma elverişli arazi 426,5 bin hektar ve sulanan arazi 154,5 hektardır. Arazi dağılımına baktığımızda, %33 tarım arazisi, %35 ormanlık-fundalık, %18 çayır-mera ve %14 diğer araziler biçiminde dağılmaktadır²⁰³. Hatay Alt Bölgesindeki toplam tarım alanında Kahramanmaraş birinci sıradadır ve bölgenin Türkiye'de bulunan toplam tarım alanları içerisinde %1.66'lık düşük bir paya sahiptir.

2002 GSİS sonuçlarına göre, Kahramanmaraş'ta tarım dışı sektörlerde toplam 18.098 işyerinde 51.946 kişi istihdam edilmektedir. İşyeri sayısı bakımından bu oran Türkiye'deki toplam işyeri sayısının yüzde birinden küçüktür. İstihdam açısından da benzer bir durum söz konusudur. Ana sektörler itibariyle ilde öne çıkan sektörlerle baktığımızda işyeri sayısı bakımından toptan ve perakende ticaret sektörü ilk sırada yer alırken, ulaştırma-haberleşme ile imalat sanayi bunu takip etmektedir. Ticaret sektörü toplam işyerlerinin %51,3'ünü barındırmaktadır. Ulaştırma ve imalat sanayi % 16'ya yakın paylarla takip etmektedir. Bu

²⁰³ Tarım İl Müdürlüğü, 27.08.2007 tarihli raporu.

firmaların yarattığı istihdam açısından baktığımızda, toplam istihdamın %38,3'ü imalat, 27,4'ü ticaret sektöründe yer almakta, ulaştırma sektörü %8,7 ile takip etmektedir. Dolayısıyla, yaratılan istihdam açısından sıralama farklı da olsa imalat, ticaret ve ulaştırma sektörleri öne çıkmaktadır.

BÖLGE ADI	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
		Pay %		Pay %
Kahramanmaraş				
Madencilik ve taşocakçılığı	23	0,13	2.381	4,58
İmalat	2.730	15,08	19.915	38,34
Elektrik, Gaz ve Su	79	0,44	2.037	3,92
İnşaat	167	0,92	2.432	4,68
Toptan ve perakende ticaret	9.279	51,27	14.205	27,35
Otel, lokanta ve kahvehane	1.348	7,45	2.546	4,90
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	2.887	15,95	4.512	8,69
Eğitim-Sağlık	300	1,66	908	1,75
Diğer Hizmetler	1.285	7,10	3.010	5,79
Genel Toplam	18.098	100,00	51.946	100,00

Tablo 1.111: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre

Kahramanmaraş'ta imalat sanayindeki gelişme, genel itibariyle tekstil sektörü alanında kendini göstermiştir. Bununla birlikte, geçmişten gelen küçük el sanatlarına (bakır ve alüminyum eşya) dayalı çelik mutfak eşyaları sektörü de önemli gelişmeler göstermiştir. Sektör büyüklüğü açısından, ana metal sanayinden sonra ikinci sırada tekstil ve tekstil ürünleri sanayi yer almaktadır. İlin imalat sanayini Türkiye imalat sanayi ile karşılaştırdığımızda, işyeri sayısı açısından ilin ana metal, gıda ve ağaç ürünleri imalatında yoğunlaştığı görülmektedir. İstihdam açısından baktığımızda, Kahramanmaraş ilinin sadece tekstilde yoğunlaştığını görmekteyiz. Diğer yandan, Kentin ün kazanmasına yol açan dondurma sektörü en hızlı gelişen sektörler arasında yer almaktadır.

K. Maraş	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Çalışan Sayısı	Yoğunlaşma	
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	487	17,8	148	2.293	11,5	85
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	552	20,2	85	12.921	64,9	184
Ağaç Ürünleri İmalatı	385	14,1	132	670	3,4	92
Kâğıt, Kâğıt Ürünleri ve Basım	57	2,1	49	353	1,8	48
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	45	1,6	33	202	1,0	13
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm.	146	5,3	118	522	2,6	43
Ana Metal Sanayi	612	22,4	148	1.612	8,1	83
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.	159	5,8	59	731	3,7	36
Ulaşım Araçları İmalatı	8	0,3	16	13	0,1	1
Diğer İmalat	279	10,2	79	598	3,0	55
Toplam İmalat	2.730	100,0		19.915	100,0	

Tablo 1.112: İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanların Sektörel Dağılımı (2002 GSİS)

SEKTÖRLER	YILLAR	HATAY ALT BÖLGESİ İLLERİ			BÖLGE TOPLAMI	TÜRKİYE TOPLAMI	BÖLGE %
		Hatay	K.Maraş	Osmaniye			
TARIM	2002	3.151	7.300	1.900	12.351	1.096.995	1,13
	2003	2.701	1.802	14.850	19.353	1.280.718	1,51
	2004	4.401	2.702	15.655	22.758	1.399.793	1,63
MADENCİLİK	2002	0	6.700	0	6.700	195.300	3,43
	2003	0	8.400	0	8.400	270.300	3,11
	2004	0	15.000	0	15.000	386.025	3,89
İMALAT	2002	500	0	100	600	705.597	0,09
	2003	0	0	0	0	665.554	0,00
	2004	0	0	0	0	411.882	0,00
ENERJİ	2002	0	334.900	0	334.900	2.060.200	16,26
	2003	0	365.430	0	365.430	2.656.150	13,76
	2004	0	363.086	0	363.086	2.746.575	13,22
ULAŞTIRMA-HABERLEŞME	2002	1.601	10	1.750	3.361	4.177.644	0,08
	2003	2.250	750	1.150	4.150	4.043.320	0,10
	2004	5.250	2.700	100	8.050	4.024.561	0,20
TURİZM	2002	1	0	80	81	157.566	0,05
	2003	1	0	200	201	120.971	0,17
	2004	1	0	189	190	93.892	0,20
KONUT	2002	0	0	0	0	1.064.911	0,00
	2003	0	0	0	0	834.658	0,00
	2004	3.167	250	150	3.567	348.169	1,02
EĞİTİM	2002	9.523	11.328	8.041	28.892	2.079.705	1,39
	2003	10.951	19.464	3.503	33.918	2.190.303	1,55
	2004	12.215	10.541	4.027	26.783	2.294.717	1,17
SAĞLIK	2002	4.660	5.670	2.251	12.581	744.529	1,69
	2003	5.919	5.902	52	11.873	918.038	1,29
	2004	8.757	6.750	0	15.507	1.162.433	1,33
DİĞER HİZMETLER	2002	14.054	9.840	4.553	28.447	3.251.117	0,87
	2003	10.639	17.654	7.803	36.096	3.029.211	1,19
	2004	15.634	26.682	10.597	52.913	3.225.296	1,64

Tablo 1.113: Bölge illerindeki Kamu Yatırımları 2002-2004, (Milyar TL)

Kaynak: KOSGEB Performans Raporu, 2003.

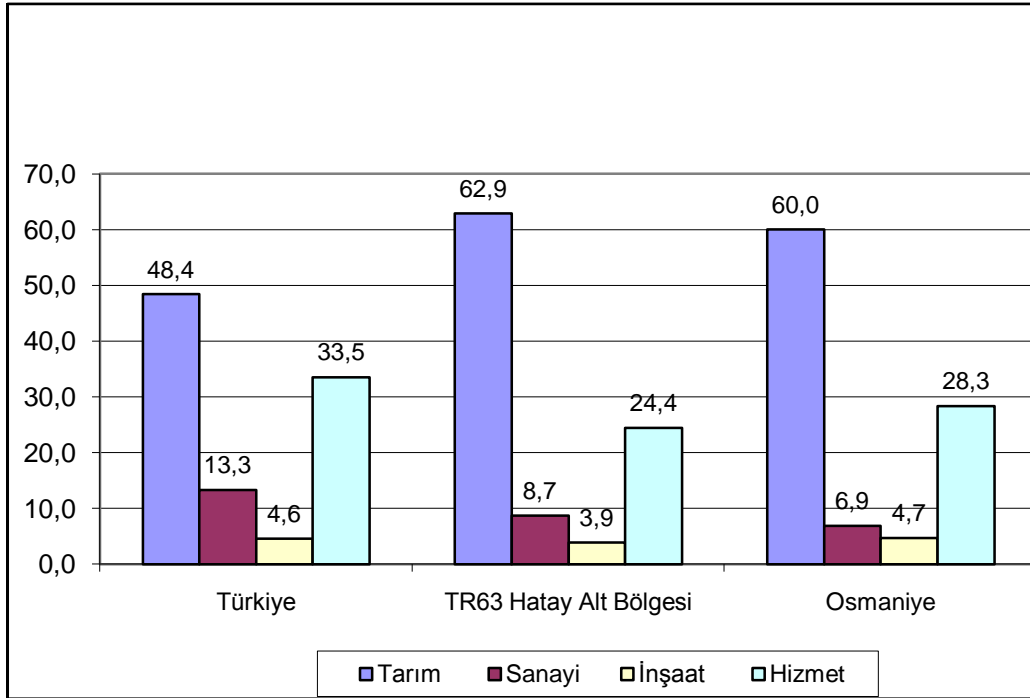
Bölgede toplam kamu yatırımları 2002 yılında 427.913 Milyar TL, 2003 yılında 479.421 Milyar TL, 2004 yılında ise 507.854 Milyar TL olup, Türkiye geneli için söz konusu yıllarda kamu yatırımı toplamı sırası ile 15.533.564 Milyar TL, 16.009.223 Milyar TL, 16.093.343 Milyar TL'dir. Bölge, Türkiye içinde en yüksek yüzdeyi %3.16 ile 2004 yılında almıştır. Bölge illeri 2004 yılı için kendi arasında değerlendirildiğinde toplam kamu yatırımları açısından; Kahramanmaraş ilinin ilk sırada yer aldığı, bunu sırası ile Hatay ve Osmaniye'nin takip ettiği görülmektedir. Bölge illeri içerisinde Kahramanmaraş ve Osmaniye illerinin toplam kamu yatırımlarında her yıl artan değerler aldığı görülmektedir²⁰⁴.

²⁰⁴ KOSGEB, Bölgesel Kalkınma Araştırma Raporları, 2003

Osmaniye

Osmaniye ili Akdeniz Bölgesi'nin doğusunda yer almaktadır. Doğusunda Gaziantep, güneyinde Hatay, batısında Adana, kuzeyinde Kahramanmaraş illeri ile çevrilidir.

Osmaniye ilinin nüfusu, Adrese Dayalı Kayıt Sistemi verilerine göre (2007 Yılı) 452.880'dir. Nüfusun 323.536'sı şehirlerde yaşarken, 129.344'ü bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %71, köyde yaşayanların oranı %29'dur. Yine aynı istatistiklere göre, il merkezi nüfusu 180.477, ilin nüfus yoğunluğu ise km² başına 142 kişidir. Nüfus bakımından en büyük ilçeleri sırasıyla Merkez, Kadirli ve Düziçi'dir.

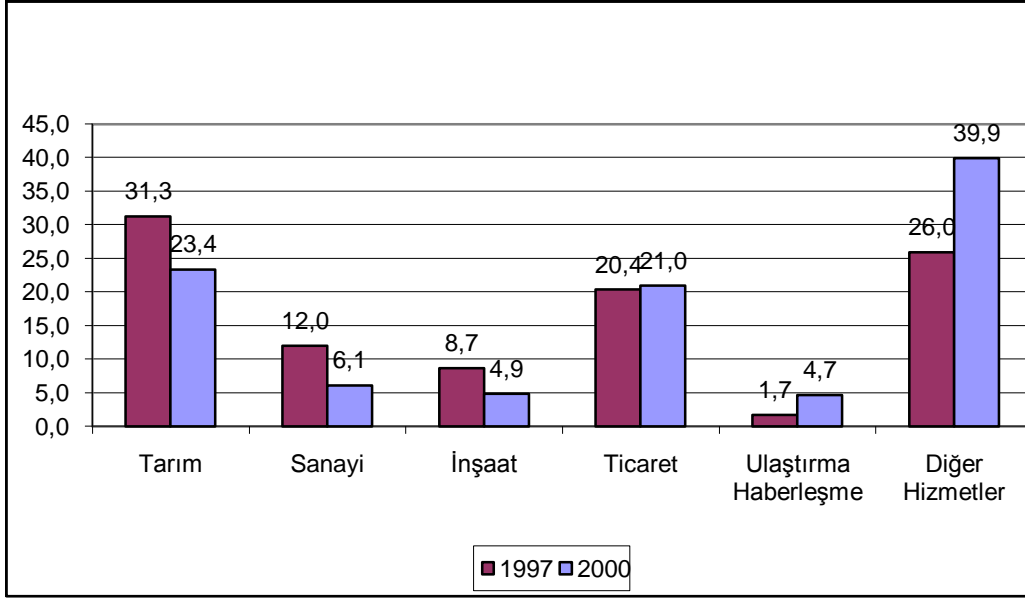


Şekil 1.106: TR63 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımına Göre Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı

2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı Sonuçlarına göre, nüfusun %60'ı tarım kesiminde çalışmaktadır. Hizmet sektörlerinde nüfusun %28,3'ü, sanayi ve inşaat iş kollarında ise %11,6'sı istihdam edilmektedir. Osmaniye ili yıllık nüfus artış hızı, kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının altında, şehirleşme oranı ve tarım iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı ise Türkiye ortalamasının üstündedir.

GSYİH'nın bileşenleri karşılaştırıldığında, Osmaniye tarım ağırlıklı bir ekonomik yapı sergilemektedir. 1997 Yılı itibariyle Osmaniye ili için tarımın GSYİH'daki payı %31,3 olup, aynı yıl için Isparta (tarımın payı, %33,7), Burdur (%27,6) ve Güneydoğu Anadolu

Bölgesi'nden (%29,1) sonra en yüksek değere sahiptir. Sanayi, il ekonomisi içindeki ağırlığı bakımından, Adana, İçel ve Kahramanmaraş'tan sonra gelmektedir.



Şekil 1.107: GSYİH'nin Sektörel Dağılımı (Osmaniye)

1997-2000 Döneminde tarım, sanayi ve inşaat ana faaliyet kolları hasılasında önemli düşüşler yaşanırken, ticaret sektörünün yarattığı değerler yerinde saymış, ulaştırma-haberleşme ile diğer hizmet sektörlerinin katma değerinde (mali kuruluşlar, konut sahipliği ve devlet hizmetleri) artışlar yaşanmıştır. Bu artışların, Osmaniye'nin yeni il olması dolayısıyla yeniden yapılanma çalışmalarının bir sonucu olduğu da açıktır. Tarım sektörünün katma değer içindeki payı, 1997'de %31,3'ten, 2000 yılında %23,4'e düşmüştür.

	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
	Sayı	Pay %	Sayı	Pay %
Madencilik ve taşocakçılığı	18	0,17	119	0,58
İmalat	1.476	13,74	3.833	18,68
Elektrik, Gaz ve Su	26	0,24	467	2,28
İnşaat	49	0,46	163	0,79
Toptan ve perakende ticaret	5.739	53,44	9.200	44,85
Otel, lokanta ve kahvehane	826	7,69	1.520	7,41
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	1.586	14,77	2.568	12,52
Eğitim-Sağlık	217	2,02	782	3,81
Diğer Hizmetler	803	7,48	1.863	9,08
Genel Toplam	10.740	100,00	20.515	100,00

Tablo 1.114: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayıları (Osmaniye)

Tarım dışında kalan ana sektörler itibariyle ilde öne çıkan sektörler baktığımızda, işyeri sayısı bakımından (GSİS 2002) toptan ve perakende ticaret sektörü toplam işyerlerinin %53,4'ünü barındırmaktadır. Ticaret sektörünü, ulaştırma-haberleşme (%4,8) ile imalat

sanayi (%13,7) sektörleri takip etmektedir. Dolayısıyla işyeri sayıları bakımından ticaret, ulaştırma ve imalat sektörleri öne çıkmaktadır. Bu firmaların yarattığı istihdama baktığımızda, toplam istihdamın %44,9'u ticaret, 18,7'si imalat sektöründe yer almakta, bunları ulaştırma sektörü %12,5 ile takip etmektedir. Dolayısıyla, yaratılan istihdam açısından sıralama farklı da olsa imalat, ticaret ve ulaştırma sektörleri kendini göstermektedir.

1996 yılına kadar bağlı olduğu Adana İlinde önemli bir sanayi altyapısı olmasına rağmen, Osmaniye sanayisi, küçük ölçekli ve atölye tipi sanayinin ötesine geçememiştir. İlin coğrafi konumu ve ulaşım olanakları, sanayileşme için çok önemli avantajlar sunsa da, tarımsal üretimin kuşaktan kuşağa geçen yapısı, bilgi ve iletişim eksikliği, girişimcilik ve ortaklıklar için gerekli tarihsel kültürel birikimin azlığı, sermaye birikiminin reel sektörlerden çok, kolay gelir sağlamaya dönük kullanılmasına neden olan ülkenin genel ekonomik yapısındaki sorunlar ve ileriye dönük belirsizlikler, ilde sanayileşmeyi engelleyen etmenler arasındadır. Ayrıca yakın zamana kadar açık bulunan Habur Sınır Kapısının kapanması, yol üzerinde bulunan ve küçük sanayisinin gelişiminde, bu yol üzerinde işleyen karayolu yük taşımacılığında kullanılan araçlara verilen yan sanayi hizmetinin, önemli payı bulunan Osmaniye sanayisini olumsuz etkilemiştir.

Osmaniye	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Sayı	Pay	Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	284	19,2	160	1.111	29,0	215
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	270	18,3	77	502	13,1	37
Ağaç Ürünleri İmalatı	249	16,9	158	506	13,2	360
Kâğıt, Kâğıt Ürünleri ve Basım	31	2,1	50	69	1,8	49
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	36	2,4	49	369	9,6	122
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	73	4,9	109	199	5,2	85
Ana Metal Sanayi	260	17,6	116	467	12,2	126
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.	129	8,7	88	287	7,5	74
Ulaşım Araçları İmalatı	18	1,2	66	71	1,9	40
Diğer İmalat	126	8,5	66	252	6,6	120
Toplam İmalat	1.476	100,0		3.833	100,0	

Tablo 1.115: İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanların Sektörel Dağılımı ve Yoğunlaşma
Kaynak: TÜİK, GSİS 2002.

Osmaniye'de imalat sanayi sektörü toplam tarım dışı istihdamın %18,7'sini sağlamaktadır. İl imalat sanayinde toplam 1.476 işyeri bulunmakta ve 3.833 kişiye istihdam sağlanmaktadır. Öne çıkan sektörlerle baktığımızda, işyeri sayısı açısından gıda ve içecek imalatı, ağaç ürünleri ve ana metal sektörleri Türkiye ortalamasının üzerinde bir pay alarak öne çıkmaktadır. Çalışan sayısı bakımından, ağaç ürünleri ve gıda sektörleri öne çıkmaktadır. Ana metal sanayi ile petro-kimya sektörü Türkiye ortalamasının çok az üzerinde bir yoğunlaşma göstermektedir.

Konya

Konya, 40.813 km² yüzölçümüyle Türkiye'nin en büyük ilidir. Konya'nın yaklaşık olarak dörtte üçü, İç Anadolu'nun yüksek düzlüklerinden oluşmaktadır. Güney ve güneybatısında Toros Dağları uzanır. Bazı dağlık bölgelerde 1.100-1.200 metre yükseklikte platolar, diğer bölgelerde 800-1000 metre yükseklikteki ovalar yer alır. Ülkemizin tahıl ambarı durumunda olan düzlükler; Konya Ovası, Cihanbeyli Yaylası ve Obruk Yaylasından oluşmaktadır. Tuz Gölü, Akşehir Gölü, Beyşehir Gölü ve Suğla Gölü de il sınırları içindedir.

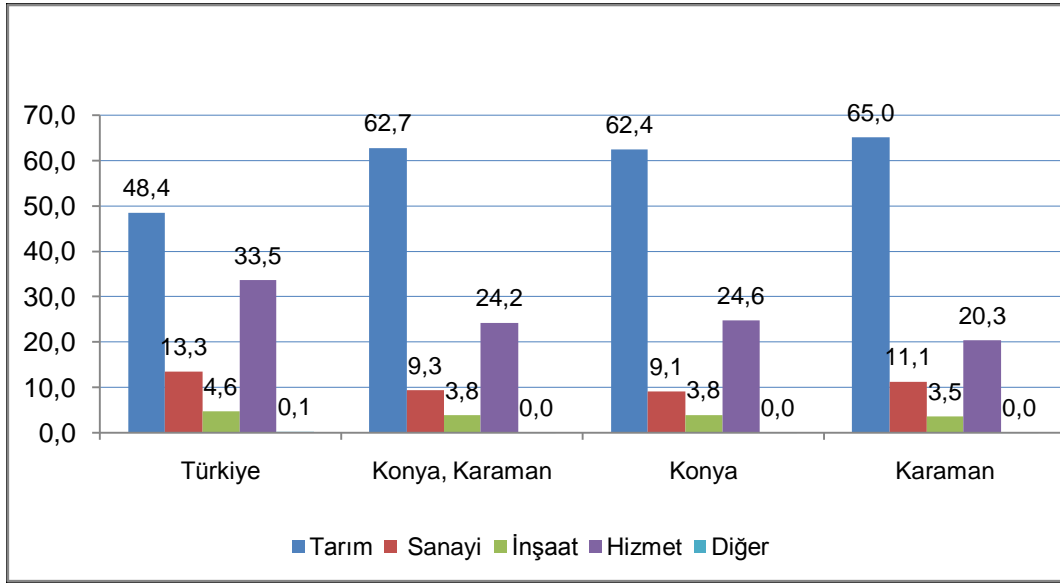
BÖLGE ADI		Toplam Nüfus	Nüfus Yoğunluğu	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu	Şehirleşme Oranı	Yaş Bağımlılık Oranı	Köy Nüfusu Pay %
TR	Türkiye	70.586.256	91	49.747.859	20.838.397	70,48	50,36	29,52
TR52	Konya, Karaman	2.185.131	44	1.559.553	625.578	71,37	53,25	28,63
TR521	Konya	1.959.082	48	1.412.343	546.739	72,09	53	27,91
TR522	Karaman	226.049	25	147.210	78.839	65,12	55,48	34,88

Tablo 1.116: TR63 Konya Alt Bölgesi ve İllerinin Nüfus Göstergeleri (2007)

Kaynak: TÜİK, ADNKS (2007).

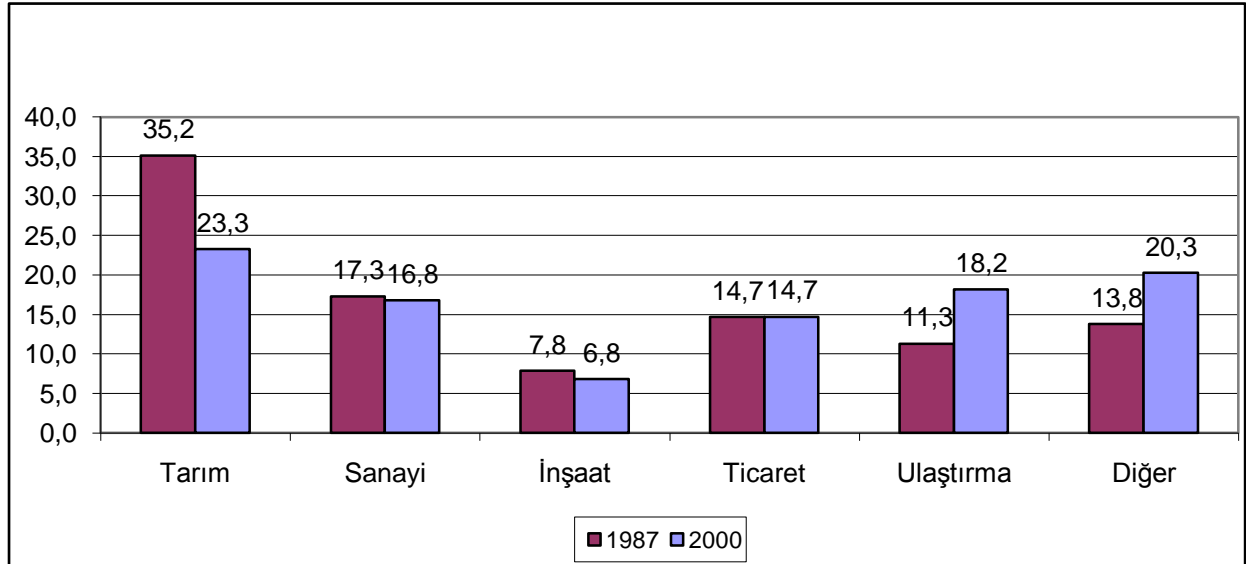
Konya ilinin nüfusu, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre 2007 Yılında, 1.959 082'dir. Nüfusun 1.412.343'ü şehirlerde yaşarken, 546.739'u bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %72,1, köyde yaşayanların oranı %27,9'dur. İlin nüfus yoğunluğu ise km² başına 48 kişidir. Konya şehirleşme oranı, yıllık nüfus artış hızı, fert başına gayri safi yurt içi hasıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının altındadır. Tarım kolunda çalışanların toplam istihdama oranı ise Türkiye ortalamasının üstündedir.

2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı Sonuçlarına göre, nüfusun %62,4'ü tarım kesiminde çalışmaktadır. Bu oran Türkiye ortalamasının üzerinde ancak TR52 (Konya, Karaman) Alt-Bölgesi ortalamasının altındadır. Hizmet sektörlerinde nüfusun %24,6'sı istihdam edilirken, nüfusun sanayi ve inşaat iş kollarında çalışanları toplamı %12,9'dur.



Şekil 1.108: İstihdam Edilen Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (2000)

GSYİH'nin sektörel dağılımına baktığımızda, 1987 Yılında tarım il hasılasına %35,2 katkı sağlarken, 2000 Yılında bu oran %23,3'e düşmüştür. Sanayi ve inşaat sektörlerinin payı bu dönemde küçük bir düşme sergilemiş, ticaret sektörünün payı aynı kalmıştır. Kısaca, 1987-2000 Döneminde tarım, sanayi ve inşaat sektörlerinin payı düşerken, ticaret sektörünün payı aynı kalmış, ulaştırma ve diğer hizmet sektörlerinin payı artış göstermiştir.



Şekil 1.109: Konya İli GSYİH'nin Sektörel Dağılımı (% pay)

Bölgenin gayri safi hasılası içerisinde tarımın aldığı payın yüksek oluşu, aktif nüfus içerisinde tarımda istihdam edilen nüfusun fazla oluşu ve dış ticarete tarımsal ürünlerin ağırlığı nedenleriyle tarım, bölgede önemli bir sektör olarak yerini korumaya devam etmektedir.

Dünyadaki gelişmeler, tarımsal üretim biçimleri ve kültür yapısı üzerinde önemli değişimlere sebep olmuştur. Bunun sonucu olarak tarımsal üretimde entansif yöntemlerin kullanımı hızlanmış ve talepteki gelişmelere bağlı olarak ürün desenlerinde çeşitlilik artmıştır. Konya’da toplam 2.659.890 hektar tarım arazisi mevcut olup, bunun %54,33’ünde Tarla Bitkileri üretimi yapılmaktadır. Ayrıca iklimsel sebeplerle, toplam tarım arazisinin %42,43’lük büyük bir bölümü her yıl nadasa bırakılmaktadır. Nadas alanlarının bu denli büyük oluşunda, yıllık yağış toplamının yetersizliği ve yağışların dağılımının düzensiz olmasının payı büyüktür²⁰⁵.

Konya ili sınırları içerisinde Türkiye'nin en büyük alüminyum ve magnezit yataklarının yanı sıra, kömür, kil, çimento hammaddeleri, kurşun-çinko, barit madenleri ile yer altı suyu rezervleri bulunmaktadır. 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre Konya'nın maden ve taşocakçılığı sektöründe 62 firma bulunmaktadır ve 8.801 kişiye bu sektörde istihdam sağlanmaktadır. Bu oran Konya İlindeki toplam istihdamın (tarım dışı) %6,48'ine denk düşmektedir. Madencilik ve Taşocakçılığı sektöründe firma ölçeklerinin oldukça büyük olduğu anlaşılmaktadır.

	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
		Pay %		Pay %
Madencilik ve taşocakçılığı	62	0,11	8.801	6,48
İmalat	9.275	16,69	43.715	32,20
Elektrik, Gaz ve Su	238	0,43	2.723	2,01
İnşaat	1.035	1,86	2.662	1,96
Toptan ve perakende ticaret	26.276	47,28	45.716	33,67
Otel, lokanta ve kahvehane	3.812	6,86	7.975	5,87
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	8.905	16,02	14.706	10,83
Eğitim-Sağlık	1.095	1,97	3.326	2,45
Diğer Hizmetler	4.875	8,77	6.148	4,53
Genel Toplam	55.573	100,00	135.772	100,00

Tablo 1.117: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayıları (Konya)

İmalat Sanayi sektörlerine baktığımızda, 9.275 firma bulunmakta ve 43.715 kişi istihdam edilmektedir. Bu oran toplam tarım dışı istihdamın %32,2'sine tekabül etmektedir. Toptan ve perakende ticaret sektöründe firmaların %47,28'i yer almakta ve istihdamın %33,67'sini sağlamaktadır. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü ise istihdamın %10,83'ünü sağlamaktadır. Bu durumda tarım dışı sektörlerde işyeri sayısı ve yaratılan istihdam açısından, ticaret, imalat sanayi ve ulaştırma-depolama sektörleri öne çıkmaktadır.

Konya’da iktisadi hayatın temelini tarımsal faaliyetler oluşturmakla birlikte son yıllarda sanayi alanındaki gelişmeler, İli Türkiye'nin tahıl ambarı olma özelliğiyle birlikte önemli bir sanayi

²⁰⁵ Konya İli Tarım Master Planı, 2004, s.79

merkezi olmasına ön ayak olmuştur. Konya imalat sanayi sektöründe 2002 (GSİS) yılında 9.275 firma olduğu ve 43.715 kişiye istihdam sağladığı görülmektedir. İmalat sanayinin alt-sektörlerine indiğimizde, işyeri sayıları açısından ulaşım araçları imalatı, ana metal sanayi ve makine teçhizat imalatında uzmanlaşma olduğu görülmektedir. Gıda ve içecek sektöründe Türkiye ortalamasına çok yakın bir performans göze çarpmaktadır.

	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Çalışan Sayısı	Yoğunlaşma	
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	1.138	12,3	102	8.408	19,2	143
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	1.598	17,2	72	6.469	14,8	42
Ağaç Ürünleri İmalatı	939	10,1	95	1.889	4,3	118
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	235	2,5	60	1.054	2,4	65
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	439	4,7	95	2.861	6,5	83
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	360	3,9	86	2.309	5,3	87
Ana Metal Sanayi	1.987	21,4	141	8.734	20,0	206
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür	1.284	13,8	140	6.472	14,8	147
Ulaşım Araçları İmalatı	463	5,0	272	3.579	8,2	175
Diğer İmalat	832	9,0	70	1.940	4,4	81
Toplam İmalat	9.275	100,0		43.715	100,0	

Tablo 1.118: İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanların Sektörel Dağılımı ve Yoğunlaşma

Yaratılan istihdam bakımından ise, ana metal sanayi, ulaşım araçları, makine teçhizat ve gıda sanayi sektörlerinin yanında ağaç ürünleri sanayinde bir yoğunlaşma olduğu görülmektedir. Ayrıca daha önceki sayımlarla karşılaştırıldığında Konya sanayisinin istikrarlı bir büyüme eğilimi sergilediği söylenebilir.

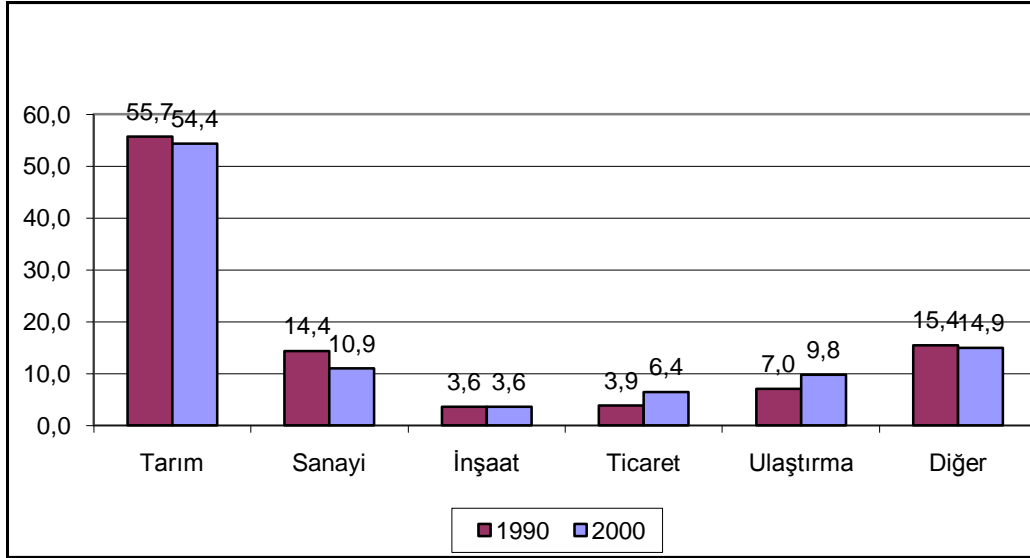
Karaman

Kuzeyinde Konya, güneyinde Mersin, doğuda Ereğli ve Silifke, batıda Antalya ile komşudur. Karaman ilinin nüfusu, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre 2007 Yılında, 226.049 kişidir. Bu nüfusun 147.210'u şehirlerde yaşarken, 78.839'u bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %65,12 köyde yaşayanların oranı ise %34,88'dir. İlin nüfus yoğunluğu ise km² başına 25 kişidir.

Nüfus yoğunluğu açısından Karaman Türkiye ortalama değerinin altındadır. 2000 yılında Konya ili net göç hızı ‰1,42 iken, Karaman ilinde ‰ -12,6'dir. 2000 yılında sanayide istihdam edilen nüfusun toplam içindeki oranı Konya ve Karaman illerinde Türkiye ortalamasının altındadır. Türkiye'de bu oran %13,4 iken, Konya ilinde %9,1 ve Karaman ilinde %11,1 olarak gerçekleşmiştir.

2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı Sonuçlarına göre, nüfusun %65'i tarım kesiminde çalışmaktadır. Bu oran Türkiye ortalamasının ve TR52 (Konya, Karaman) Alt-Bölgesinin üzerindedir. Hizmet sektörlerinde nüfusun %20,3'ü istihdam edilirken, nüfusun sanayi ve inşaat iş kollarında çalışanları toplamı %14,6'dır. 2006 yılı verilerine göre, işsizlik oranı Konya (TR52) Bölgesi'nde %10,6 ile, %9,9 olan Türkiye oranından yüksektir. Bölge'nin tarım dışı işsizlik oranı da, yine Türkiye oranından yüksektir.

GSYİH'nın bileşenleri karşılaştırıldığında, Karaman tarım ağırlıklı bir ekonomik yapı sergilemektedir. 1990 Yılı itibariyle Karaman İli için tarımın GSYİH'daki payı %55,7 olup, Türkiye ortalamasının oldukça üzerindedir. 1990-2000 Döneminde tarım kesiminin payı çok küçük bir düşme göstermiştir. Sanayi sektörünün hasıladan aldığı pay aynı dönemde önemli bir düşüş göstermiştir. İnşaat sektörünün payı aynı kalırken (%3,6), ticaret ve ulaştırma sektörlerinin hasılaya katkı payları artış göstermiştir.



Şekil 1.110: Karaman İli GSYİH'nin Sektörel Dağılımı (% pay)

2000 yılında tarımda istihdam edilen nüfusun toplam istihdam içindeki oranına bakıldığında, Konya ve Karaman illerinin, sırasıyla %62,4 ve %65,0 ile, %48,4 olan Türkiye oranından yüksektir. 2005 yılı geçici verilerine göre Konya ve Karaman illerinde kişi başına bitkisel üretim ve kişi başına canlı hayvanlar değerlerinin Türkiye değerinden yüksek olduğu görülmektedir.

Karaman'da tarıma dayalı sanayi sektöründe ihracata dönük üretimi hedefleyen yatırımların 1990'lı yılların başlarından itibaren hız kazanması ile birlikte, istihdamda da önemli gelişmeler kaydedilmeye başlanmıştır. İlde sanayi, ticaret, tarım ve ormancılık en fazla istihdam payına

sahip iktisadi faaliyet kolu olarak ön plana çıkmaktadır. Sanayi daha çok tarıma dayalı olarak gelişmiş ve bu çerçevede imalat-gıda sanayisinin alt grubu olan bisküvi ve bulgur sanayisinde, ülke üretiminde önemli bir konuma gelmiştir.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre, Karaman İli tarım dışı sektörlerde 5.499 firma yer almaktadır ve bu firmalarda 16.355 kişi istihdam edilmektedir. İşyeri sayısı açısından Türkiye'deki toplam firmaların %0,3'ü Karaman İlinde bulunmakta ve Türkiye'deki toplam istihdamın (tarım sektörü hariç) yine %0,24'ünü ancak sağlamaktadır. İşyeri sayıları bakımından sırasıyla ticaret, imalat ve ulaştırma sektörleri öne çıkmaktadır. Çalışan sayılarına baktığımızda toplam istihdamın %42,2'sini imalat sanayi sektörü sağlamaktadır. Toptan ve perakende ticaret sektörü istihdamın %27,2'sini sağlamaktadır. Ulaştırma sektörü ise istihdamın %8,33'nü sağlamaktadır.

	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
		Pay %		Pay %
Madencilik ve taşocakçılığı	13	0,24	290	1,77
İmalat	876	15,93	6.893	42,15
Elektrik, Gaz ve Su	23	0,42	219	1,34
İnşaat	128	2,33	737	4,51
Toptan ve perakende ticaret	2.616	47,57	4.449	27,20
Otel, lokanta ve kahvehane	522	9,49	915	5,59
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	676	12,29	1.363	8,33
Eğitim-Sağlık	97	1,76	257	1,57
Diğer Hizmetler	548	9,97	1.232	7,53
Genel Toplam	5.499	100,00	16.355	100,00

Tablo 1.119: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayıları (Karaman)

İstihdama en önemli katkıyı sağlayan imalat sanayi sektöründeki uzmanlaşmaya baktığımızda, işyeri sayısı bakımından firmaların ağaç ürünleri imalatında yoğunlaştığı göze çarpmaktadır. Gıda sektörü ikinci bir yoğunlaşma alanı olurken üçüncü sırada ana metal sanayi sektörü yer almaktadır. Çalışan sayılarına göre en çok yoğunlaşmanın olduğu sektörler sırasıyla gıda ve ağaç ürünleri imalatıdır. Gıda sektöründe kayda değer bir uzmanlaşma olduğu açıktır. Ağaç ürünleri imalatında ise Türkiye ortalamasına kıyasla belli düzeyde bir yoğunlaşma olduğu söylenebilir.

	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Sayı	Pay	Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	159	18,2	151	4.614	67,7	502
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	104	11,9	50	576	8,5	24
Ağaç Ürünleri İmalatı	216	24,7	231	409	6,0	164
Kâğıt, Kâğıt Ürünleri ve Basım	24	2,7	65	232	3,4	92
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik	19	2,2	44	97	1,4	18
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür.	32	3,7	81	84	1,2	20
Ana Metal Sanayi	154	17,6	116	234	3,4	35
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik	97	11,1	112	380	5,6	55
Ulaşım Araçları İmalatı	5	0,6	31	83	1,2	26
Diğer İmalat	66	7,5	58	103	1,5	28
Toplam İmalat	876	100,0		6.812	100,0	

Tablo 1.120: İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanların Sektörel Dağılımı ve Yoğunlaşma

Karaman GSYİH İli sıralamasında 57.'dir. Kişi başına düşen reel (1987 Yılı fiyatlarıyla) GSYİH değerleri, Türkiye ortalamasının altındadır ve bu gösterge bakımından Karaman 26. sıradadır. Fert başına düşen banka mevduatı miktarları karşılaştırmasında, yine Türkiye ortalamasının altında olduğu görülmektedir. Veriler bölge insanının bankalarda mevduat bulundurma eğilimi olmadığı, yeterli tasarrufu bulunmadığı veya tasarruflarını başka araçlarda değerlendirdiği sonucuna işaret etmektedir. Bölgede kişi başına düşen banka mevduatı sıralamasında Karaman 48. sıradadır. Toplam banka kredilerinde Karaman 68. sıradadır. Kırsal nüfus başına tarımsal kredi miktarında; Konya 43., Karaman ise 44. sıradadır. Bölge ortalaması 66 TL ile Türkiye ortalamasının altındadır. Fert başına sınai, ticari ve turizm kredilerinde; Bölge ortalaması Türkiye ortalamasının % 16'sı olup, çok düşük seviyededir. Konya 52., Karaman 58. sıradadır.

Fert Başına Teşvik Belgeleri Yatırım Tutarında; 1995-2000 yılları arasında Karaman ili Konya-Karaman Alt Bölgesinin (TR52) lideri olup, bu açıdan Türkiye ortalamasının üzerinde ve 21. sıradadır. Konya ili ise 36. sıradadır. Fert Başına İhracat Miktarında; 1995-2000 yıllarında Karaman, 339-\$ ile Bölgede 1. ve Türkiye'de 32. sıradadır. Ancak, Bölge ortalaması Türkiye ortalamasının sadece %11,3'ü dolayındadır. Fert Başına İthalat Miktarında; Karaman, 190 Amerikan Doları ile Bölgede 1. ve Türkiye'de 39. sıradadır. Bölge ortalaması Türkiye ortalamasının sadece %4,43'üdür. Konya-Karaman Alt Bölgesinin Türkiye geneli dikkate alındığında nüfusta %3,59 ve coğrafi yüzölçümünde %6,22 payı olmasına rağmen; GSYİH'nin İktisadi Faaliyet Kollarına Dağılımına bakıldığında sadece madencilik, taşocakçılığı ve tarım sektöründe bu payların arasında (%4-5) yer aldığı, diğer tüm göstergelerde nüfus ve yüzölçümü paylarının altında kaldığı görülmektedir²⁰⁶.

²⁰⁶ KOSGEB, 2006

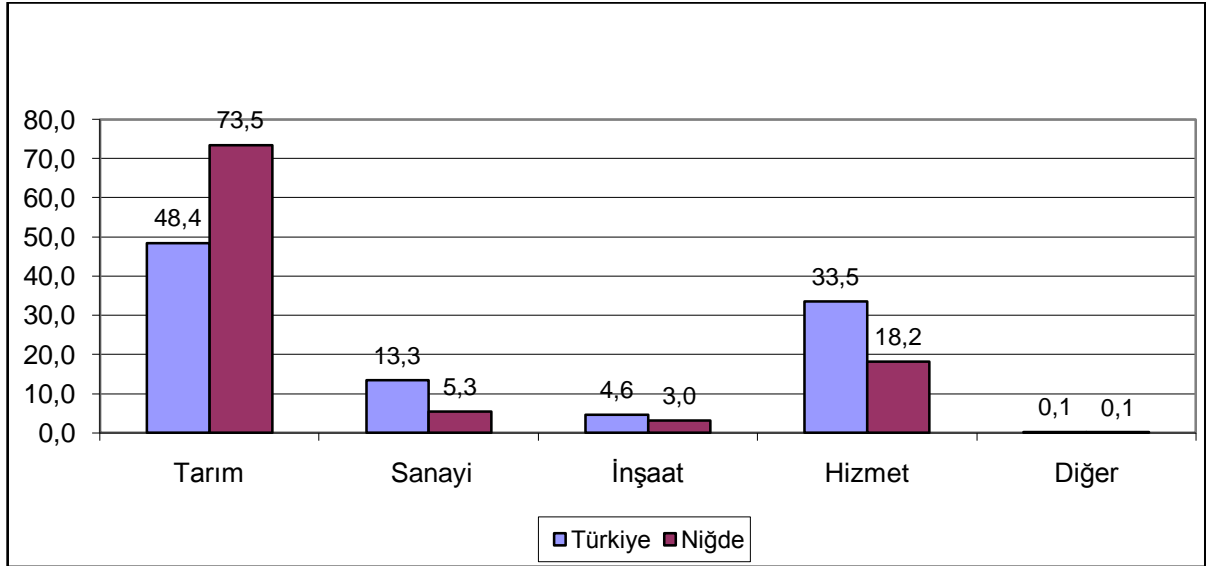
Niğde

Niğde ili İç Anadolu bölgesinin güneydoğusunda Orta Toroslar içinde yer alan Bolkarlar ve Aladağların kuzeye kıvrımlanarak sokuldukları alanın kuzeyinde kalır. 7.365 kilometrekare alana sahip Niğde ilinin denizden yüksekliği 1.300 metredir. Batı kesimler dalgalı düzlük, diğer kesimler ise dağlık bir yapıya sahiptir. Kuzeybatıda Aksaray, kuzeyde Nevşehir, kuzeydoğuda Kayseri, batı ve güneybatıda Konya, güneyde Mersin, güneydoğu ve doğuda Adana illeri ile komşudur.

BÖLGE ADI	Toplam Nüfus	Nüfus Yoğunluğu	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu	Şehirleşme Oranı	Yaş Bağımlılık Oranı	Köy Nüfusu Pay %
Türkiye	70.586.256	91	49.747.859	20.838.397	70,48	50,36	29,52
Niğde	331.677	45	149.696	181.981	45,13	58,17	54,87

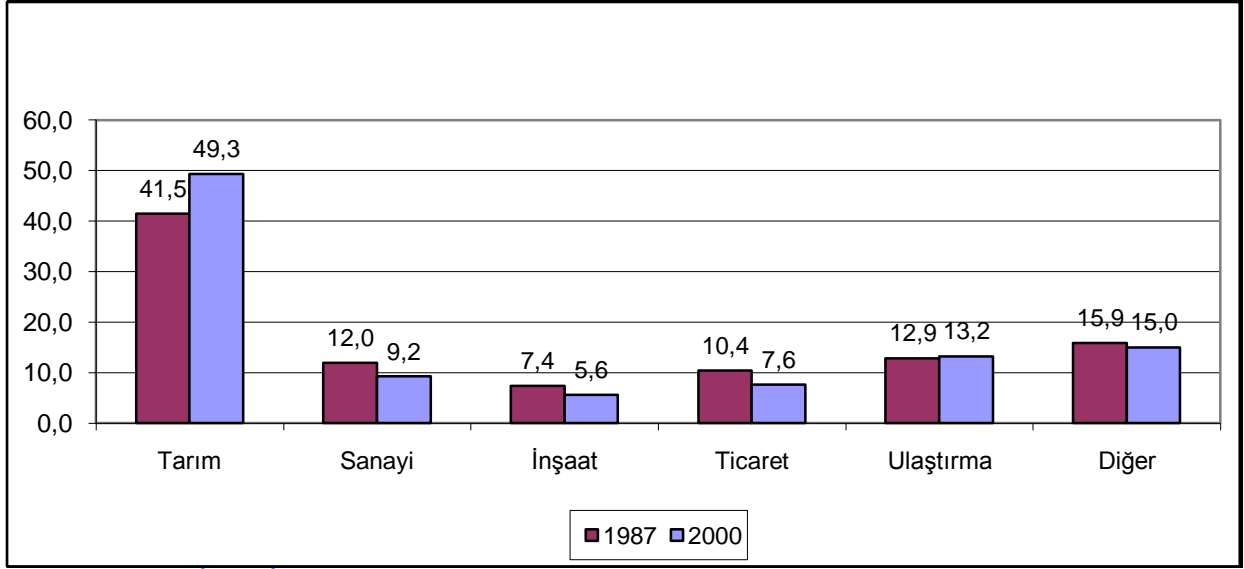
Tablo 1.121: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine Göre Nüfus Göstergeleri (2007)

Niğde ilinin nüfusu, 2007 yılı sonunda (Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi) 331.677 kişidir. Nüfusun 149.696, kişisi şehirlerde yaşarken, 181.981 kişisi bucak ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %45,13, köyde yaşayanların oranı ise %54,87'dir. Buna göre hem nüfus yoğunluğu hem de şehirleşme oranı Türkiye ortalamasının altındadır. Nüfus bakımından en büyük ilçeleri sırasıyla Merkez ve Bor ilçeleridir.



Şekil 1.111: İstihdam Edilen Nüfusun İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı (2000)

İstihdam edilen nüfusun iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımında, tarım sektörünün ağırlığı hemen dikkati çekmektedir. İstihdam edilen nüfusun %73,5'i tarım sektöründe yer almaktadır, Türkiye geneli için bu oran %48,4'tür. Tarım kolunda çalışanların payı Türkiye ortalamasının üzerinde iken diğer tüm sektörlerdeki istihdam payları Türkiye ortalamasının altındadır.



Şekil 1.112: Niğde İli GSYİH'nin Sektörel Dağılımı (% pay)

İlde yaratılan katma değer 1987-2000 Dönemindeki gelişimi ve hasılanın sektörel dağılımı incelendiğinde, yine tarım sektörünün ağırlığı dikkat çekmektedir. 1987-2000 Döneminde Türkiye ortalamasının aksine tarım sektörünün hasıla içindeki payı %41,5'ten %49,3'e yükselmiştir. Tarım dışında kalan tüm sektörlerin hasıla paylarında (ulaştırma hariç) küçüğe olsa bir azalma göze çarpmaktadır. Niğde ili şehirleşme oranı, yıllık nüfus artış hızı, kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamalarının altındadır. Tarım kolunda çalışanların toplam istihdam oranı ise Türkiye ortalamasının oldukça üstündedir.

Niğde ilinin tarım alanlarında başta hububat olmak üzere tarla ürünleri yetiştirilmektedir. Sanayi ürünlerinde ise ilk sırayı patates alırken daha sonraki en önemli ürün şeker pancarıdır. Niğde'de tarım denilince akla yörenin geleneksel ürünleri olan elma ve patates gelmektedir. İlde yıllarca önem verilmeyen ve ikincil bir üretim dalı olarak görülen hayvancılık son yıllarda hızla gelişerek ilin ekonomisindeki yerini almıştır. Mısır silajını artırma çalışmaları yapılmaktadır. Bu sayede besi hayvancılığı gelişme göstermiştir. Niğde ilinin topografik ve bitki yapısı arıcılığa son derece uygun olduğundan bu alanda da üretim yapılmaktadır. Bol miktarda fenni kovanın dağıtılmasıyla arıcılığın il ekonomisine katkısı artmıştır. Son zamanlarda Çamardı ve Ulukışla yöresinde alabalık üretiminde büyük artış görülmüştür.

	İşyeri Sayısı		Çalışan Sayısı	
		Pay %		Pay %
Madencilik ve taşocakçılığı	18	0,23	164	0,91
İmalat	930	12,09	4.777	26,38
Elektrik, Gaz ve Su	59	0,77	381	2,10
İnşaat	105	1,37	688	3,80
Toptan ve perakende ticaret	3.512	45,66	6.031	33,30
Otel, lokanta ve kahvehane	737	9,58	1.466	8,09
Ulaştırma, depolama ve haberleşme	1.619	21,05	2.737	15,11
Eğitim-Sağlık	155	2,02	394	2,18
Diğer Hizmetler	556	7,23	1.473	8,13
Genel Toplam	7.691	100,00	18.111	100,00

Tablo 1.122: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayıları (Niğde)

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı sonuçlarına göre, Niğde'nin tarım dışı sektörlerde 7.691 firma yer almakta ve bu firmalarda 18.111 kişi istihdam edilmektedir. İşyeri sayıları bakımından en büyük paya sırasıyla ticaret, ulaştırma ve imalat sektörleri sahiptir. Firmaların %45,66'sı ticaret, %21,05'i ulaştırma ve %12,09'u imalat sanayi sektörlerinde yer almaktadır. Çalışan sayılarına baktığımızda toplam istihdamın %33,3'ünü ticaret, %26,38'ini imalat sanayi ve %15,11'ini ulaştırma sektörleri sağlamaktadır.

Niğde imalat sanayi gelişiminin 1990'larda başladığını söylemek yanlış olmayacaktır. İlin "kalkınmada öncelikli iller" kapsamına alınmasının bu gelişmede etkili olduğu yadsınmaz. İmalat sanayi açısından son yıllarda ilde gerçekleştirilen gerek teknik altyapı ve gerekse sanayi altyapısındaki (OSB ve KSS) gelişmeler, ili, yatırımlar için cazip hale getirmiştir. Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı 2002 yılı verilerine göre, Niğde ili imalat sanayinde faaliyet gösteren 10 ve daha fazla işçi çalıştıran işyeri sayısı 34 ve yaratılan istihdam 2.698 kişidir.

	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Sayı	Pay	Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	145	15.6	130	1 215	25.4	189
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	188	20.2	85	1 902	39.8	113
Ağaç Ürünleri İmalatı	153	16.5	154	299	6.3	171
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	20	2.2	51	49	1.0	28
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	19	2.0	41	49	1.0	13
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	57	6.1	136	473	9.9	163
Ana Metal Sanayi	199	21.4	141	323	6.8	70
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.	66	7.1	72	253	5.3	53
Ulaşım Araçları İmalatı	8	0.9	47	10	0.2	4
Diğer İmalat	75	8.1	63	204	4.3	78
Toplam İmalat	930	100.0		4 777	100.0	

Tablo 1.123: İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanların Sektörel Dağılımı ve Yoğunlaşma

İşyeri sayıları açısından imalat sanayinde en yüksek paya sahip sektörler sırasıyla ana metal, tekstil, ağaç işleri ve gıda sanayi sektörleridir. Yoğunlaşma endeksine baktığımızda ağaç işleri, ana metal ve metal dışı sanayi sektörlerinde firmaların Türkiye ortalamasına kıyasla yığılma gösterdiği görülmektedir. İstihdam açısından en önemli katkıyı sağlayan imalat sanayi sektörleri ise, tekstil ve gıda sanayi sektörleridir. Çalışan sayıları bakımından uzmanlaşmaya ilişkin olarak gıda, ağaç ürünleri ve taş ve toprağa dayalı sanayiler öne çıkmaktadır.

Ekonomik ve sosyal yapısını özetlemeye çalıştığımız ve “Güney Anadolu İlleri” olarak ifade ettiğimiz Mersin, Adana, Gaziantep, Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye, Konya, Karaman ve Niğde illerine bir bütün olarak baktığımızda, Türkiye Nüfusunun %14,9’unu barındırdıklarını görmekteyiz. Bu illerde ortalama olarak nüfusun %69’u şehirlerde yaşamaktadır, bu oran Türkiye ortalamasının biraz altındadır. Nüfus yoğunluğu bakımından da Türkiye ortalamasının çok az üstünde bir yoğunluk söz konusudur. GSYİH açısından 1987 sabit fiyatlarıyla 2000 Yılı Türkiye hasılasının %12,8’i bu illerde üretilmektedir. Türkiye’de tarım dışı sektörlerde toplam 1.880.879 işyeri bulunmaktadır (2002 Yılı). Bu işyerlerinin 257.555 adeti Güney Anadolu illerinde yer almaktadır. Benzer şekilde Türkiye genelinde tarım dışı istihdam 6.453.684 kişidir, bu istihdamın 695.173 kişisi Güney Anadolu illerinde istihdam edilmektedir. Başka bir ifade ile işyerlerinin (tarım dışı) %13,7’si bu illerde bulunmakta ve istihdamın %10,8’ini sağlamaktadır. Türkiye genelinde ihracat yapan firmaların %8,8’i Güney Anadolu illerinde yer almakta ve toplam ihracatın %6,4’ünü gerçekleştirmektedir. Bu rakamlar bu illerin potansiyeli hakkında fikir vermektedir.

1.4.2. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Projeden Beklentiler

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Fırat ve Dicle Nehirleri havzalarında yapımı öngörülen, ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’ndeki, aşağıdaki haritada da gösterilen dokuz ilde (Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Şırnak) uygulanmakta olan bölgesel bir kalkınma projesidir. Bölgenin toplam yüzölçümü 75.358 km² olup, Bu alan, Türkiye toplam yüzölçümünün %9,7 sini kaplamaktadır. 2000 yılı nüfus sayımına göre bölgede yaşayan insan sayısı 6,47 milyon kişidir. GAP kapsamında üzerinde çalışılan yalnızca barajlar, hidroelektrik santralleri(HES) ve sulama tesisler gibi fiziksel yatırımlar değil; tarımsal gelişme, altyapı, ulaştırma, sanayi, eğitim, sağlık gibi sosyo-ekonomik sektörlerin geliştirilmesine yönelik yatırımlardır. Proje sürdürülebilir bir kalkınma yaklaşımı benimserken, hem teknik özellikleri ve fiziki büyüklükleri, hem de sosyal nitelikleriyle farklılık yaratmıştır. Bu nitelikler arasında en belirgin olanları, insan merkezli bir

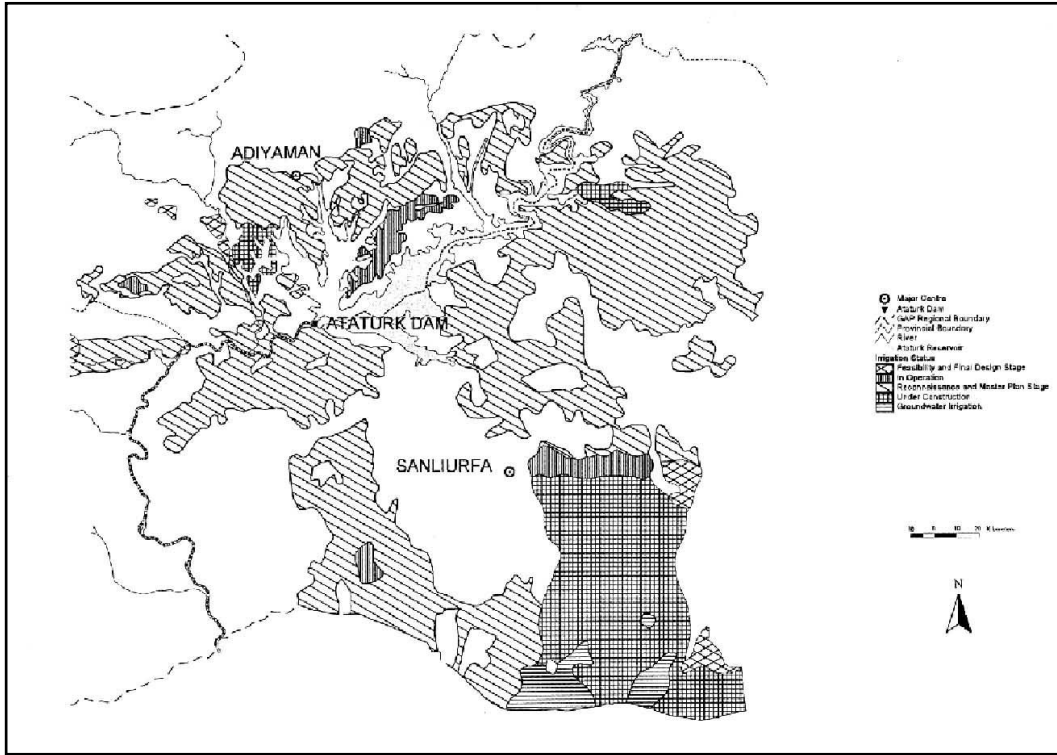
bakış açısı olması, bölgede yaşayan insanların yaşam kalitesini arttırmayı amaçlaması ve ülkenin genelinde farklı coğrafi konumlarda yer alan bölgeler arasındaki gelişmişlik farkının ortadan kaldırılmasıdır. Projede yatırımların koordinasyonu ve kalkınma yönetimi, 1986 yılında kurulan GAP Bölgesi Kalkınma İdaresi Teşkilatı tarafından yürütülmektedir.



Şekil 1.113: GAP Bölgesi Lokasyonu
Kaynak: T.C. 58. Hükümet Acil Eylem Planı (AEP).

GAP kapsamında, enerji ve sulama amaçlı 13 adet büyük proje yer almaktadır. Bunlardan enerji ile ilgili olarak, Fırat Nehri ve kolları üzerinde 14 baraj, 11 HES; Dicle Nehri ve kolları üzerinde 8 baraj, 8 HES olmak üzere toplam 22 baraj ve 19 HES'nin yapımı planlanmıştır. Projede, 22 baraj, 19 hidroelektrik santrali ve 1,8 milyon hektarlık sulama sistemleri yapımı öngörülmektedir.

GAP'ın kapsamında, Fırat Nehri havzasından 1,1 milyon hektar ve Dicle Nehri havzasından 0,6 milyon hektar olmak üzere toplam 1,7 milyon hektarı büyük projelerden, 0,1 hektarı ise münferit projelerden olmak üzere toplam 1,8 milyon hektar alan sulu tarıma açılması öngörülmüştür. GAP kapsamında, bugüne kadar sulanabilen toplam alan ise sadece 183.000 hektardır.



Şekil 1.114: GAP Bölgesi'nde Yer Alan Sulama Alanları
Kaynak: GAP Master Planı, T.C. GAP Bölge Kalkınma İdaresi

GAP kapsamında yer alan enerji projelerinin, uygulama programında öngörüldüğü şekilde tamamlanması halinde Fırat Nehri havzasında yılda ortalama 20.140 GWh/yıl ve Dicle Nehri havzasında yılda ortalama 7.244 GWh/yıl olmak üzere, toplam 7.490 MW kurulu güç kapasitesiyle, yılda ortalama 27.384 GWh/yıl enerji üretilmesi öngörülmektedir. Ülke genelinde sağlanan yaklaşık 46,8 milyar kWh'lik hidroelektrik üretiminin % 47'si GAP kapsamındaki hidroelektrik santrallerden sağlanmaktadır. GAP Projesinin kendi içerisindeki hidroelektrik gelişim oranı % 75'i bulmaktadır.

Fırat ve Dicle Havzaları'nda bulunan yerleşim merkezlerinin içme, kullanma ve endüstri suyu ihtiyaçları için yılda toplam 1,6 milyar metreküp suya ihtiyaç bulunmaktadır. Bölge kırsal alan yerleşmelerinin yaklaşık % 55'inde içme suyu olmasına karşın, % 32'sinde sağlıklı ve yeterli içme suyu bulunmamaktadır. Yerleşmelerin % 13'ünde ise içme suyu yetersizdir. Projeler şu şekilde sıralanabilir: Diyarbakır İçme Suyu, Şanlıurfa İçme Suyu, Gaziantep Acil İçme Suyu, Kilis İçme Suyu, Mardin-Kızıltepe İçme Suyu, Siirt İçme Suyu projeleridir.

1989 yılında T.C. Başbakanlık GAP Bölge Kalkınma İdaresi tarafından hazırlanan "GAP MASTER PLANI" bölgede politik tercihlere bağlı olabilecek üç temel kalkınma senaryosu

önermiş ve projenin en geç 2005-2010 arası bir dönemde bitirileceğini varsaymıştır. Buna göre öngörülen senaryolar şunlardır:

Alternatif A: Proje kapsamında tüm alanların sulanması durumu ve enerji üretiminin azalması (En Fazla Sulama Senaryosu): Uzun dönemli tarımsal gelişim, ağırlıklı olarak planlanan sulama projelerinin uygulanmasına dayanmaktadır. Bu durumda, bölgenin tarımsal gelişme senaryosu sulamaya dayalıdır. Sulama gelişimi, toprak ve arazilerin dağıtılmasıyla ilgili gecikmelerden dolayı, DSİ tarafından hazırlanan ve 1,8 milyon ha. alanı kapsayan sulama ağı projesi hedeflerine ulaşılamamıştır. Kuru tarımdan sulu tarıma olan dönüşüm, Dünya Bankası tarafından finanse edilen TYUAP projesiyle, bölgede yer alan illerde çeşitli programların geliştirilmesine ve sulu tarım çalışmaları ile ilgili araştırmaların yapılmasına destek vermektedir. Diğer yandan, arazi geliştirmeleri ve drenajın sulama başlatılmadan önce tamamlanmış olması gerekmektedir; çünkü çok miktardaki su arzı, gereğinden fazla sulamaya, su seviyesinin yükselmesine ve tuzlanmaya neden olmaktadır. Sulama sonucunda yüksek verimle ürün elde etmek ve elde edilecek gelirin bölge genelinde adil dağılımını sağlamak, adım adım uygulanması planlanan gelişmelerdir.

Alternatif B: Maksimum enerji üretmek için sulamanın önceliğini kaybetmesi durumu (Endüstriyel Gelişim ve En Fazla Enerji Üretim Senaryosu): Bölgede gerçekleştirilecek gelişmelerin, sanayileşme sürecine olumlu katkılar getireceği ve sermaye, girişimcilik, teknik ve yönetim biçimleri gibi gelişmeler için temel sağlayacağı öngörülmektedir. Ayrıca, tüketim malları ve yapı malzemeleri endüstrisinin, gelir seviyesinin artması ve sosyo-ekonomik yapının değişmesiyle bölge içinde önemli bir noktaya gelmesi tahmin edilmektedir. Endüstrileşme sürecinde, mevcutta olup gelişecek olan endüstriler ile kurulması beklenen yeni endüstriler numaralandırma metodu kullanılarak karşılaştırılmış ve değerlendirme kriterleri şu şekilde belirlenmiştir:

- Hammaddenin elde edilebilirliği
- İşçi gereksinimi ve gereken beceri düzeyleri
- Sermaye ihtiyacı
- Pazar bulma olasılığı
- Elektrik, su, arıtma tesisi gibi gereksinimlerden oluşmaktadır.

Bu maddeler ışığında, yapılan değerlendirmeler ve karşılaştırmalar göz önüne alındığında, bölge ekonomisine olan etkileri ve endüstriyel gelişmesine olan uyumluluğu nedeniyle diğerlerine göre üstünlüğe sahip olan endüstriler belirlenmiştir. Çünkü bu endüstrilerin etkileri sonucunda artan gelir seviyesi ve kentleşme, yapı malzemeleri endüstrisi, tüketim malları

endüstrisi, basım – yayım sanayi, mobilya, kimya endüstrisi gibi endüstrilerinde kurulmasına neden olacaktır. Bu endüstriler;

- Buğday ve ürünlerine dayalı endüstri
- Pamuk ve ürünlerine dayalı endüstri
- Kullanılabilir yağ endüstrisi
- Hayvancılık endüstrisi
- Yapı malzemeleri endüstrisi olarak belirlenmiştir.

Karşılaştırmalı üstünlüklerinin belirlenmesi sonucunda, stratejik önemi olan endüstrilerin Gaziantep dışında en verimli şekilde üretime katkıda bulunacakları yerler şöyle belirlenmiştir.

- Adıyaman: Turizme dayalı endüstri
- Diyarbakır: Yağ ve hayvansal besin endüstrisi
- Mardin: Sebze - meyve endüstrisi
- Siirt: Et ve dericilik sanayi
- Şanlıurfa: Yağ, hayvansal besin endüstrisi, tekstil endüstrisi

Alternatif C: Sürece yayılan bir gelişmenin tercih edilmesi durumu; enerji ve sulama projelerinin birlikte uygulanmasıdır (Temel Gelişim Senaryosu): GAP kapsamında belirlenen ve ‘tarıma dayalı sanayi’ üretim biçiminin oluşturulmaya çalışıldığı senaryonun temelinde, proje bölgesinde bulunan mevcut doğal ve hammadde kaynaklarının sınırlı oluşu ile hem sulama hem de enerji projelerinin bir arada yürütülmesini sağlamak yatmaktadır. Bu senaryonun ana bileşenleri, tarım için girdilerin sağlanmasına, tarımsal ürünlerin işlenmesine ve pazarlanmasına yönelik endüstriler (imalat sanayinin tarıma dayalı olması) ve kent kır arasındaki ilişkilerde bütünleşik ilişkiler kurulması (yalnızca fiziksel değil, fonksiyon olarak kent ile kır arası ilişkilerin güçlendirilmesi) olarak sıralanabilir. Senaryo sürecinin kademelenmesi şu şekildedir:

1.Etap (1994 yılına kadar olan süre)- Projelerin Tamamlanması

Bölgede temel sektörün tarım olması nedeniyle, öncelikle var olan tarımsal alanlardaki üretimin sulama ve drenaj çalışmaları ile artırılması amaçlanmaktadır. Ek olarak, canlı hayvan üretiminde doğurganlığın artırılması için çalışmalar yapılmaktadır. Tarıma dayalı endüstrilerin kurulması, endüstriyel ürünlerle ilgili araştırmalar yapılması, bölge içi ve bölgeler arası ulaşım bağlantılarının sağlanması, bu süre içinde tamamlanması beklenen projelerdir.

2.Etap (1995-2004)- Ekonomik Büyüme

Bu süreç içerisinde GAP'ın ana hedefleri olan enerji üretimi ve sulama çalışmaları tamamlanması ile endüstriyel mahsul üretiminde ve tarıma dayalı endüstrilerde artış beklenmektedir. Kentsel fonksiyonlar güçlendirilip, kırsal alanlardan kentsel servislere ve pazarlara ulaşım temin edilecek ve bununla orantılı olarak, yol bağlantılarının iyileştirilmesi amaçlanmaktadır.

3.Etap (2005 yılından sonrası)- Sürdürülebilir Büyüme

Özel sektörün, tarım ve endüstri sektörü dışında bazı altyapı ve sosyal hizmetlerde de yatırım yapmasının destekleneceği bir dönemdir. Bu süre içerisinde ana kentsel merkezler iletişim ve eğitim teknolojisi gibi yüksek hizmet veren fonksiyonlarla donatılacaktır.

Bu alternatiflerin karşılıklı değerlendirilmesinde; kamusal yatırım ihtiyaçları, sulama ve enerji projelerindeki yatırım bedelleri, yatırımların verimliliği, dış kaynaklı yatırım ihtiyaçları ve sulama ve enerji yatırımlarındaki yabancı döviz oranı dikkate alınmıştır. Farklı kalkınma kriterlerine sahip olan bu üç alternatif uygulandıkları ve belirtilen kriterlere göre değerlendirildiğinde en büyük ekonomik gelişmenin yılda %7,7 oranında büyüme ile alternatif A ile sağlanacağı belirlenmiştir.

Kamu yatırımları açısından bakıldığında ise, en verimli gelişmenin alternatif C ile sağlanacağı görülmektedir. GAP bölgesinde en büyük ekonomik gelişmeyi elde etmek için geliştirilen alternatifler, büyük ölçüde kamu yatırımlarına ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Sosyal hizmetler açısından üç alternatifte de eşit seviyede gelişme beklendiğinden değerlendirmede bu kriter üstünlük sağlanmasında etkili olmamaktadır. Alternatif C modelinin uygulanması sonucunda oluşan tabloda bölge

ekonomisinin yılda %6,8 oranında, nüfusun ise %3.0 oranında artacağı görülmektedir. Alternatif gelişme senaryo projeksiyon ve beklentileri aşağıda yer alan tablolarda verilmektedir.

	1985 Yılı	Mevcut Eğilimin Projeksiyonu	Alternatif A - Maksimum Sulama	Alternatif B - Maksimum Enerji Üretimi	Alternatif C - Yavaş Gelişme
GRP Toplam	7,418	18,658	32,997	30,315	27,858
Nüfus Toplam	8,608	15,150	18,569	16,456	15,618
İstihdam	1,528	2,355	3,324	2,942	2,796
Kişi Başı TL/GRP	862	1,232	0,778	1,842	1,784

Tablo 1.124: Alternatiflere Göre Projekte Edilen GAP'ın Sosyo-Ekonomik Değerleri

Kaynak: GAP Master Planı, T.C. GAP Bölge Kalkına İdaresi

	Alternatifler		
	A	B	C
Sermaye / Çıktı Oranı	3.71	3.27	3.24
GRP Büyüme (%)	7.7	7.3	6.8
Toplam Kamu Yatırımları (TL)	28,800	22,400	20,600
Toplam Yabancı Yatırımlar (USD)	6,100	5,400	4,900

Tablo 1.125: Ekonomik Kriterlere Göre Alternatiflerin Değerlendirilmesi

Kaynak: GAP Master Planı, T.C. GAP Bölge Kalkınma İdaresi

GAP Master Planı öngörülerine göre, 2005 yılı sonuna kadar bitirilmesi amaçlanan, ancak proje sürecinde meydana gelen aksamalar nedeniyle, 1998 yılında alınan bir Bakanlar Kurulu kararıyla projenin bitirme süresi 2010 yılına uzatılmıştır. Projenin başlangıçta öngörülen toplam maliyeti 32 milyar dolardır. 2007 yılı itibarıyla enerji projelerinde fiziki gerçekleşme oranı %79 iken, bu oran sulama yapılarında toplam 273.000 hektarla %15 düzeyinde kalmıştır. Kurulan hidroelektrik santrallerinde 2004 yılına kadar yaklaşık 12 milyar dolar değerinde elektrik enerjisi üretilmiştir. Halen %6'lık bir sulama tesisi (100.000 ha) inşa halindedir. Tamamlanması gereken sulama tesisleri oranı ise % 79 (1.421.000 ha) dur. Ulaştırma ve haberleşme hedeflerinin, %38'ine, turizmle ilgili projelerin de %27'sine ulaşılmıştır. Dünyanın sayılı projeleri arasında da yer alan GAP, çok kapsamlı ve bu ölçüde de çok maliyetli bir projedir. Sadece GAP Master Planı'nın belirlediği hedef ve büyüklüklere ulaşabilmek için yapılması öngörülen kamu yatırımlarının finansman ihtiyacı 2008 yılı fiyatlarıyla toplam 41,2 milyar TL'dir. 2007 sonuna kadar 25,6 milyar TL harcama yapılmış ve

nakdi gerçekleşme %62,2 düzeyine ulaşmış bulunmaktadır. Tamamlandığında, yılda toplam 52,9 milyar metreküpten fazla su akıtan Fırat ve Dicle nehirleri üzerindeki tesisler aracılığıyla, Türkiye toplam su rezervinin %28,5'i kontrol altına alınması ve yılda 27 milyar kilovat saatlik elektrik enerjisi üretilmesi öngörülmektedir. Ayrıca, bölgede sulu tarımla birlikte sağlanan üretim artışıyla 3,5 milyon insana istihdam ve yaşamsal ihtiyaçlarını(barınma, beslenme, vb.) imkânı sağlanması beklenmektedir.

GAP'ta oldukça geciktirilmiş olan gerçekleşmelerin sağlanması ve bölgedeki sosyo-ekonomik geri kalmışlık sorunlarına çözüm bulabilmek adına T.C. 58. Hükümeti, 2008 yılında GAP Acil Eylem Planını açıklamıştır. Bu eylem planı, proje ve yatırım eylemlerini dört ana ekseninde geliştirecektir:

- Ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesi
- Sosyal gelişmenin sağlanması
- Altyapının geliştirilmesi
- Kurumsal kapasitenin geliştirilmesi olmak üzere dört stratejik gelişme eksenini bulunmaktadır.

Eylem Planı kapsamında, belirlenen gelişme eksenlerinin birincisi; bölgede üretim yapısını, çeşitliliğini, rekabet ortamını ve yönetimi geliştirerek ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesidir. Bölgenin işsizlik, işgücü niteliği, sanayi ve hizmet altyapısı gibi alanlarda hızla iyileşmesinin sağlanması ve ekonomik yapının dönüşümü yoluyla bölgenin gelişmesi amaçlanmaktadır. İkinci eksen ise, bireylerin ekonomik ve sosyal hayata aktif katılımlarının artırılması ve yaşam kalitelerinin yükseltilmesi amaçlanmaktadır. Bölgede kaliteli ve yeterli altyapı hizmetlerinin sağlanması, ekonomik ve sosyal gelişmenin sağlanmasında temel belirleyici unsurlardandır. Bölgenin avantajının bulunduğu su ve toprak kaynaklarının ekonomiye kazandırılabilmesi için sulama altyapısının tamamlanması, üçüncü bir eksen olarak GAP'ın öncelikli hedefidir. Son olarak dördüncü eksen ise, ekonomik birimlerin hayatlarını ve ekonomik faaliyetlerini kolaylaştıracak alanlara öncelik vermektedir. Bölgede her türlü faaliyet ve projenin etkin şekilde planlanması, uygulanması, izlenmesi, değerlendirilmesi ve denetimi için hem merkezi kuruluşların, hem de yerel/bölgesel nitelikli kuruluşların insan kaynakları başta olmak üzere kurumsal gelişmelerinin desteklenmesi gerekmekte ve bu konularda kamu ve özel sektörün sorumluluklarına vurgu yapılmaktadır.

Acil Eylem Planı finansman tablosu aşağıda verilmiştir. Buna göre projenin tamamlanabilmesi için yaklaşık 27 milyar TL'lik ek bir kaynağa ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun en önemli kalemi 20 milyar TL ile altyapı harcamalarıdır. Acil eylem planına göre halihazırda öngörülen olağan kaynak yaklaşık 7 milyar TL ve bunun 4.6 milyar TL'si altyapı yatırımlarına ayrılmıştır. Ancak 58. Hükümet, 2008-2012 yılları arasında projeye 14,5 milyar TL'lik bir kaynak transferi öngörülmüş, bunun da yaklaşık 10 milyar TL'si altyapı yatırımlarına aktarılacaktır. Belirtmelidir ki bu miktarlar bile projenin kısa sürede tamamlanabilmesine olanak vermeyecektir. Her koşulda GAP önemli gecikmeler yaşamış olan bir proje olarak karşımızda bulunmaktadır. Bu durumda yapılan planlama ve sonuç tahminleri de önemli ölçüde sapma gösterebilecektir.

GAP Bölge Kalkınma İdaresi tarafından yaptırılmış bir çok önemli çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalar içinde, Mersin lojistiğini en fazla ilgilendiren çalışma GAP dış limanlar etüdü olup, bu çalışmanın içerik ve önemli bulguları aşağıda özetlenmiştir.

Eksen/Eylem	Toplam Finansman İhtiyacı (Bin TL)	Halihazırda Öngörülen Olağan Kaynak (Bin TL)	Eylem Planı Sonucunda Ek Finansman İhtiyacı (Bin TL)	Merkezi Bütçe Dışı Finansman Kaynakları (Bin TL)	2008-2012 Merkezi Bütçeden Öngörülen Ek Kaynak (Bin TL)
I. EKONOMİK KALKINMANIN GERÇEKLEŞTİRİLMESİ	1.344.213	247.377	1.096.836	0	1.096.836
II. SOSYAL GELİŞMENİN SAĞLANMASI	5.114.770	2.416.618	2.698.152	0	2.698.152
III. ALTYAPININ GELİŞTİRİLMESİ	20.099.067	4.622.808	15.476.259	4.882.046	10.594.213
IV. KURUMSAL KAPASİTENİN GELİŞTİRİLMESİ	121.125	200	120.925	0	120.925
GENEL TOPLAM	26.702.065	7.287.003	19.415.062	4.882.046	14.533.016

Tablo 1.126: Acil Eylem Planı Finansman Tablosu
Kaynak: T.C. 58. Hükümet Acil Eylem Planı

GAP Master Planı “Bölgenin hemen dışında, Mersin be İskenderun’da bölgeler arası ve uluslar arası taşımacılıkta kullanılabilecek iki liman vardır. Bu limanlar şu anda önemli gecikmeler veya gereksiz derecede yüksek elleçleme masraflarına neden olmaksızın iyi çalışmaktadırlar. Bu limanlarda işlem gören kargo tonajları son yıllarda fazla artmamakla olup, bunların toplam ülke gemi taşımacılığındaki nispi önemleri azalmaktadır” demektedir. GAP Bölgesi Liman İhtiyacına bağlı olarak da “Mersin ile İskenderun Limanlarının yük elleçleme kapasiteleri, GAP tarafından yaratılacağı beklenen tahmini 15 milyon ton talep artışını mevcut rıhtım kullanımının yeniden değerlendirilmesi ve mevcut liman alanlarında yeni iskelelerin inşası ile karşılayabilir” sonucuna ulaşmıştır.

Ancak, T.C. Başbakanlık GAP Bölge Kalkınma İdaresi GAP’ta öngörülebilecek gelişme senaryoları, ürün deseni ve ürün artış miktarları, sanayi ürünlerinde beklenebilecek ürün çeşitliliği, bölgenin ve bölge yerleşimlerinin bu gelişmeler karşısında ihtiyaç duyabileceği altyapı yatırımları konusunda detaylı araştırmaları içeren ve GAP Master Planı’nın tamamlayıcısı olan bir başka çalışmayı, “Bölgesel Ulaşım ve Altyapı Geliştirme Çalışması Projesi”, 1991 yılında başlatmıştır. Bu çalışmanın cüzlerinden bir tanesi de GAP Dış Limanlar Etüdü çalışmasıdır.

Bu çalışma, Doğu Akdeniz Bölgesi’ndeki liman ve iskelelerin fiziksel özellikleri ve kapasitelerini, GAP Projesi’nin tamamlanmasından sonra bölgede olacak ürün artış miktarını ve bu artışın ne kadarlık bir kısmının denizyolu ile taşınacağı tahminlerini ve alternatif liman lokasyonlarının bu bölgede neresi ve fizibilitelerinin nasıl olacağı konusunda öngörülerde bulunmaktadır.

Buna göre GAP Bölgesinde ortaya çıkması beklenen denizyolu ulaşımı talebi tahmininde şu varsayımlar kullanılmıştır: GAP Bölgesi ile yakın iller ve Orta Doğu Ülkeleri (İran, Irak ve Suriye) arasında gerçekleşmesi beklenen tüm taşımaların karayolu ve/veya demiryolu olacağı varsayılmıştır. GAP Bölgesi ile Türkiye Batı İlleri arasındaki taşımaların %25’inin denizyolu ile gerçekleşeceği öngörülmüştür. Bölge ile Avrupa Ülkeleri arasındaki taşımaların ancak %50’sinde denizyolu kullanımı beklenmektedir. Öte yandan Avrupa ve Orta Doğu ülkelerine yapılacak taşımaların tamamının denizyolu ile gerçekleştirileceği varsayılmaktadır. Bu varsayımlarla aşağıda yer alan tabloda da görüleceği üzere GAP Bölgesi denizyolu taşıma miktarı yaklaşık 3,5 milyon ton/yıl olarak gerçekleşecektir.

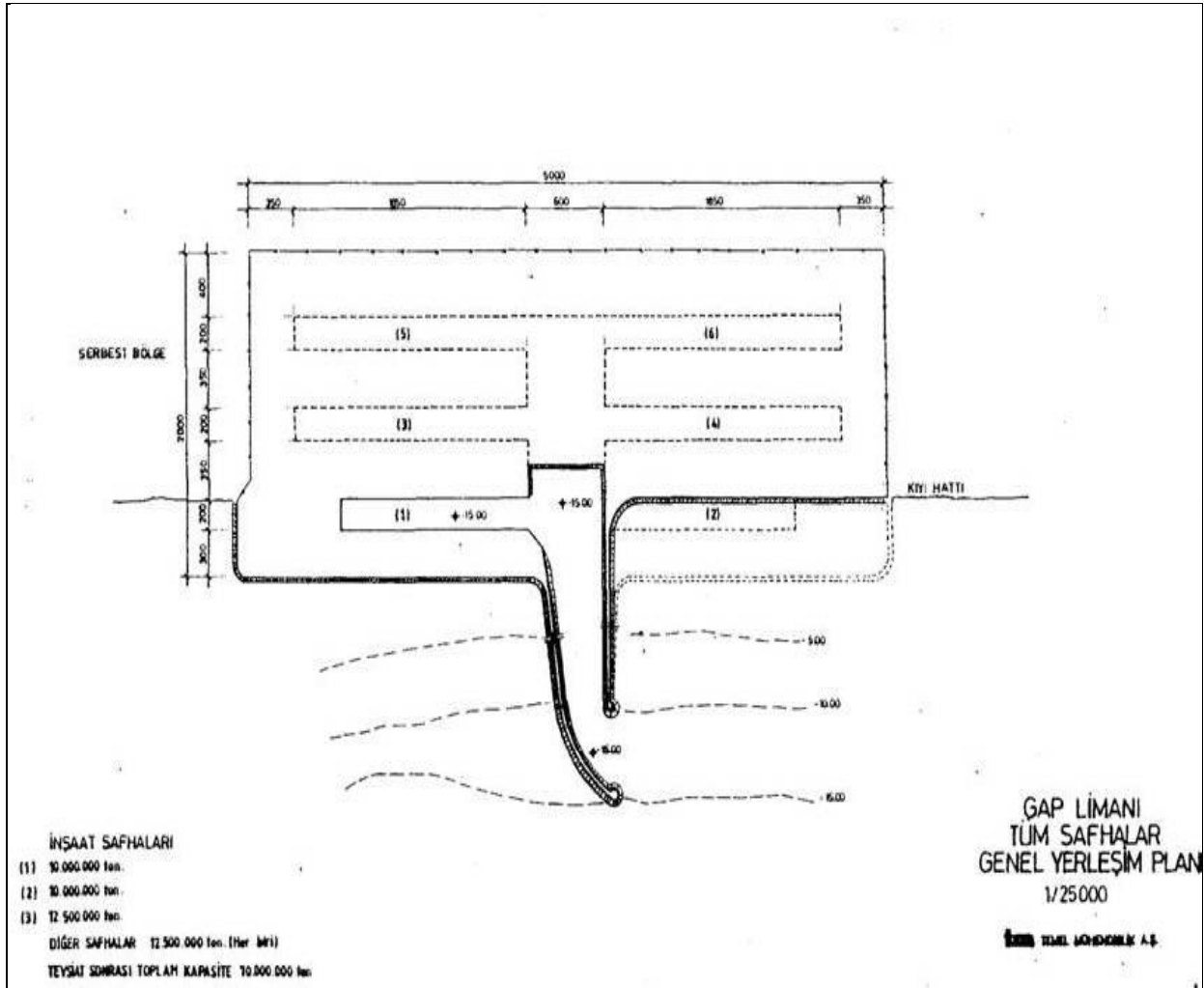
Bölge	Toplam Taşıma (Ton/Yıl)	Denizyolu Öngörülen Payı (%)	Denizyolu Öngörülen Miktar
Yurtiçi Batı	3.805.086	25	952.271
Avrupa	561.971	50	280.985
Diğer Ülkeler	2.240.067	100	2.240.067
Toplam	6.607.124	-	3.472.323

Tablo 1.127: GAP Bölgesi Denizyolu Taşıma Miktarları

Kaynak: Gap Dış Limanlar Etüdü Sonuç Raporu, Gap Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 1993

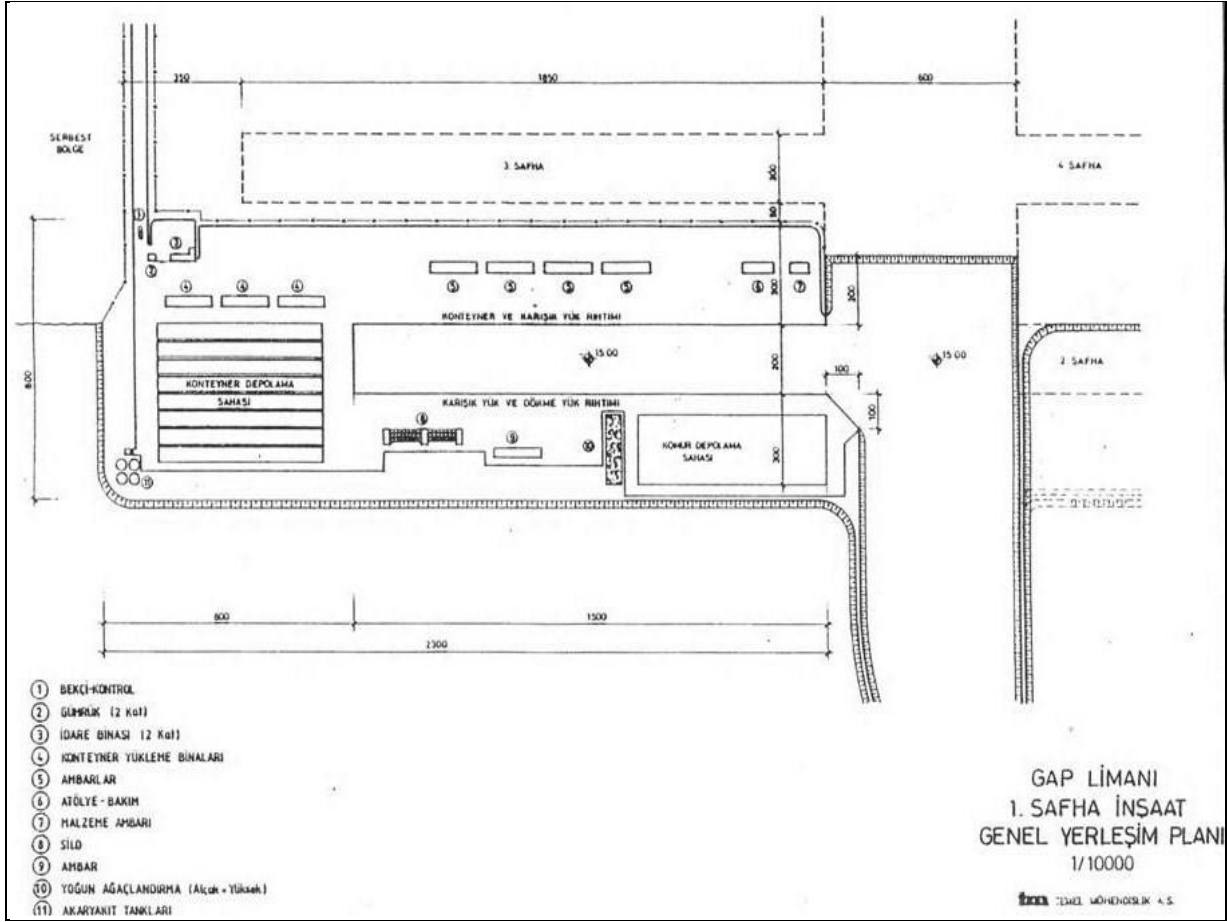
O günkü değerlendirme koşulları altında İskenderun ve Mersin Limanları'nın kapasite altında çalışıyor oldukları ve GAP Bölgesinin yaratacağı bu miktardaki artışı da sorunsuzca elleçleyebilecekleri belirtilmiştir. Ancak, GAP'ın artışının bu limanları kapasite düzeyine getireceği, bu limanların bölge ve transit geçişler için o tarihe kadar olacak talep artışının bu limanlarda önemli sıkışıklara neden olabileceği belirtilmektedir. Zira 1980'li yıllar boyunca Mersin Liman'ının kapasite düzeyinde çalıştığı, bölgedeki siyasal karışıklıkların dinmesini müteakip yine o düzeye kolaylıkla çıkabileceği belirtilmiştir.

O nedenle İskenderun-Mersin arasında iki alternatif lokasyonda bir bölge limanı araştırması yapılmıştır. Bunlardan bir tanesi Seyhan Deltası, diğeri de Dört Yol sahilidir. Bu iki lokasyon arasında yapılan karşılaştırmalı fizibilite etüdünde, Dört Yol sahilindeki alternatifin tercih edilmesi gerektiği 10 milyon ton/yıl kapasiteli etaplar halinde toplamda 70 milyon yıl/ton kapasiteli bir liman inşasının bu bölgede mümkün olduğu. Bu limanın birinci etap maliyetinin de yaklaşık 300.000.000 Amerikan Doları olacağı belirtilmiştir. Bu limana ait krokiler aşağıda verilmektedir.



Şekil 1.115: GAP Limanı Genel Yerleşim Planı

Kaynak: Gap Dış Limanlar Etüdü Sonuç Raporu, GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 1993



Şekil 1.116: GAP Limanı 1. Etap Yerleşim Planı

Kaynak: Gap Dış Limanlar Etüdü Sonuç Raporu, Gap Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 1993

1.4.3. Mersin Sosyo-Ekonomik Yapısı

Bu bölümde Mersin'in ekonomik gelişimi, bölge ekonomisinin gelişme dinamikleri çerçevesinde irdelenmektedir. İlin tarihsel gelişimine şöyle bir bakıldığında, Mersin kentinin ekonomik ve sosyal gelişiminde *dış dinamiklerin* oldukça etkili olduğu görülür. Çok fazla geriye gitmeden yalnızca son elli yıllık döneme göz atılacak olursa, 1960'larda bölgede yaşanan değişimlerin, Mersin'i Türkiye'nin ikinci büyük limanı ve bir gelişme merkezi haline getirdiği görülecektir. Nüfus çok hızlı artış göstermiş (göç), sanayileşme hız kazanmış ve ticaret, finans, ulaşım gibi hizmet sektörleri gelişmiştir. İç savaş nedeniyle taşıma ve ticaretin Beyrut'tan Mersin'e kayması, İran-Irak savaşı sırasında Türkiye üzerinden gerçekleştirilen taşımacılığın büyük ölçüde Mersin üzerinden yapılması ile Çukurova bölgesi sanayisinin artan ihracat ve ithalat talepleri bu dönemde ekonomiye canlılık getirmiştir. Kısaca Mersin'in gerek bir kent olarak ortaya çıkışında gerekse büyük atılımlar gösterdiği dönemlerde en önemli belirleyici unsur dış dinamikler olmuştur denilebilir²⁰⁷. Gelecekte de dış dinamiklerin Mersin İlinin gelişiminde önemli etken olacakları söylenebilir.

1.4.3.1. Nüfus Gelişimi, Göç ve Sosyal Göstergeler

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre 31 Aralık 2007 tarihi itibarıyla Mersin İlinin nüfusu 1.595.938 olup, nüfusun 1.056.331'i şehir, 539.607 bucak köy nüfusu olarak belirlenmiştir. Nüfusun %66,2'si kentlerde, %33,8'i kırsal kesimde yaşamaktadır. Zaman içinde kent nüfusunun toplam nüfus içindeki payı sürekli artarken, köy nüfusunun payı azalmıştır. Ancak Türkiye geneli ile karşılaştırıldığında şehirlerde yaşayan nüfusun toplam nüfus içindeki payı daha düşüktür. Türkiye genelinde şehir nüfusunun payı %70,5 iken bu oran Mersin İlinde %66,2'dir. Nüfus yoğunluğuna (kilometre-kareye düşen kişi sayısı) bakıldığında 2007 yılı itibarıyla 103'tür. Aynı yıl Türkiye'nin nüfus yoğunluğu 90'dır.

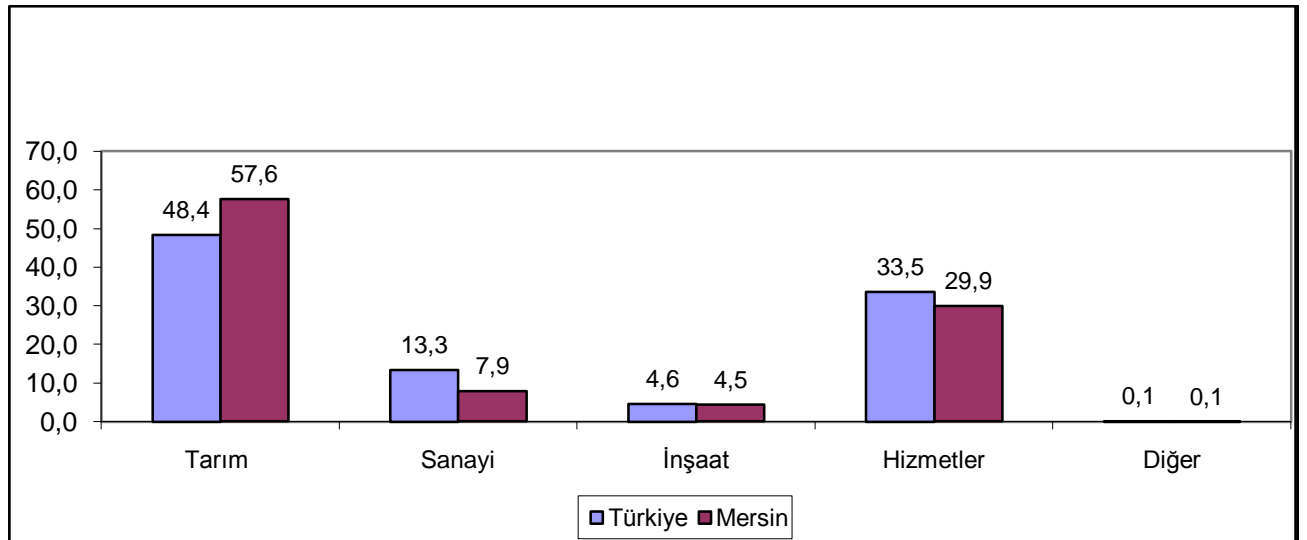
Sayımlar arası nüfus artış hızı sürekli artma eğilimi sergilemiştir. Mersin nüfusu 1980-1990 döneminde ortalama yıllık binde 40,6 artış göstermiştir. 1990-2000 döneminde ise nüfus artış hızı binde 26,5 olarak hesaplanmıştır. 2000 yılı sonrasında Adrese Dayalı Kayıt Sistemine göre 2000-2007 döneminde Mersin İlinin nüfusu azalma göstermiştir. Kanımızca bu kullanılan sayım yöntemleriyle ilgili bir sorundur.

²⁰⁷ AYATA Bilgin, 1999, "İçel'de Kent Dokusu Kent Ekonomisi ve Kent Kimliği", *İçel Sanayisini Geliştirme Sempozyumu*, 24-25 Haziran 1999, s. 199-200.

	1980		1990		2000		2007	
	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin
Toplam Nüfus	44.736.957	843.931	56.473.035	1.266.995	67.803.927	1.651.400	70.586.256	1.595.938
%	100	100	100	100	100	100	100	100
Kent Nüfusu	19.650.914	424.582	33.326.079	787.311	44.020.917	999.262	49.747.859	1.056.331
%	43,9	50,3	59,0	62,1	64,9	60,5	70,5	66,2
Kırsal Nüfus	25.086.043	419.349	23.146.956	479.684	23.783.010	652.138	20.838.397	539.607
%	56,1	49,7	41,0	37,9	35,1	39,5	29,5	33,8
Toplam Alan (Km²)	783.523	15.512	783.523	15.512	783.523	15.512	783.523	15.512
Nüfus Yoğunluğu	57,1	54,4	72,1	81,7	86,5	106,5	90,1	102,9

Tablo 1.128: Genel Nüfus Sayımları ve Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine Göre Nüfus Göstergeleri
Kaynak: DİE, Nüfus İstatistikleri.

Mersin nüfusu Türkiye nüfus artışının üzerinde bir artış eğilimi taşımaktadır. Genç nüfusun toplam nüfus içindeki payı yüksektir. Mersin ilinin 2007 Yılı nüfus piramidi incelendiğinde 15 yaşından küçük kuşaklarda, yaş küçüldükçe o kuşakların nüfusunun azaldığı görülmektedir. Bu da doğurganlık hızının azaldığına işaret etmektedir. 15-64 yaş arasındaki nüfusun (üretken nüfus) toplam nüfus içindeki payı %67,6'dır. Buna karşılık genç nüfus olarak isimlendirilen 0-14 yaş arası nüfusun toplam nüfus içindeki payı %26 dolayındadır. 65 yaş üstü yaşlı nüfusun payı ise %6,4'tür. Genç ve yaşlı nüfus ekonomik anlamda üretken nüfusa bağımlıdır. Bu çerçevede 2007 yılı itibarıyla nüfus bağımlılık oranı Mersin için %47,9'dur. Bu oran Türkiye ortalamasının biraz altındadır (Türkiye yaş bağımlılık oranı %50,4).



Şekil 1.117: 2000 Yılı Nüfus Sayımına Göre İstihdamın İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı

Mersin göç olarak büyüyen illerimizden biridir. Mersin'e olan göç tarihsel süreç içerisinde dış dinamiklerle yakından ilişkili olmuştur. Örneğin, 19. Yüzyılın ikinci yarısında Suriye, Lübnan, Mısır ve Trablus'tan bu bölgeye ciddi düzeyde göç olmuştur. Bunlara 1870'lerdeki Çerkez göçü eklenebilir. 1970'lerden itibaren gelen göç Güneydoğu ve Doğu Anadolu bölgelerinden gelmiştir (Ayata, 1999, 200-1). 2000 Yılı Nüfus Sayımına göre Mersin'e gelen göç 117.894 kişidir, ilin verdiği göç 99.465 kişidir ve net göç 18.429'dur. Net göç hızına baktığımızda binde 12,4 olarak görülmektedir. Bu göçün yarısından fazlası Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinden kaynaklanmıştır. Ayrıca, tarım kesiminin işgücü talebini karşılamaya yönelik mevsimlik işgücü göçü olmaktadır. Bu da Mersin'de nüfusun tarımla istihgal eden payının Türkiye ortalamasına göre daha yavaş azalmasına yol açmaktadır.

Eğitimdeki duruma baktığımızda Mersin eğitim seviyesi en yüksek iller arasında yer almaktadır. Mersin ilindeki okuryazarlık oranı 1935-2000 yılları arasında %21,89'dan %89,2'ye yükselmiş ve bu dönem boyunca kadın nüfus okuryazarlık oranı ile erkek nüfus okuryazarlık oranı arasındaki fark giderek kapanmıştır. Öğretmen başına düşen öğrenci sayıları İlk-Öğretimde ve Orta-Öğretimde Türkiye ortalamalarına eşit veya çok az altında kalmıştır. 25 ve üzeri yaş grubunda üniversite mezunlarının oranı ise Türkiye ortalaması civarındadır. Ancak okuma-yazma oranı Türkiye ortalamasından biraz yüksektir.

	Öğretmen Başına Düşen Öğrenci Sayısı				25+ Yaş Nüfus İçinde Üniversite Mezunları Oranı		Okuma Yazma Oranı	
	İlk Öğretim		Orta-Öğretim		Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin
	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin				
1980/81	26.0	23.0	13.0	12.0	3,60	5,58	67,5	72,3
1985/86	31.0	27.0	12.0	12.0	3,92	3,64	77,5	81,2
1990/91	30.0	27.0	13.0	14.0	5,08	5,03	80,5	83,7
1995/96	28.0	24.0	17.3	18.0				
2000/01	30.0	28.0	16.0	18.0	7,80	7,64	87,3	89,2
2001/02	28.1	25.8	23.0	23.2				

Tablo 1.129: Mersin Eğitim Göstergeleri
Kaynak: DPT İl Göstergeleri.

1980 Yılında Mersin ilindeki ortalama hane-halkı büyüklüğü 5,1, 1985'te 5,0, 1990'da 4,9 ve 2000 Yılında 4,5'tir. Bu büyüklükler 1980, 1985 ve 1990 Türkiye ortalamasının çok az altında iken 2000 Yılında Türkiye ortalamasına eşittir. Hane-halkı büyüklükleri Türkiye İl sıralamasında Mersin ortalarında yer almaktadır. Hane-halkı büyüklüğünden Mersin ilinde geniş aile büyüklüğü baskın olduğu anlaşılmaktadır.

1.4.3.2. Bölgesel Hasıla, Sektörel Ürün ve Katma Değerler

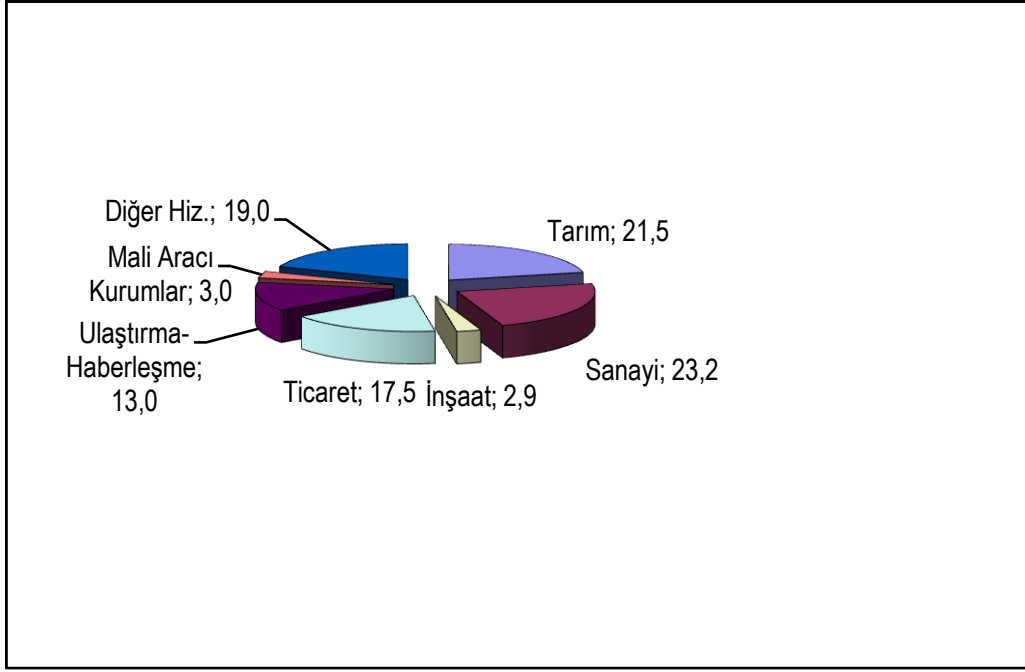
Mersin ekonomik yönden Türkiye'nin en büyük on ilinden biridir. GSYİH'nın Türkiye içi il payları incelendiğinde, Mersin 2000 yılında 7. sıradadır. Aynı yılda cari fiyatlarla Kişi Başına düşen hasıla yönünden ülke içinde 17. sıradadır. Mersin'in Akdeniz Bölgesi ve Türkiye GSYİH'sinden aldığı paylar zaman içinde önemli bir değişiklik göstermemiştir. 1987-2001 döneminde İlin Türkiye gayri-safi hasılasına katkısı %2,7 ile 2,8 dolaylarında seyretmiştir. Akdeniz bölgesi hasılası içindeki payı da %22-23 dolayında bir seyir izlemiştir.

YIL	Türkiye GSYİH (TL.)	Mersin GSYİH (TL.)	Mersin'in Türkiye GSYİH'si İçindeki Payı (%)	Mersin'in Akdeniz Bölgesi'ndeki payı (%)
1987	74.721.925	1.993.265	2,7	22,3
1997	28.835.883.135	797.355.508	2,8	22,2
1998	52.224.945.129	1.419.094.404	2,7	21,9
1999	77.415.272.307	2.181.421.253	2,8	22,9
2000	124.583.458.276	3.424.605.768	2,7	22,8
2001	178.412.438.499	5.040.086.494	2,8	23,0

Tablo 1.130: İlin Bölge ve Ülke Ekonomisindeki Payı GSYİH (Cari fiyatlarla TL)

Kaynak: TÜİK

2007 Yılı sonu itibarıyla nüfusunun yaklaşık %66,2'sinin şehirde yaşadığı Mersin'de tarım, sanayi, ve ticaret ağırlıklı bir sosyo-ekonomik yapı göze çarpmaktadır. Nitekim üretilen brüt İl hasılasının iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımına baktığımızda, 2000 Yılında tarımın payı %21,5, sanayi sektörünün payı %23,2'dir. Tarım ve sanayi sektörlerini %17,5 ile ticaret ve %13 ile ulaştırma haberleşme sektörleri takip etmektedir. İnşaat sanayi ve mali aracı kurumlar hasıladan %3'er pay almakta ve geriye kalan diğer hizmet sektörleri (konut sahipliği, özel ve kişisel hizmetler, devlet hizmetleri, ve kar amacı gütmeyen kurumlar) %19 dolayında bir paya sahiptir. Dolayısıyla üretilen hasıla açısından da bakıldığında Mersin'in, ticaret, sanayi ve tarım ağırlıklı bir yapı sergilediği görülmektedir. Burada karşılaşılan ekonomik çeşitliliğin dezavantajları (belli bir alanda uzmanlaşamama gibi) olduğu gibi bu bir avantaja dönüştürülebilir.



Şekil 1.118: Gayri Safi İl Hasılasının Sektörel Dağılımı (Mersin)

Bu ekonomik çeşitlilik ana sektörlerin yapısı incelendiğinde de kendini göstermektedir. Tarım sektörü 2000 yılı hasılasından %21,5 oranında pay alırken, aynı yıl tarım kesiminde istihdam edilenlerin payı %57,6 dolayındadır. Mersin İlinde tarıma elverişli araziler, 406.000 Hektar olup; İl yüzeyinin yaklaşık %25'ini oluşturmaktadır. Bununun 263.690 hektarı (%65'i) kuru tarım, 142.310 hektarı ise (%35'i) sulu tarım alanıdır. Polikültür tarımın yapılabildiği Mersin'de ürün deseni itibariyle zengin bir çeşitlilik söz konusudur. Kuru tarım alanlarının yaygınlığı nedeniyle en çok tarla bitkileri üretimi yapılmakta olup, gerek ekim alanı gerekse üretim miktarı bakımından buğday ön sırayı almakta ve en çok Tarsus ve Mut ilçelerinde üretilmektedir. Sulu tarım alanlarında yaygın olarak; narenciye, muz, kayısı, çilek, şeftali, elma ve kiraz yetiştirilmektedir. Ayrıca açık tarla ve örtü altı (sera) sebzeçiliği tarımsal ekonomi içinde çok büyük bir paya sahiptir. Son yıllarda Zeytin ve bağ yetiştiriciliği de önem kazanmış olup; 21.038 hektarlık alanda bağcılık ve 23.296 hektarlık alanda zeytincilik yapılmaktadır.

GSYİH 1987 Yılı Sabit Fiyatlarıyla	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Toplam GSYİH	2.686	2.642	2.924	3.001	2.950	3.079
Tarım GSYİH	426	406	549	592	621	643
Tarımın Payı (%)	15,8	17,0	18,8	19,7	21,0	21,5

Tablo 1.131: Mersin'de Tarım Sektörünün İl GSYİH'sine Katkısı (1995-2000)(Bin TL)

Kaynak: TÜİK

Mersin ili GSYİH'sında tarımın payı 1995 yılında %15,8 iken, 2000 yılında %21,5'e yükselmiştir. Tarımın payı 1995-2000 döneminde 5,7'lik bir artış göstermiştir. Bu artışın nedenleri arasında, Mersin'in iklim koşulları sebebiyle Türkiye'nin en önemli sebze ve meyve

üretim merkezlerinden biri olması, iklim koşullarının bölge içerisinde topoğrafik yapıya göre değişiklik göstermesi ve geniş bir ürün yelpazesine sahip olması sayılabilir.

CİNSİ	2005		2006	
	ALAN(Ha.)	%	ALAN(Ha.)	%
Tarla Arazisi	229.838	56,6	245.179	60,3
Meyvelik Arazi	23.656	5,8	24.706	6,1
Narenciye Arazisi	26.132	6,4	26.343	6,5
Zeytinlik Arazi	9.796	2,4	23.296	5,7
Sebzecilik Arazi	36.342	9,0	35.675	8,8
Bağ Arazisi	20.889	5,1	21.038	5,3
Nadas	50.463	12,4	20.875	5,2
Süs Bitkileri	28	-	32	-
SAKIZ Ve DELİCELİKLER	8.856	2,1	8.856	2,1
Toplam	406.000	100	406.000	100

Tablo 1.132: Mersin İlinde Tarımsal Arazinin Dağılımı

Kaynak: Tarım İl Müdürlüğü.

Tarım sektörünün verimlilik değerleri incelendiğinde, yaş meyve ve sebze üretiminin verim ortalamaları Türkiye ortalamalarının çok üzerinde yer almaktadır. Benzer şekilde tahıllar, endüstri bitkileri ve baklagillerin verim değerleri de Türkiye ortalamasının üzerindedir. Buda Mersin ilinin toprak, iklim ve kültür ağırlıklı üretim potansiyelinin bir sonucudur. Özet olarak verimlilik göstergeleri Mersin’de yaş meyve ve sebze yetiştiriciliği açısından üstünlüğe sahip olduğu ve mevsimden bağımsız yüksek bir üretim potansiyeli olduğunu göstermektedir. Mersin ilinin yaş sebze ve meyve konusunda Türkiye’nin önemli üretim merkezlerinden biri olduğu açıktır²⁰⁸.

İlin tarımsal potansiyeli kentin ekonomik gelişmesinde önemli etkenlerden biridir. Kentteki sanayi depolama, ticaret ve taşımacılık sektörleri tarım sektöründeki gelişmelere paralel olarak önemli düzeyde gelişme göstermektedir. Gelişmenin ilk aşamalarında tarım sektörünün hasıla içindeki payı hızlı büyüme gösterirken, gelişmenin ilerleyen aşamalarında sanayi sektörünün payı yükselir ve daha sonraki aşamalarda oluşan tarım ve sanayi altyapısına dayanarak hizmet sektörlerinin payları yükselir. Gelişme ile birlikte hasıla içinde tarımın görelî payı azalırken, sanayi ve daha sonra hizmet sektörlerinin görelî paylarının yükselmesi beklenir. Takip eden bölümde, tarım sektörü dışında kalan sanayi ve hizmet sektörleri 2002 Yılı Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı (GSİS) verileriyle incelenmektedir. Tarım dışında kalan bu sektörler piyasa sektörleri olarak anılmaktadır.

²⁰⁸ Mersin Tarım Master Planı, 2004, s.74

Mersin İli Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Temel Özellikleri

Türkiye İstatistik Kurumunun 2002 Yılı Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına göre, Mersin İlinde tarım dışında kalan sektörlerde 43.754 işyeri bulunmaktadır. Bu firmalarda 110.523 kişi istihdam edilmektedir. Bu işyeri sayısı açısından Türkiye tarım dışı sektörlerdeki toplam istihdamın %2,33'üne karşılık gelmektedir. Çalışan sayıları açısından Türkiye'deki toplam istihdamın (tarım hariç) %1,71'ini oluşturmaktadır.

İktisadi Faaliyet/Bölge	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Türkiye	Mersin	Pay %	Türkiye	Mersin	Pay
Madencilik ve Taş Ocakçılığı	2.393	58	2,42	75.841	359	0,47
İmalat Sanayi	272.513	5.426	1,99	2.126.896	25.983	1,22
Elektrik Gaz ve Su	1.721	58	5,17	57.819	1.443	2,50
İnşaat	35.611	783	2,20	224.210	3.405	1,52
Toptan ve Perakende Ticaret	868.186	20.653	2,38	2.007.384	41.869	2,09
Otel ve Lokantacılık	174.390	4.322	2,48	546.088	9.860	1,81
Ulaştırma Depolama	267.237	5.853	2,19	502.774	11.028	2,19
Eğitim ve Sağlık Hizmetleri	40.083	1.046	2,61	179.903	3.916	2,18
Diğer Hizmetler	218.745	5.555	2,54	732.769	12.979	1,77
Genel Toplam	1.880.879	43.754	2,33	6.453.684	110.523	1,71

Tablo 1.133: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İşyeri ve Çalışan Sayıları
Kaynak: TÜİK, GSİS 2002.

Mersin'de tarım dışı sektörlerdeki firmaların 58'i madencilik, 5,426'sı imalat, 58'i enerji, 783'ü inşaat, 20.653'ü ticaret, 4.322'si otel ve lokanta hizmetleri, 5.853'ü ulaştırma, 1.046'sı eğitim-sağlık hizmetleri ve 5.555'i diğer hizmet sektörlerinde yer almaktadır. İşyeri sayıları açısından öne çıkan sektörler sırasıyla, ticaret, ulaştırma-depolama ve imalat sanayi sektörleridir. Bu işyerlerinde yaratılan istihdama baktığımızda, Türkiye'deki toplam tarım dışı sektörlerdeki istihdamın (6.453.684 kişi) %1,71'ini (110.523 kişi) Mersin firmaları sağlamaktadır. Yaratılan istihdam bakımından öne çıkan sektörler baktığımızda, ticaret sektörü (%37,88) en yüksek katkıyı vermektedir. İmalat sanayi sektörü %23,51 ile istihdama önemli katkı sağlayan ikinci sektördür. Bu sektörleri diğer hizmetler (%11,74) ile ulaştırma (%9,98) sektörleri takip etmektedir.

Mersin İlindeki firmalardan 42.774'ü 1-9 işçi çalıştıran küçük firmalardır. On ve daha fazla işçi çalıştıran firma sayısı ise 983'tür. 1-9 işçi çalıştıran küçük firmalar, tüm firmaların %97,7'sini oluştururken, istihdamın %67,3'ünü sağlamaktadır. Türkiye genelinde 1-9 işçi çalıştıran firmaların %2,36'sı Mersin İlinde yer almaktadır.

Ölçeksel Büyüklük Grubu	İşyeri Sayısı					Çalışanlar Sayısı				
	Türkiye		Mersin		Pay	Türkiye		Mersin		Pay
	Sayı	Pay %	Sayı	Pay %		Sayı	Pay %	Sayı	Pay %	
1-9 İşçi	1.813.726	96,43	42.774	97,76	2,36	3.296.335	51,08	74.430	67,34	2,26
10-49 İşçi	56.884	3,02	858	1,96	1,51	1.101.312	17,06	16.337	14,78	1,48
50-99 İşçi	5.055	0,27	71	0,16	1,40	345.077	5,35	4.753	4,30	1,38
100-150 İşçi	1.973	0,10	14	0,03	0,71	240.237	3,72	1.735	1,57	0,72
151-249 İşçi	1.443	0,08	20	0,05	1,39	275.373	4,27	4.084	3,70	1,48
250 + İşçi	1.798	0,10	17	0,04	0,95	1.195.350	18,52	9.184	8,31	0,77
Toplam	1.880.879	100,0	43.754	100,0	2,33	6.453.684	100,0	110.523	100,0	1,71

Tablo 1.134: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre Firma Ölçek Büyüklükleri
Kaynak: DİE, GSİS 2002.

Büyük firmalar (10+ işçi çalıştıranlar) Mersin'deki firmaların %2,2'sini oluştururken istihdamın %32,7'sini sağlamaktadır. Mersin'deki firmaların ölçeksel büyüklük gruplarına göre dağılımına baktığımızda, 10-49 işçi çalıştıran 858, 50-99 işçi çalıştıran 71, 100-150 işçi çalıştıran 14, 151-249 işçi çalıştıran 20 ve 250 + çalıştıran 17 firma bulunmaktadır. İstihdam açısından baktığımızda 10-49 işçi ölçeğindeki firmaların Mersin'deki toplam istihdama katkısı %14,8, 50-99 işçi ölçeğindeki firmaların % 4,3, 100-150 işçi grubundakilerin 1,6, 151-249 işçi ölçeğindeki firmaların %3,7 ve 250 ve daha fazla işçi çalıştıran grubun istihdama katkısı %8,3'tür. On işçiden fazla işçi çalıştıran grubun Mersin ilindeki toplam istihdama katkısı %32,7 dolayındadır. Türkiye için bu oran %48,9'dur. Dolayısıyla, Türkiye ile kıyasladığımızda Mersin'deki firmaların ölçeğinin daha küçük ve büyük firmaların yaratılan toplam istihdama katkısının Türkiye ortalamasına göre düşük kaldığı söylenebilir.

Mersin ilinin %87'si dağlarla kaplı bir yapıdadır. Orta Torosların ilin bütünü içerisinde yer alması nedeniyle madencilik yönünden zengin kaynaklar ihtiva ettiği söylenmekte ancak fiili durum bunu yansıtmamaktadır.

	İşyeri Sayısı		Çalışanlar Sayısı		Kurulu Güç Kapasitesi BG		Çalışan Başına Yaratılan Katma Değer		Yatırımlar (Sabit fiyatlarla milyon TL)	
	Mersin	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin	Türkiye	Mersin	Türkiye
1995	38	1.656	328	82.268	3.060	684.331	37.599	21.203	339.634	115.623.149
1996	36	1.944	294	83.055	2.955	713.674	36.980	22.557	1.040.426	161.375.480
1997	24	2.092	322	77.093	1.041	680.366	34.527	26.120	1.177.355	232.590.960
1998	25	2.041	416	73.295	1.058	996.582	30.844	25.024	182.932	439.004.292
1999	29	1.954	417	72.757	1.828	952.038	38.736	28.186	1.228.335	160.218.128
2000	24	1.803	322	75.107	2.614	1.029.294	77.119	24.182	671.233	156.359.718

Tablo 1.135: Mersin İli Madencilik ve Taşocakçılığı Sektörü Göstergeleri
Kaynak: DİE, GSİS 2002.

Yukarıda yer alan tablo, Mersin'de madencilik sektörünün 1995-2000 döneminde işyeri sayısı, sağladığı istihdam, kurulu güç kapasitesi, sermaye birikimine yapılan ilaveler ve yaratılan katma değer açısından Türkiye ile karşılaştırmalı olarak vermektedir. Mersin'de Madencilik sektörü çalışan sayısı ve işyeri sayısı açısından tarım, sanayi, ticaret gibi diğer sektörlerle kıyasla cılız kalmış olmasına rağmen, çalışan başına yaratılan katma değer açısından Türkiye ortalamasının üzerindedir. Bu mevcut işletmelerin verimli çalıştığını göstermektedir. İde çıkartılan krom Mersin limanından ihraç edilmekte, demir İskenderun Demir Çelik Fabrikaları'nda işlenmekte, kuvarsit Anadolu Cam Fabrikası'nda kullanılmakta ve linyit de İç Anadolu yöresine gönderilmektedir. Demir yatakları Anamur, Gülnar ve Silifke ilçelerinde; krom Mersin ve Erdemli civarlarında; linyit Mut, Silifke ve Tarsus'ta bulunmaktadır²⁰⁹.

Tarihsel olarak bakıldığında büyüme açısından sanayi faaliyetleri ve özellikle imalat sektörünün özel bir önem taşıdığını destekleyen veriler yaygındır. Ülkeler arası karşılaştırmalara bakılacak olursa: kişi başına gelir düzeyi ile sanayileşme arasında sıkı bir nedensellik ilişkisi olduğu görülür. Ayrıca, ülkelerin veya bölgelerin gayri safi hasıla büyüme oranları ile imalat sanayi üretimindeki büyüme arasında güçlü korelasyon bulunmaktadır. Sanayisi hızlı gelişen bölgeler aynı zamanda geliri en hızlı artan bölgeler olmaktadır. Son otuz yılda kişi başına gelirlerini en hızlı arttıran Uzak-Doğu ülkeleri aynı zamanda en hızlı sanayileşen ülkeler konumundadır.

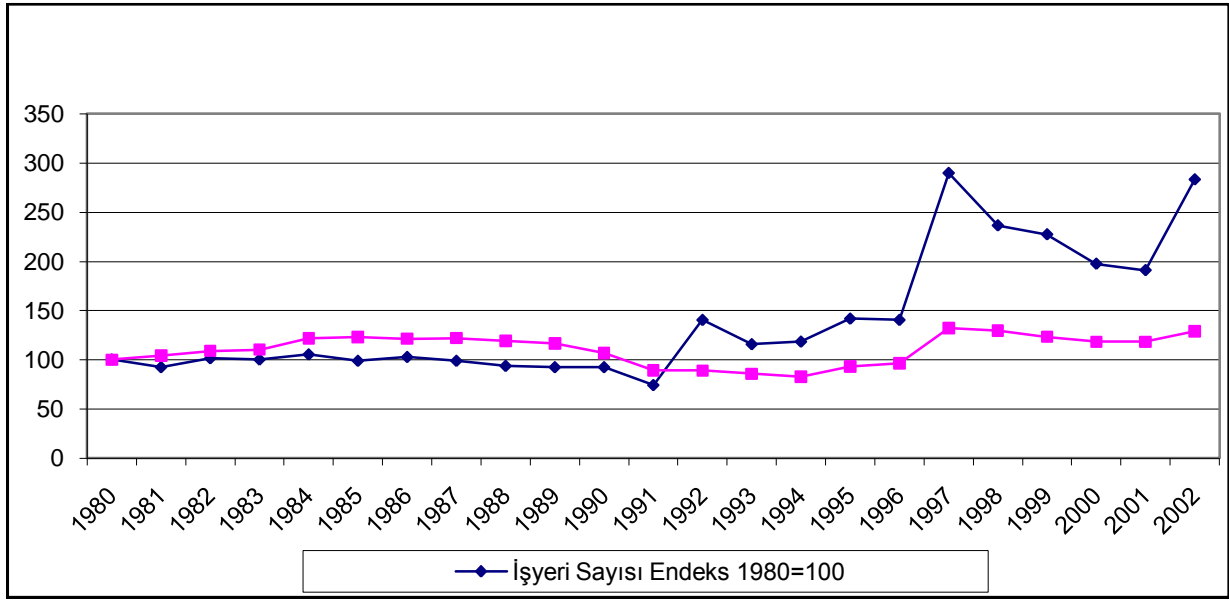
Teorik açıdan bu konuyu irdeleyen en önemli iktisatçılardan biri Nicholas Kaldor'dur. Kaldor çalışmalarında, ekonomide artan getiri faaliyetleri (genellikle sanayi) ile azalan getiri faaliyetleri (tarım ve madencilik) arasında ayırım yapmadan büyüme ve gelişme sürecinin anlaşılamayacağını vurgulamıştır. Kaldor'a göre, imalat sanayi sektöründe çıktı büyüme oranı ile ülkenin/bölgenin gayri safi hasılası arasında güçlü bir nedensellik ilişkisi vardır. Benzer şekilde, imalat sektörünün büyüme oranı ile imalat sanayinde verimlilik artışları arasında pozitif ve güçlü bir nedensellik olduğunu ileri sürmektedir. Ayrıca, imalat sektörünün büyümesi ile birlikte imalat dışında kalan diğer sektörlerde de hızlı büyüme yaşanacağını öngörmektedir. Bu büyümenin kaynağı ise azalan getirilere tabi olan tarım ve maden gibi sektörlerden, artan getirilere tabi imalat sanayi sektörüne işgücü akımıdır. Kaldor'un bu yasalarını ampirik veriler desteklemektedir. Sanayi ve özellikle imalat sanayi sektörü bir bölgenin veya ülkenin büyümesi açısından bu kadar önem taşıyorsa, bundan sonraki aşamada sorulması gereken soru, "imalat sektörünün büyümesini sağlayacak kaynak ne olabilir?" sorusu olacaktır.

²⁰⁹ || Gelişme Raporu, 2003, s.39

Kaldor'un bu soruya yanıtı da önemlidir. Kaynak, gelişme sürecinin ilk aşamalarında tarım sektöründen gelen, gelişmenin ileriki aşamalarında ise ihracattan gelen taleptir. Gelişmenin ilk aşamalarında tarım sektöründen gelen talep imalat sektörünün gelişmesine destek olur. İlerleyen aşamalarda ihracat ile hızlı üretim artışı kendi kendini besleyen erdemli bir döngü oluşturur. Hızlı ihracat artışı, hızlı üretim artışlarına yol açarken; üretim artışı ölçek ekonomileri ve yaparak öğrenme sonucu artan üretkenlik rekabet üzerindeki olumlu etkisi ile ihracat artışlarına yol açar. Bu erdemli döngüyü yakalayabilen ülke veya bölgeler gelişirken diğerleri geride kalır.

İmalat sanayi sektörünün önemi önceki paragraflarda teorik olarak ortaya konmuştur, belirtildiği gibi, imalat sanayi tarım ve hizmet sektörlerinden daha yüksek emek verimliliğine sahiptir. Bu nedenle imalat sanayinde istihdamın artması, ortalama emek üretkenliğinin de artmasına yol açar.

Ancak imalat sanayinin ekonomik gelişme sürecindeki etkisi sadece bununla sınırlı değildir. İmalat sanayi, yeni teknolojilerin geliştirilmesi ve diğer sektörlerle yayılmasında kilit konuma sahiptir. Bu nedenle tarım ve hizmet sektörlerinde emek üretkenliğinin artmasına doğrudan katkıda bulunur. Örneğin, tarım sektöründe üretkenliğin artmasını sağlayan tarım makinaları, ilaç ve gübre gibi ürünler ile, hizmet kesiminde üretkenliğin artmasını sağlayan haberleşme ve ulaşım araçları ve bilişim teknolojileri imalat sanayi sektörlerince geliştirilip, üretilir (Taymaz ve Suiçmez, 2005). Ayrıca imalat sanayi, dışa açık politikaların izlendiği 1980 sonrası dönemde Türkiye'de ihracatın artmasında öncü sektör olmuştur. 1980'li yıllardaki ihracat artışının, büyük bölümü mamül ürünlerden oluşmuştur. Bu nedenlerle imalat sanayi sektörünün imalat sanayi sektörünün daha ayrıntı incelenmesi gereklidir.



Şekil 1.119: Mersin İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışanlar Endeksi (1980=100)

Mersin ilinde faaliyet gösteren 10 ve daha fazla işçi çalıştıran imalat sanayi işyerlerinin sayıları ve yarattıkları istihdamın 1980-2002 dönemindeki gelişimi Grafikte verilmiştir. Endeks oluşturulurken 1980 Yılı değeri 100 kabul edilmiştir. İşyeri sayısı endeksi 1980-92 döneminde yatay bir seyir izlemiş, 1992 sonrası dönemde dalgalanmalar göstererek sınırlı da olsa artış göstermiştir. Çalışan sayıları endeksi 1980-2002 döneminde çok kısıtlı bir artış gösterebilmiştir. Çalışan sayılarındaki artışın, işyeri sayısı artışının gerisinde kalması firmaların ölçek kompozisyonundaki değişimin sonucu olabilir. 1980-2002 Döneminde 15-65 yaş arası ekonomik açıdan aktif nüfustaki yüksek artışa rağmen imalat sanayi istihdamının sınırlı kalması ildeki ekonomik gelişmeyi olumsuz etkilemiştir.

Türkiye genelinde çalışan sayısındaki artış işyeri sayısındaki artıştan yüksek iken Mersin'de işyeri sayısındaki artış daha yüksektir. İmalat sanayinin alt-sektörleri bazında bu genellemelerin dışında kalan en önemli sektör gıda sanayidir. Mersin gıda sanayinin büyüme hızı hem işyeri hem de çalışan sayısı olarak Türkiye'nin üstünde iken, dokuma ve giyim gibi ülkenin dışa açılan en önemli sanayindeki gelişme sınırlı kalmıştır. Bu sektördeki firma sayısı artarken, çalışan sayısındaki azalma dikkat çekicidir. Diğer sektörlerde ise işyeri sayısındaki artış Türkiye bütünü üzerinde iken çalışan sayısında aynı eğilime rastlanamamakta ve Kimya sektörü ile Çimento, taş-toprak sanayinde azalma gözlenmektedir.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına göre, Mersin imalat sanayinde toplam 5.422 firma bulunmakta ve 26.362 kişiye istihdam sağlamaktadır. İşyeri sayılarının görece hangi sektörlerde toplandığına baktığımızda gıda (%17,7), ana metal sanayi (%17,6), tekstil

(%15,5), diğer imalat (%14,4) ve ağaç ürünleri (%13,2) sektörlerinin öne çıktığını görmekteyiz. İmalat sanayi alt sektörlerinin toplam imalat sanayi içindeki payları Türkiye geneli ile kıyaslandığında (yoğunlaşma endeksi), Mersin’de işyeri sayıları bakımından gıda, ağaç ürünleri, ana metal ve metal dışı sanayi sektörleri öne çıkmaktadır. İşyeri sayılarının sektör payları Türkiye genelindeki sektör paylarıyla karşılaştırıldığında (yoğunlaşma oranı) İlde en yüksek uzmanlaşmanın gıda sanayi sektöründe yaşandığı, bu sektörü ağaç ürünleri sektörünün izlediği görülmektedir.

Çalışan sayıları açısından, imalat sanayi çalışanlarının %21,5’inin tekstil sektöründe, %16,2’sinin gıda ve 12,8’inin metal dışı (taş ve toprağa dayalı) imalat sektöründe çalıştığı görülmektedir. Ana metal sanayi sektörü çalışanların %9,6’sını istihdam ederken petro-kimya sanayi çalışanların %8,9’una istihdam sağlamaktadır. Çalışan sayıları bakımından uzmanlaşma işaretlerinin görüldüğü sektörler ağaç ürünleri ve metal olmayan (taş ve toprağa dayalı) sanayi sektörleridir.

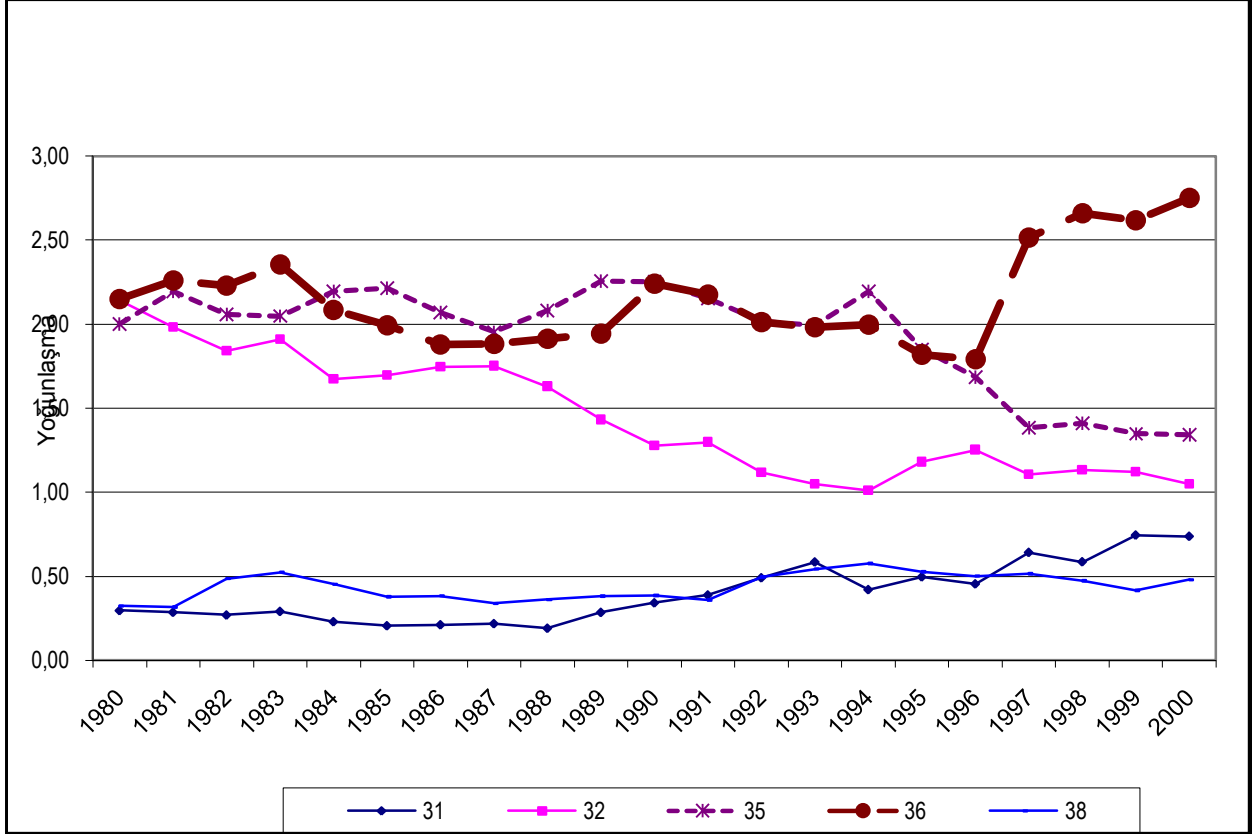
	İşyeri Sayısı			Çalışan Sayısı		
	Sayı	Pay	Yoğunlaşma	Sayı	Pay	Yoğunlaşma
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	957	17,7	147	4.260	16,2	120
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	842	15,5	65	5.667	21,5	61
Ağaç Ürünleri İmalatı	718	13,2	124	2.193	8,3	227
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	197	3,6	86	1.262	4,8	129
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	169	3,1	63	2.336	8,9	112
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	277	5,1	113	3.382	12,8	211
Ana Metal Sanayi	955	17,6	116	2.526	9,6	99
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür.İm	477	8,8	89	2.986	11,3	112
Ulaşım Araçları İmalatı	48	0,9	48	182	0,7	15
Diğer İmalat	782	14,4	112	1.568	5,9	109
Toplam İmalat	5.422	100,0		26.362	100,0	

Tablo 1.136: Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İmalat Sanayinde İşyeri, Çalışan Sayıları ve Yoğunlaşma

Yukarıda kısaca söz edilen alt-sektörlerin toplam imalat sanayi içindeki paylarının incelenmesi uzmanlaşma düzeyi ve belirli bir sektörde yığılma olup olmadığını göstermesi açısından önemlidir. Burada amaç uzmanlaşma yoluyla yörede belirli bir sektörde yetkinlik ve birikim sağlanması ile firmalar arasında işbirliği ve karşılıklı ilişkilerin daha kolay gerçekleşmesi ve böylelikle yörenin bir bütün olarak başarılı olmasının kolaylaşmasıdır.

1-9 işçi çalıştıran küçük işletmeler dışarıda bırakılarak, 10 ve daha fazla işçi çalıştıran firmalar dikkate alınarak uzmanlaşma örüntüsü incelendiğinde, 1980-2000 Döneminde başlangıçta Mersin firmalarının tekstil, petro-kimya ile taş ve toprağa dayalı sanayi sektörlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Ancak zaman içinde Mersin tekstil ve petro-kimya sektöründeki firma yığılmasını kaybetmiştir. 2000’li yıllara gelindiğinde Mersin’de sadece taş ve toprağa dayalı sanayi sektöründe üstünlüğe sahip olduğu görülmektedir. Öte yandan

Türkiye ortalamalarının oldukça altında olmakla birlikte gıda ve makine teçhizat sektörleri 1980-2000 döneminde istikrarlı (ancak küçük) bir artış eğilimi sergilemiştir. Özetle, Mersin İli imalat sanayinde taş ve toprağa dayalı sanayi, tekstil ve petro kimya gibi sektörlerde işyeri sayıları ve/veya çalışan sayıları açısından belli bir yığılaşma olmasına rağmen, Denizli örneğine benzer bir yoğunlaşma söz konusu değildir.



Şekil 1.120: İmalat Sanayinde İstihdamın Sektörel Yoğunlaşma Oranları

İmalat Sanayi	Toplam		1-9 işçi		10+ işçi	
	İşyeri Sayısı	İstihdam	İşyeri Sayısı	İstihdam	İşyeri Sayısı	İstihdam
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	957	4.260	907	2.513	50	1.747
Tekstil ve Tekstil Ür. ve Deri İml	842	5.667	817	1.246	25	4.421
Ağaç Ürünleri İmalatı	718	2.193	691	1.298	27	895
Kâğıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	197	1.262	191	34	6	1.228
Kömür, Petrol-Kimya ve Plastik	169	2.336	145	432	24	1.904
Metal Olmayan Diğer Mineraller	277	3.382	257	596	20	2.786
Ana Metal Sanayi	955	2.526	928	1.732	27	794
Mak. Teçhz., Elektrikli ve Optik Ür.	477	2.986	450	782	27	2.204
Ulaşım Araçları İmalatı	48	182	43	116	5	66
Diğer İmalat	782	1.568	775	1.465	7	103
Toplam İmalat	5.422	26.362	5.204	10.214	218	16.148

Tablo 1.137: 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına Göre İmalat Sanayinde İşyeri ve Çalışan Sayıları

İmalat sanayi firmalarının hukuki açıdan dağılımına baktığımızda, %81'i ferdi mülkiyet, %15,5'i limited şirket ve 1,1'i adi ortaklık biçimindedir. 102 adet anonim şirket (%1,9) bulunmaktadır. Bu bilgiler daha önce yapılan çalışmaların sonuçlarıyla birlikte değerlendirildiğinde Mersin ilindeki imalat sanayi firmalarının çoğunluğunun aile işletmesi niteliğinde olduğu söylenebilir. Benzer şekilde sermaye kaynağının önemli kısmının yine aile sermayesi kaynaklı olduğunu söylemek yanlış olmaz.

	Mersin	
	İşyeri Sayısı	% Pay
Ferdi Mülkiyet	4.395	81,0
Adi Ortaklık	57	1,1
Kollektif Şirket	10	0,2
Komandit Şirket	1	0,0
Limited Şirket	842	15,5
Anonim Şirket	102	1,9
Kooperatif	11	0,2
Diğer	8	0,1
Genel Toplam	5.426	100,0

Tablo 1.138: GSİS 2002'ye Göre İmalat Sanayi Hukuki Dağılımı

Devlet İstatistik Enstitüsünün 1997 Yılı İçel İli İmalat Sanayi İşyerleri Sayımı Tarama Anketine göre, firmaların çoğunluğunun ortak sayıları 7'nin altında olup, saptamalara göre ortak sayısı 10'un üzerinde olan 10 firma bulunmaktadır. Sermayenin henüz bireysel örgütlenme ağırlıklı olmasına karşılık, ilginç bir bulgu sanayi birimleri kurulurken sağlanan kaynağın en büyük oranda yine imalat sanayinden kaynaklanmasıdır. Bulgulara göre 10+ işyerlerindeki firmaların %32,3'ü sermayesini imalat sanayinden elde etmiş, %29,6'sı ise ticaretten elde ettiği geliri sanayi sektörüne yatırmıştır. Tarımdan kaynaklanan sermayenin payı büyük firmalarda %8'lerde kalırken, imalat sanayi ve ticaretten sağlanan sermayenin yüksekliği belirli bir sanayi geleneğinin ve birikiminin olduğunu göstermektedir. Yatırımcıların %40'ından fazlasının daha önce ürettikleri malların ticareti ile uğraşması ise, ürünle olan ilişkinin satıştan üretime yöneldiğini ve bazı konulardaki deneyim ve bilgi birikimini göstermektedir.

Farklı üretim sektörlerinde görece olarak büyük firmaların (150+ işçi çalıştıran işyerleri) firma sayısı olarak payları, Mersin ilindeki sektörlerin bir bölümünde az sayıda firmanın, o sektörde çalışanların çok büyük bir bölümüne istihdam sağladığını göstermektedir. Örneğin Kağıt ve kağıt ürünlerinde bir firma istihdamın üçte ikisinden fazlasını sağlarken, Makine teçhizat sektöründe 3 firma 1.152 kişiye (%44,2), ve Taş ve toprağa dayalı sanayide 4 firma 2.304 kişiye istihdam (%68,1) sağlamaktadır. Bu durum büyük firmaların başatlığını gösterirken, bu firmalarla küçükler arasındaki ilişkilerin ne ölçüde gelişmiş olduğu tartışmalıdır.

	10+ işçi		10-150 İşçi Çalıştıran		150 + İşçi Çalıştıran	
	İşyeri Sayısı	İstihdam	Firma Sayısı	Pay %	Firma Sayısı	Pay %
Gıda, İçecek ve Tütün İmalatı	50	1.747	48	96,0	2	4,0
Tekstil ve Tekstil Ür. Ve Deri İml	25	4.421	16	64,0	9	36,0
Ağaç Ürünleri İmalatı	27	895	25	92,6	2	7,4
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım	6	1.228	5	83,3	1	16,7
Kömür, Petrol, Kimya ve Plastik İm	24	1.904	21	87,5	3	12,5
Metal Olmayan Diğer Mineral Ür. İm	20	2.786	16	80,0	4	20,0
Ana Metal Sanayi	27	794	27	100,0	0	0,0
Mak. Teçhizat, Elektrikli ve Optik Ür. Ve İm.	27	2.204	23	85,2	4	14,8
Ulaşım Araçları İmalatı	5	66	5	100,0	0	0,0
Diğer İmalat	7	103	7	100,0	0	0,0
Toplam İmalat	218	16.148	193	88,5	25	11,5

Tablo 1.139: Mersin İmalat Sanayinde Ölçeğe Göre Firmaların Dağılımı

Kaynak: DIE, GSİS 2002.

Yukarıda belirtilen büyük firmaların bazı sektörlerde egemen olması, sektörlerdeki firma büyüklüklerinin dağılımında da izlenmektedir. Gıda sektöründe küçük ve orta büyüklükteki firmalar egemen iken, Dokuma ve giyimdeki firmalar farklı büyüklüktedir. Bu sektördeki firmaların çoğu 150 kişiden az işçi çalıştırmakta, ancak 150 işçiden fazla işçi çalıştıran 9 firmanın da (%36) bulunduğu görülmektedir. Ağaç ürünleri ve mobilya sanayi ağırlıklı olarak küçük işyerlerinden oluşmakta olup, 150 kişinin üzerinde işçi çalıştıran 2 firma vardır. Kağıt ve basım sanayinde büyük ölçekli üretim birimi olarak bir kamu iktisadi teşebbüsü olan SEKA Kağıt Fabrikası bulunmaktadır. Sektördeki diğer işletmeler küçük baskı atölyeleri şeklindedir. Kimya-Petrol ve plastik üretiminde ise 3 büyük firma yer almaktadır. Taş ve toprağa dayalı sanayi kolunda küçük kiremithanelerin yanı sıra 4 tane görece olarak büyük firma, Metal ana sanayinde firmaların hepsi 150 kişiden az işçi çalıştırmaktadır. Makine-teçhizat ve ulaşım araçları sanayinde küçük firmalar egemen olmakla birlikte, 4 büyük firma olduğu görülmektedir.

Üretim sektörlerindeki firma büyüklükleri ve ürün bazında uzmanlaşma alanları üretim ağlarının oluşması açısından önemlidir. Verilerden izlenebileceği gibi, Mersin ilindeki bazı sektörlerde farklı büyüklükteki firmaların bir araya gelerek bir üretim ağı oluşturmaları olanaklı gibi görünmemektedir. Ancak bu konuda en şanslı olan sektörler Dokuma ve giyim, Metal eşya, makine ve teçhizat ile Gıda sektörüdür.

Artan yerleşme eğilimleri ile kentsel ekonomiler olgusu dünya ekonomisinde son yıllarda öne çıkan önemli olgulardır. Bilişim, iletişim, ulaşım ve teknolojiye yaşanan gelişmeler,

dünyanın herhangi bir yöresinde üretilen bir ürünün, herhangi bir bölgesinde satılabilmesini mümkün kılarak piyasaların küreselleşme derecesini arttırmıştır. Ekonomik coğrafya ve bölgesel gelişme dinamiklerinde meydana gelen değişimlerin dönüm noktası 1970'li yıllardır. 1970'li yıllarda yaşanan krizlere karşı Batılı ülkelerin yeni iktisat politikaları ile karşılık vermesi ve beraberinde gelen uygulamalar, ekonomik faaliyetlerin mekandaki dağılımını da etkilemiştir. 1970'li yıllarda dünyada yaşanan gelişmeler, 1980'li yıllarda Türkiye'ye de yansımış ve ithal ikamesine dayalı iktisat politikaları yerine, dışa açık büyüme modeli benimsenmiştir. Küresel rekabet ortamında sanayinin örgütlenmesinde de önemli değişimler meydana gelmiştir. Bunların başında, büyük ölçeğe ve kitlesel üretime dayalı bir üretim modülünden, esnek ve küçük üretim modüllerine geçiş gelmektedir. Rekabet; ölçek ekonomileri mantığı üzerine kurulu büyük işletmeleri, anlık talep değişimleri ve dalgalanmaları karşısında zorlarken, esnek üretim süreçleri ve teknolojileri temelinde yapılmış KOBİ'leri, avantajlı konuma getirmiştir.

Mersin İlinde KOBİ'lerin durumuna ışık tutmak ve desteklerden en etkin biçimde yararlandırmak amacıyla Türkiye genelinde 43.642 adet işletmeye anket yapılmıştır. KOSGEB tarafından yapılan bu saha araştırması çerçevesinde Mersin'de 965 küçük ve orta-boy işletme katılmıştır. Söz konusu işletmeler, kapsama alınan işletmelerin %2,21'ini oluşturmakta ve Mersin ilindeki KOBİ'lere yönelik bir perspektif oluşturmamıza yardımcı olacak bazı verileri içermektedir. KOBİ'lere ilişkin bu ankete göre, katılan işletmelerin %33,73'ü ihracat yapmaktadır. İhracat yaparken müşteriye doğrudan satış, dolaylı ihracat (aracı firma ile) ve komisyoncu/mümessil firma, yöntemlerinin her üçünün de birlikte kullanıldığı görülmektedir. Bu yöntemler içerisinde müşteriye doğrudan satış, en fazla tercih edilen yöntem olarak görülmektedir. Ankete katılan ve ihracat yaptığını belirten 314 adet işletmenin ihracat yaptıkları ülke sıralamasında; Almanya, Irak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Hollanda ve İngiltere'nin ilk sıralarda yer almaktadır. Ankete katılan işletmeler ihracat yapmamalarının nedeni olarak kaynak yetersizliğini ilk sırada gösterirken diğer nedenler olarak kaynak yetersizliği; sermaye, teknoloji ve malzeme eksikliğini ifade etmektedirler. Daha sonraki nedenler ise; dış pazarı tanımama, iç pazarda tatmin, kaliteli mal sunamama, uygun fiyatta sunamama, aracı işletme bulamama ve yabancı dil eksikliği olarak sıralanmaktadır²¹⁰.

Anketin işletme tepe yöneticisine ilişkin bilgiler bölümünde; anket kapsamındaki işletmelerin tepe yöneticilerinin %78,65'inin aynı zamanda işletme sahibi oldukları tespit edilmiştir. Başka bir deyişle aile işletmeleri ağırlıktadır. İşletme sahiplerinin eğitim durumlarına bakıldığında; ilk sırada ilköğretim mezunlarının olduğu dikkat çekmektedir. Lise ve Üniversite mezunlarının

²¹⁰ KOSGEB Saha Araştırması, Mersin, 2006, s.47

sayısının da dikkate değer olduğu görülmektedir. Akademik kariyer yapmış olan işletme sahiplerinin ise düşük oranda olduğu saptanmıştır. İşletme yöneticisinin eğitim durumu incelendiğinde, anket yapılan işletmelerin %54,76'sının üniversite mezunu yönetici çalıştırdığı saptanmıştır. Akademik kariyer yapmış yöneticiler az da olsa bulunmaktadır¹⁴.

Mersin ilindeki; işletmelerde çalışanların eğitim durumları incelendiğinde, toplam 16.350 çalışanın %55,65'ini ilköğretim mezunları oluşturmaktadır. Çalışanların %21,22'si lise mezunu olup, üniversite mezunları ve yüksekokul mezunlarının oranlarının düşük olduğu görülmektedir. Bu sonuçlar da işletmelerin beyaz yakalı personelden daha fazla mavi yakalı personel çalıştırdığını göstermektedir. Ayrıca sanayide en önemli istihdam grubunu oluşturması gereken endüstri meslek lisesi mezunlarının oranının ise %8,06 olduğu görülmektedir²¹¹.

Ankette yer alan işletmelerin %82,78'i ürünlerini sadece kendi markaları ile sattıklarını, %12,50'si sadece müşterinin istediği etiket ile sattıklarını, %4,72'si ise hem kendi hem de müşterinin istediği etiket ile satış yaptıklarını belirtmişlerdir. İşletmelerin sahip olduğu sertifika ve belgelere bakıldığında, en fazla TSE belgesine daha sonra ise ISO 9000 belgesine sahip oldukları görülmektedir. KOBİ Teşvik Belgesine sahip olan işletmelerin çok az sayıda olduğu tespit edilmiş olup, oranı yalnızca %6,73'dür. 965 adet işletme içinde İnternet bağlantısı olan işletme oranının %64,77 olması; söz konusu işletmelerin uluslararası düzeydeki yenilik ve gelişmelerden faydalanabilme imkanlarını yükseltebilmesi açısından dikkate değer bulunmuştur. Ancak elektronik ticaret yapan işletmelerin % 3dolayında olması, özellikle İnternet'e sahip olan işletmelerin elektronik ticareti etkin kullanmadıklarını göstermektedir. İşletmelerin; bilgisayardan en çok araştırma amaçlı, daha sonra ise sırasıyla muhasebe, tasarım ve üretim aşamalarında faydalandığı görülmektedir¹⁵.

Ankete katılan işletmelerin kredi kullanım oranının %42,06 olduğu görülmektedir. Kredi kullanım oranının diğer illere göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Ankete katılan işletmelerden kredi kullananların içerisinde; %79,19'unun sadece işletme, %6,49'unun sadece yatırım, %8,11'inin sadece ihracat kredisi kullandığı tespit edilmiştir. Ankete yanıt veren işletmelerin büyük çoğunluğu (%79,55) yeni yatırım düşündüklerini ifade etmişlerdir. Yeni yatırım düşünen işletmelerin %94,75'i yatırımı üretim, %10,63'ü pazarlama, %9,29'u bilgi işlem, %7,67'si tasarım, %6,33'ü yeni sektörlerde ve sadece %4,85'i AR-GE aşamasında yapmak istedikleri görülmektedir²¹².

²¹¹ KOSGEB, 2006

²¹² KOSGEB, 2006

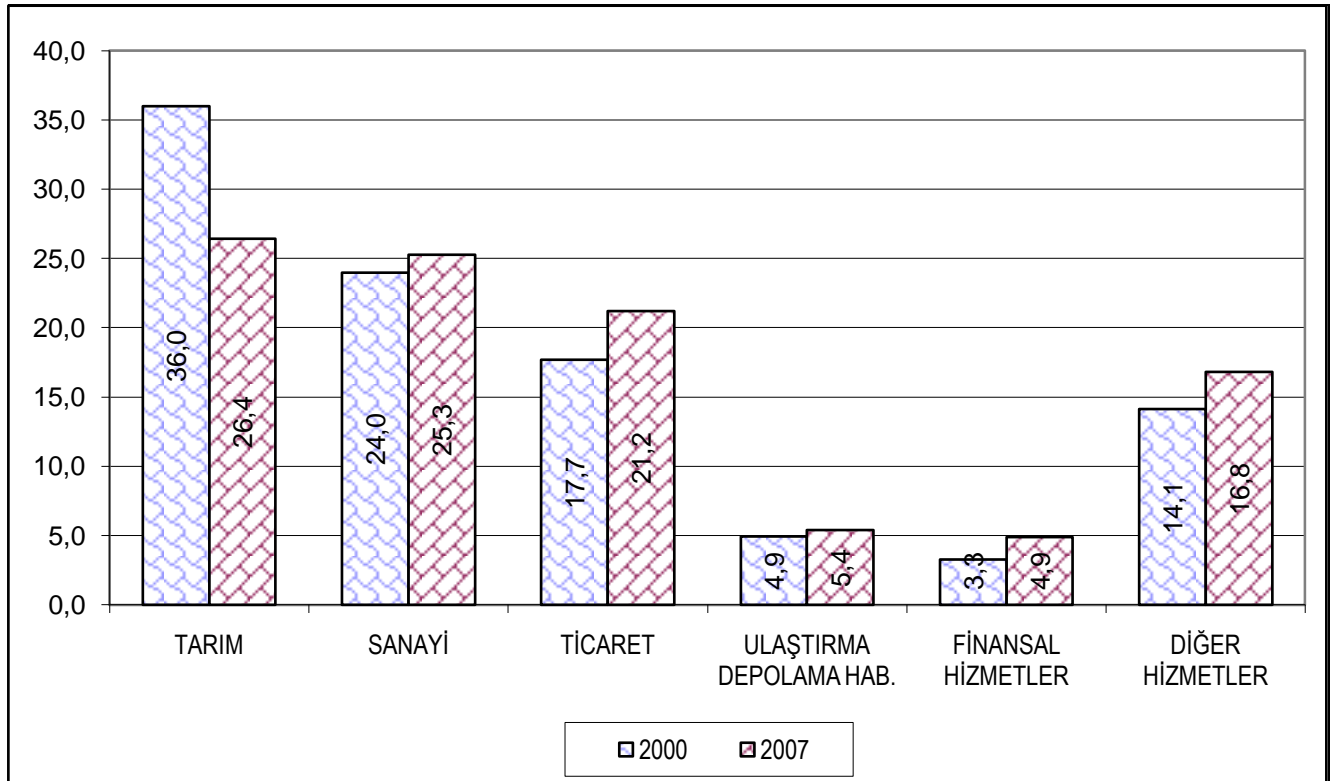
Üretim örgütlenmesi açısından Mersin’de fason üretim yapan firmaların oranı genelde yüksek değildir. Fason üretimin en yoğun olduğu Dokuma ve giyim eşyası imalinde fason üretim yapanlar sektördeki toplam firmaların % 61,9’unu oluşturmaktadır. Dokuma ve giyim eşyası üretimi yapan firmaların çoğu yurtdışına fason çalışmaktadır. Bu firmaların fason üretimlerinin % 99,38’inin yurtdışındaki firmalara yapıldığını, bu oran Mobilya sektöründe % 4,93 ve Gıda, içki ve tütün sanayinde ancak % 0,57’dir. Gıda, içki ve tütün sanayi, Metal ana sanayi, Metal eşya-makine, teçhizat ve Orman ürünleri ve mobilya sanayinde % 20’lere yakın oranlarda fason üretim yapan firma bulunurken, Kağıt ve basım sektöründe ve Taş ve toprağa dayalı sanayide fason iş yapan firma yer almamaktadır. Diğer sektörlerde yapılan fason üretim ise ulusal ve özellikle yerel firmalara yapılmaktadır. Fason üretimle ilgili üzerinde önemle durulması gereken bulgulardan biri, *fason iş yaptıran firmaların çoğunluğunun bu işi Mersin İlinde yaptırmadığı, pek çok değişik ilde yer alan firmalara fason iş verildiği ve Adana’nın bu açıdan öne çıktığı olgusudur.* Bu durum bir yandan Mersin-Adana sanayi aksı ve ilişkilerinin önemini gösterirken, öte yandan da Mersin sanayinin kendi içinde bir bütünlüğe ulaşamadığına da işaret etmektedir.

Sonuç olarak, Mersin ekonomik ve sosyal göstergeler açısından Türkiye’de iyi bir konumdadır. DPT’nin 2000 Yılı verilerine dayanarak gerçekleştirdiği “İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmasına (2003)” göre Mersin İkinci derecede gelişmiş iller grubunda yer almaktadır. Bu illerde sosyo-ekonomik göstergeler genellikle Türkiye ortalamasının üzerinde değerler almaktadır. Aynı araştırmaya göre Mersin İller sıralamasında 17. sırada yer almaktadır. Limanı, serbest bölgesi ve Adana-Gaziantep gibi iki sanayi odağının aksında bulunan konumu, tarım potansiyeli, altyapısı ve dinamik nüfusu birlikte düşünüldüğünde son 20 yılda gerekli gelişme performansı gösteremediği açıktır. Nitekim, DPT’nin 1990 Yılı verilerine dayanarak hazırlanan “İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmasına (1996)” göre Mersin 0,6921 endeks değeri ile 10. sırada yer almaktaydı. Geçen 10 Yıllık süreçte 17. sıraya gerilediği görülmektedir.

Yaşam standartları açısından arzu edilir gelişme verimlilik artışlarına dayalı gelişmedir. Bu açıdan Mersin gerek sanayi üretiminde gerekse tarımsal üretimde verimlilik göstergeleri açısından Türkiye ortalamalarının üstündedir. Mersin’de işletmeler ağırlıklı olarak aile işletmeleri biçimindedir ve yatırımlarını kendi kaynakları ile finanse etme yoluna gitmektedir. Bu nedenle özellikle küçük ve orta büyüklükteki işletmelerden oluşan sanayi yapının kısa dönemde değişmeyeceği söylenebilir.

1.4.3.3. İşgücünün Sektörel Dağılımı ve Lojistik İstihdamı

İşgücünün iktisadi faaliyetlere göre dağılımının tahmini, hane halkı işgücü anketleri ve nüfus sayımlarına dayalı olarak verilmektedir. Baz olarak 2000 Yılı nüfus sayımı alındığında elde edilen rakamlar ile Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi baz alındığında elde edilen rakamlar farklı olabilmektedir. Ancak sektörlerin aldığı pay açısından önemli bir farklılık yoktur. 2000 Yılı ile 2007 yılı istihdamın sektörel dağılımını karşılaştırabilmek için TÜİK'in 2000 Yılı Nüfus sayımını baz alan rakamlar kullanılmıştır. Buna göre, Türkiye'de 2000 Yılında toplam istihdamın % 36'sı tarım kesiminde, % 24'ü sanayi, % 17,7'si ticaret sektöründe çalışmaktadır. Ulaştırma-Depolama ve haberleşme sektörü % 4,9'luk paya sahipken, finansal hizmetler % 3,3 ve diğer hizmetler % 14,1 dolayında pay alıyordu. 2007 Yılına gelindiğinde tarım sektörünün istihdamdaki payı % 26,4'e düşmüştür. Bu dönemde istihdam payı düşen tek sektör tarım sektörüdür. Diğer sektörler, payını korumuş veya azda olsa payını arttırabilmiştir.



Şekil 1.121: İstihdam Edilenlerin İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı

Kaynak: TÜİK, İstihdam Edilenlerin İktisadi Faaliyet Kolları

Bölge ve Alt-Bölge bazında veriler 2003-2004 Yılları için TÜİK tarafından yayımlanmıştır. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi, lojistik sektörü TR62 Adana, Mersin Alt Bölgesinde 2003-2004 yılında önemli bir sıçrama göstermiştir. Gerek işyeri sayıları, gerek istihdam gerekse ciro ve brüt yatırımlar açısından çok büyük artışlar yaşanmıştır. 2003-2004

döneminde Türkiye’de lojistik sektörü istihdamı % 14,8 oranında büyüme gösterirken, TR62 Alt-Bölgesinde neredeyse ikiye katlanmıştır.

2004	TR-Türkiye	TR62-Adana Mersin		2003-2004 Büyüme Hızı %	
		Pay %	Türkiye Payı %	TR-Türkiye	TR-62
İşyeri Sayısı	13,2	14,8	5,9	15,8	66,1
İstihdam	10,2	16,4	7,3	14,8	95,7
Ücretler	13,1	18,3	5,1	-	-
Ciro	7,2	9,5	5,5	30,0	108,5
Brüt Yatırımlar	15,2	26,9	6,9	4,9	284

Tablo 1.140: Lojistik Sektörü Temel Göstergeleri (Türkiye, TR-62 Adana, Mersin)
Kaynak: TÜİK.

İl bazında istihdam verileri ancak 2002 genel sanayi ve işyerleri sayımı için mevcuttur. 2002 Yılı Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına göre, Türkiye’deki toplam sanayi-hizmet sektörlerindeki istihdamın (6.453.684 kişi) % 1,71’ini (110.523 kişi) Mersin firmalarınca sağlanmaktadır. Yarattığı istihdam bakımından öne çıkan sektörler baktığımızda, ticaret sektörü (% 37,9) en yüksek katkıyı vermektedir. İmalat sanayi sektörü % 23,5 ile istihdama önemli katkı sağlayan ikinci sektördür. Bu sektörleri diğer hizmetler (% 11,7) ile ulaştırma, depolama ve haberleşme (% 10,0) sektörleri takip etmektedir.

	TÜRKİYE		MERSİN		Mersin'in Türkiye İçindeki Payı %
	İstihdam	Pay %		Pay %	
MADENCİLİK VE TAŞOCAKÇILIĞI	75.841	1,2	359	0,3	0,47
İMALAT	2.126.896	33,0	25.983	23,5	1,22
ELEKTRİK, GAZ VE SU	57.819	0,9	1124	1,0	1,94
İNŞAAT	224.210	3,5	3405	3,1	1,52
TOPTAN VE PERAKENDE TİCARET	2.007.384	31,1	41.869	37,9	2,09
OTEL VE LOKANTALAR	546.088	8,5	9860	8,9	1,81
ULAŞTIRMA, DEPOLAMA VE HABERLEŞME	502.774	7,8	11.028	10,0	2,19
EĞİTİM-SAĞLIK	179.903	2,8	3.916	3,5	2,18
DİĞER HİZMETLER	732.769	11,4	12.979	11,7	1,77
TOPLAM	6.453.684	100,0	110.523	100,0	1,71

Tablo 1.141: Sektörler Temel Göstergeleri (Türkiye, Mersin)

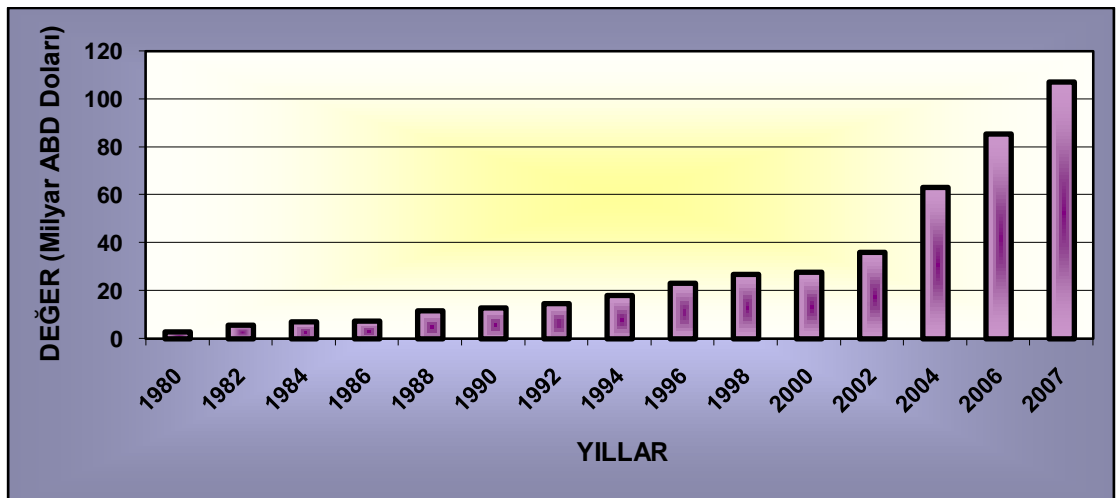
Lojistik sektörünün dar anlamda ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörüne tekabül ettiği düşünülecek olursa, Mersin İli lojistik sektörü Türkiye lojistik sektörü istihdamının % 2,2’sini oluşturmaktadır. Benzer şekilde Mersin lojistik sektörü Mersin’deki toplam sanayi-hizmet sektörleri istihdamının % 10’unu çalıştırmaktadır. Dünya Bankası, OECD ve UNCTAD

raporlarında lojistik sektörünün çerçevesi belirlenirken, genellikle toptan ve perakende ticaret faaliyetleri de (Ayrıca, ulaştırma için gerekli gümrükleme, sigortalama ve mali işlemler de dahil edilmektedir) lojistik faaliyetleri içine dahil edilmektedir. Kısaca, geniş anlamıyla lojistik sektörünün ekonomik katma değere ve istihdama katkısı çok daha yüksek olacaktır.

1.4.3.4. Uluslararası Ticaret

Türkiye ekonomisi 1980 sonrasında, ihracat önderliğinde büyüme ve serbestleşme politikaları uygulamaya koymuştur. Öncelikli hedefler arasında, enflasyonun kontrol altına alınması, destek ve döviz kuru ayarlamalarıyla ihracatın artırılması, ithalatın ve finans sisteminin serbestleştirilmesi sayılabilir. Uzun dönemde ise sermaye hareketlerinin serbestleştirilmesi ve kamunun ekonomideki ağırlığının düşürülmesi amaçlanmıştır. Bu programın doğal bir sonucu olarak devletin doğrudan sanayi yatırımı yapmaması ve sanayi yatırımlarının piyasa şartlarında çalışan özel sektöre bırakılması gerekmiştir. Böyle bir sanayileşme stratejisiyle, ülkenin ihracat gelirleri artacak ve bu artış sayesinde elde edilen gelirler, ülkenin sanayileşmesini dolayısıyla gelişmiş ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeyine ulaşmasını sağlayacaktır.

İzlenen bu politikalar sonucu Türkiye ekonomisi, 1980 sonrasında dış ticaret açısından önemli sayılabilecek gelişmeler elde etmiştir. Bazı yanlış uygulamalardan kaynaklanan sorunları (hayali ihracat vs.) göz ardı edecek olursak, ihracat alanında sağlanan gelişmelerin, 1980 sonrası politikaların en dikkat çekici sonucu olduğu söylenebilir. 1979 yılında 2,3 milyar Amerikan Doları olan toplam ihracat 1990 yılına gelindiğinde 12,9, 2007 yılında ise 107,3 milyar Amerikan Dolarına yükselmiştir.



Şekil 1.122: Türkiye İhracatının Gelişimi (1980-2007)

Kaynak: DTM

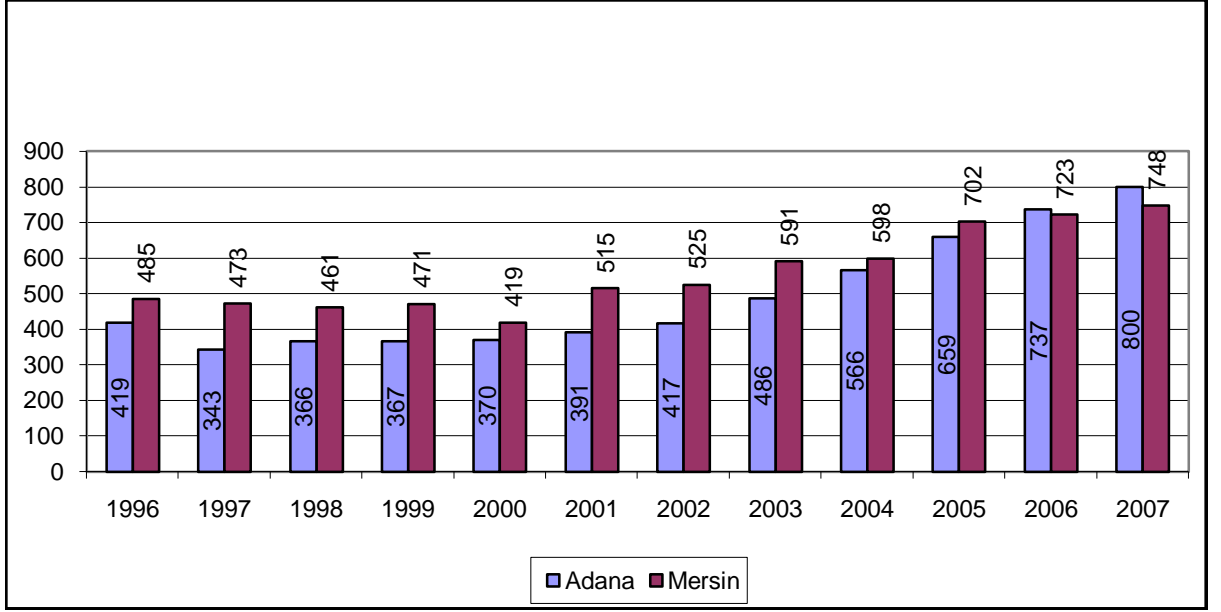
Bu süreçte ihracat içinde tarım ürünlerinin payı gerilerken sanayi ürünlerinin payı hızla artmıştır. 1980 yılında sanayi ürünlerinin ihracat içindeki payı % 36 dolayında iken 1990'a gelindiğinde bu oran % 80'e yaklaşmıştır. Ancak, imalat sanayinde ihracatın yüksek olduğu sektörlere bakıldığında, geleneksel emek yoğun (tekstil, gıda gibi) sektörler olduğu görülmektedir. İthalatta meydana gelen değişmelere baktığımızda, 1980 sonrasında uygulanan ithalat rejimiyle birlikte, ithalat kolaylaştırılmış ve hızlı bir artış trendi izlemiştir. İthalatın yapısına baktığımızda dönemler itibariyle değişiklik gösterse de ara mallarının ağırlıklı bir pay aldığı söylenebilir. Bu üretimde dışa bağımlılığın artarak devam ettiğinin bir işaretidir.

Bu gelişmeler doğal olarak ülke içindeki sanayi ve iktisadi faaliyetlerin mekansal dağılımını etkileyecektir. Nitekim, yerel girişimcilik ve yerel kaynaklarını harekete geçirme becerisi gösterebilen bölgeler, belli sektörlerde uzmanlaşarak dünya piyasalarında bir rekabet avantajı elde edebilirken diğerleri yarışın uzağında kalmaktadır. Mersin İlinin dış ticaret bağlamında bu gelişmelerden nasıl etkilendiğini incelemeye çalışmaktayız.

Gelişimi 1970'lerden önce başlayan Mersin dış ticareti 1980'de önemli bir sıçrama göstermiştir. İhracatın özendirilmesi, Türkiye ekonomisinin Ortadoğu'ya açılışı ve bu ülkelerin pazarlarına yönelmesi, Lübnan iç savaşı ve İran-İrak savaşından sonra Batı Avrupa'dan Ortadoğu'ya yönelen mal akımının Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki iki limanı olan Mersin ve İskenderun'a kayması, bu iki limana olan talebin artmasına yol açan en önemli etkenlerdir. Bu gelişmeler sonucunda, Mersin 1980'lerin başında Türkiye'nin en canlı ticaret merkezlerinden biri olmuş, Mersin Limanı ise Akdeniz ve Ortadoğu çapında önem kazanmıştır.

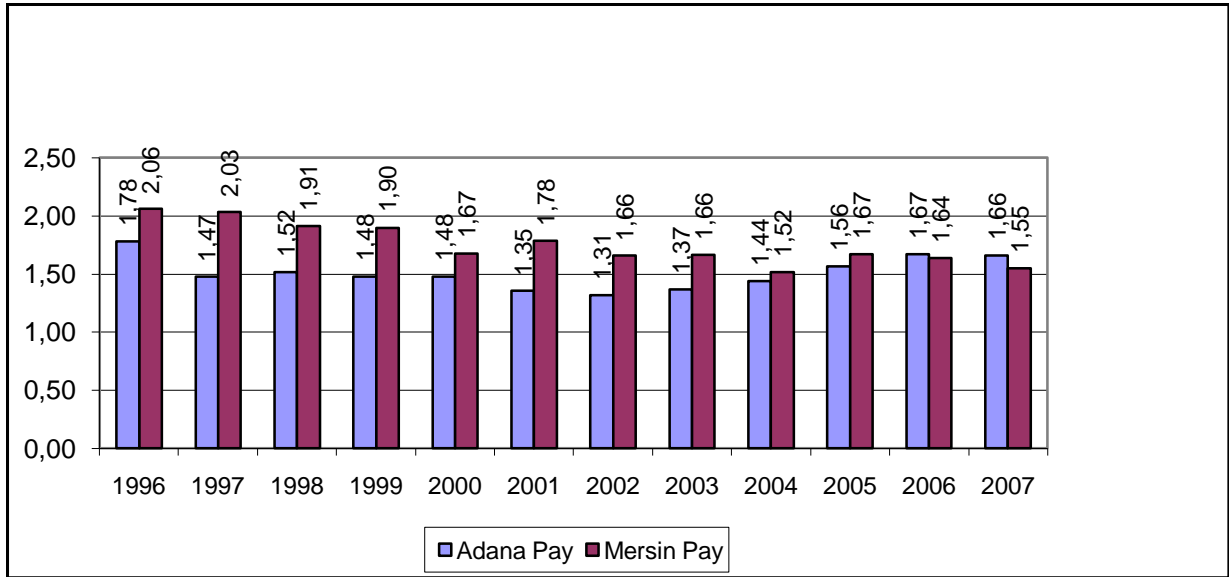
2002 yılı Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımına göre, toptan ve perakende ticaret sektörü istihdamın % 38'ini ulaştırma ve depolama hizmetleri de % 10'una yakınına sağlamaktadır. Kısaca, ticaret Mersin'de işyeri sayısı ve istihdam yönünden birinci sektör durumundadır. Bununla birlikte, liman, serbest bölge, finans sektörü ve ulaşım imkanları gibi altyapı unsurlarının iyi durumda olmasına rağmen son on yıllık dönemde Mersin dış ticareti Türkiye ortalamalarının altında bir performans sergilemiştir. 1997 Yılı ihracat değerini 100 kabul ederek Türkiye geneli ve Mersin İli için bir endeks oluşturduğumuzda bu net olarak görülmektedir. Ülke ihracatı istikrarlı bir artış eğilimi sergileyerek 2007 Yılında Türkiye endeks değeri 408,5 olmuştur. Mersin İli ihracat endeksi Türkiye endeksinden daha düşük bir büyüme sergilediği ve 2007 Yılında Mersin endeksi değeri 282,5 olmaktadır. İthalat için endeks Türkiye değeri 350,2, Mersin için 275,8 değeri almaktadır. Kısaca bu süreçte Mersin İli dış ticareti Türkiye ortalamalarının altında bir performans sergilemiştir.

Aşağıda, Mersin ve Adana İl merkezlerine kayıtlı firmaların sayıları 1996-2007 dönemi için verilmiştir. 1996-2000 döneminde Mersin’de ihracat yapan firma sayısı yerinde saymıştır. Ancak, aynı dönemde Adana ile karşılaştırıldığında Mersin’de ihracat yapan firma sayısının daha fazla olduğunu görmekteyiz. 2001-2007 döneminde firma sayılarının istikrarlı bir artış gösterdiğini görmekteyiz. Ancak, 2000 yılı sonrasında Adana İline kayıtlı ihracat yapan firma sayısı daha hızlı artarak, Mersin’e kayıtlı firma sayısını aşmıştır.



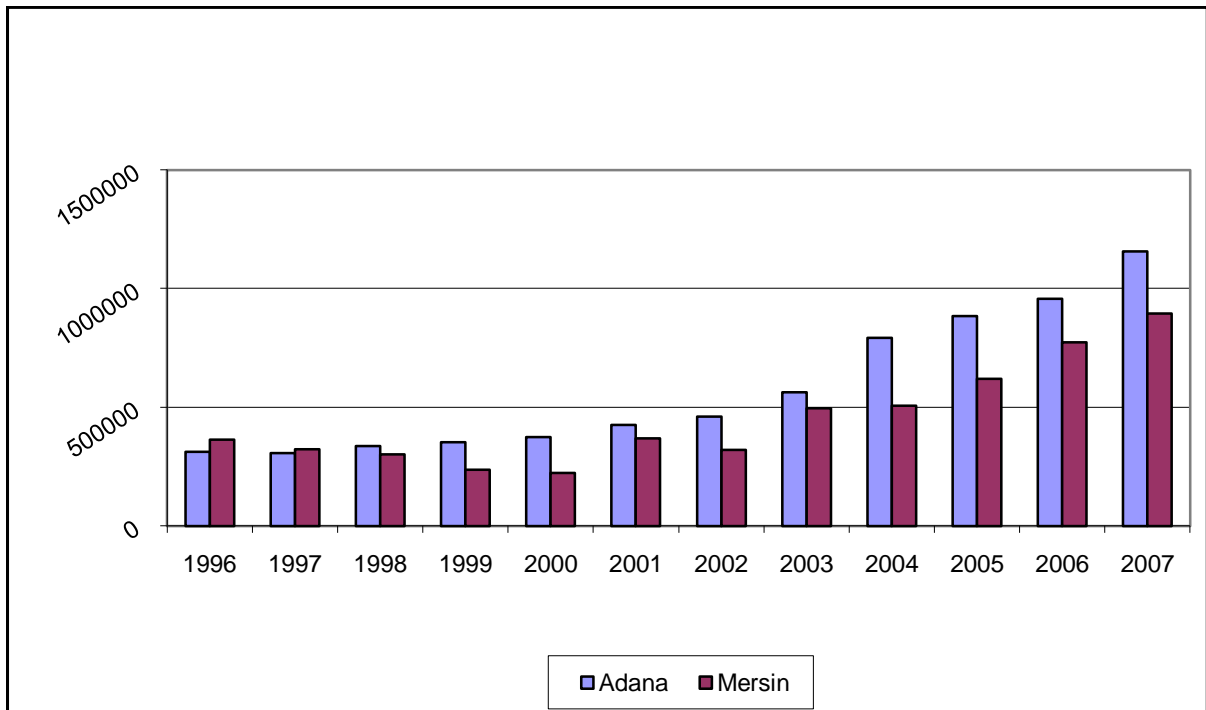
Şekil 1.123: İhracat Yapan Firmalar (Adana - Mersin)

Mersin ve Adana İllerindeki ihracatçı firma sayılarını, Türkiye’deki toplam ihracatçı firma sayılarına oranlayarak, ihracat yapan firmaların yüzde kaçının Mersin ve Adana’da yer aldığını Şekil 1.124’te görmekteyiz. 1996’da Türkiye genelinde ihracat yapan firmalar Türkiye’deki firmaların % 2,06’sını oluşturmaktaydı. Bu oran zaman içinde dalgalanmalar göstermekle birlikte 2007 yılında %1,55’e düşmüştür. Adana İli için benzer bir durum yaşanmakla birlikte 2001 sonrasında Adana İline kayıtlı ihracatçı firmaların Türkiye içindeki payı yükselmeye başlamıştır.

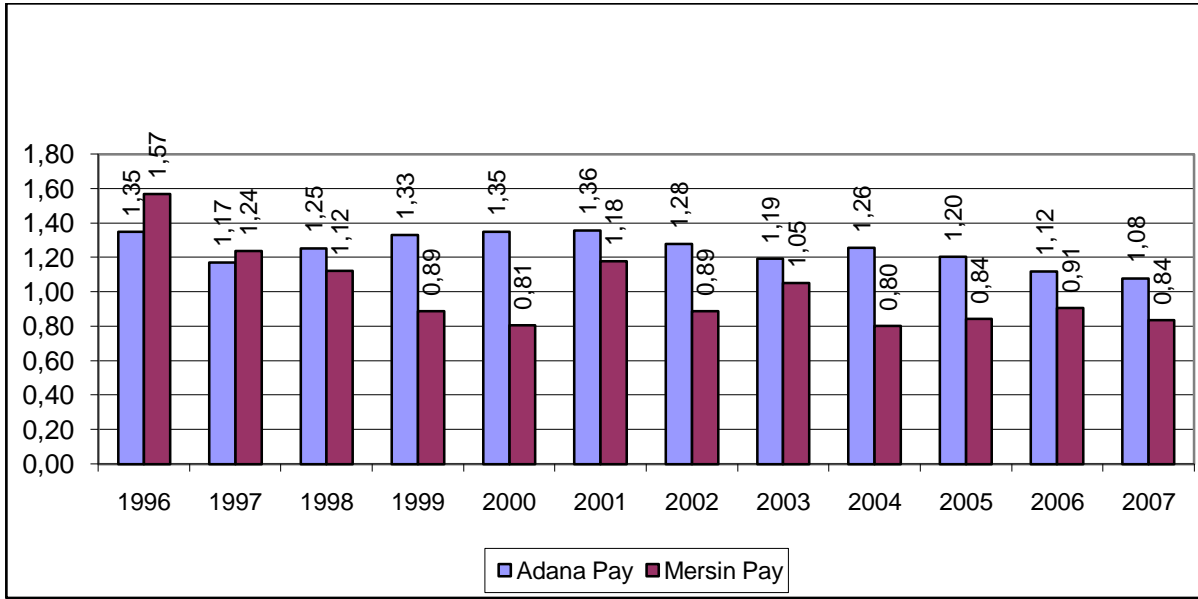


Şekil 1.124: Mersin ve Adana İhracatçı Firmaların Türkiye'deki Toplam İhracatçı Firma Sayılarına Oranı

Mersin ve Adana illerine kayıtlı bu firmaların ihracat değerlerine baktığımızda ise, Mersin firmalarının ihracat değerlerinde 2000 yılına kadar düşme, ancak 2001 sonrasında bir artış eğilimi görülmektedir. Adana firmaları açısından 1996-2007 döneminde başlangıç yıllarında zayıf ancak ilerleyen yıllarda istikrarlı bir artış göze çarpmaktadır.



Şekil 1.125: Adana ve Mersin Firmalarının İhracat Değerleri 1996-2007 (1000 \$)



Şekil 1.126: Mersin ve Adana İhracat Değerlerinin Ülke İhracat Toplamına Oranı (%)

Zaman içinde üretim ve ihracat değerlerinin artması doğaldır, ancak Türkiye'deki artışla kıyasladığımız zaman manzara biraz değişmektedir. Yukarıda, Mersin ve Adana İl ihracat değerlerinin, toplam ülke ihracatı içindeki payları 1996-2007 Dönemi için verilmiştir. Hem Mersin hem de Adana illerinin ülke ihracatındaki payları bu dönemde azalma göstermiştir.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
İHRACATCI FİRMA SAYISI												
Türkiye	23.581	23.281	24.139	24.833	25.031	28.909	31.719	35.587	39.432	42.138	44.159	48.265
Adana	419	343	366	367	370	391	417	486	566	659	737	800
Mersin	485	473	461	471	419	515	525	591	598	702	723	748
Adana (%)	1,78	1,47	1,52	1,48	1,48	1,35	1,31	1,37	1,44	1,56	1,67	1,66
Mersin (%)	2,06	2,03	1,91	1,90	1,67	1,78	1,66	1,66	1,52	1,67	1,64	1,55
İHRACAT DEĞERİ (1.000.000 \$)												
Türkiye	23.224	26.261	26.974	26.587	27.775	31.334	36.059	47.253	63.167	73.476	85.535	107.262
Adana	313	308	338	354	375	425	461	564	794	885	959	1157
Mersin	364	325	303	236	225	370	320	497	507	620	775	896
Adana (%)	1,35	1,17	1,25	1,33	1,35	1,36	1,28	1,19	1,26	1,20	1,12	1,08
Mersin (%)	1,57	1,24	1,12	0,89	0,81	1,18	0,89	1,05	0,80	0,84	0,91	0,84

Tablo 1.142: Türkiye, Mersin ve Adana'da İhracat Yapan Firma Sayıları ve Bu Firmaların İhracat Değerleri (Milyon Dolar)

Kaynak: DTM.

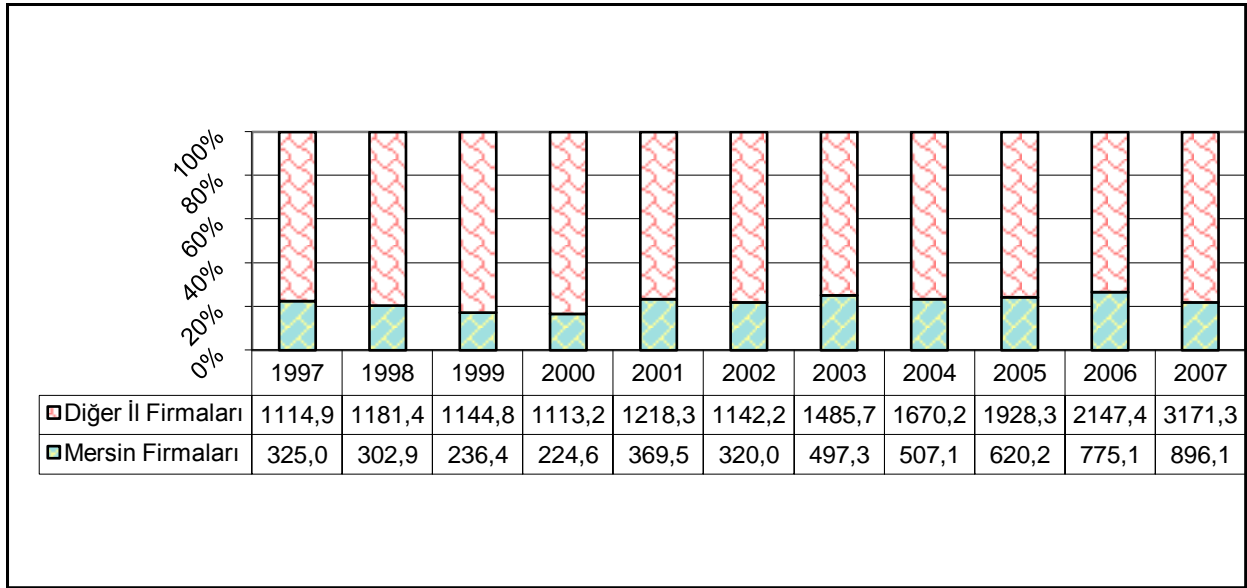
Mersin İline bağılı gümrüklerden yapılan toplam ihracat ve ithalat değerlerinin gelişimine göz attığımızda ise, hem Türkiye’de hem de Mersin’de 1998 yılından 1999 yılına geçerken krizden dolayı ihracatın düştüğü gözlenmektedir. Aşağıda yer alan tabloda da görüleceği üzere ihracat, 2001–2002 arasında Türkiye’de artarken Mersin’de düşmeye devam etmiştir. Türkiye ihracatının % 4-5’ine yakını Mersin gümrüklerinden gerçekleştirilmektedir. Bu oran yıllar içinde küçük de olsa düşüş göstermiştir. 1998 Yılında Türkiye ihracatının % 5,5’i, Mersin’den gerçekleştirilirken, 2007 yılına gelindiğinde bu oran % 3,79’a düşmüştür. İhracatın ithalatı karşılama oranı da 1998-2007 Döneminde % 63,61’den % 51,96’ya düşmüştür. Aynı dönem için Türkiye genelinde ihracatın ithalatı karşılama oranı % 58,94’ten % 63,08’e yükselmiştir.

		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 (6 ay)
İhracat	Türkiye	26.974	26.587	27.775	31.334	36.059	47.253	63.167	73.476	85.535	107.272	81.397
	Mersin	1.484	1.381	1.338	1.588	1.462	1.983	2.177	2.548	2.922	4.067	3.143
	Pay %	5,50	5,20	4,82	5,07	4,06	4,20	3,45	3,47	3,42	3,79	3,86
İthalat	Türkiye	45.921	40.671	54.503	41.399	51.554	69.340	97.540	116.774	139.576	170.063	126.380
	Mersin	23.33	2.047	2.573	2.024	2.744	3.480	4.234	4.721	5.701	7.827	5.675
	Pay %	5,08	5,03	4,72	4,89	5,32	5,02	4,34	4,04	4,08	4,60	4,49
İhr/ith %	Türkiye	58,74	65,37	50,96	75,69	69,94	68,15	64,76	62,92	61,28	63,08	64,41
	Mersin	63,61	67,49	51,99	78,46	53,29	56,99	51,42	53,99	51,26	51,96	55,38

Tablo 1.143: Mersin Gümrüklerinden Gerçekleştirilen İhracat İthalat ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranları (Milyon \$)
Kaynak: TÜİK, Gümrüklere Göre Dış Ticaret İstatistikleri.

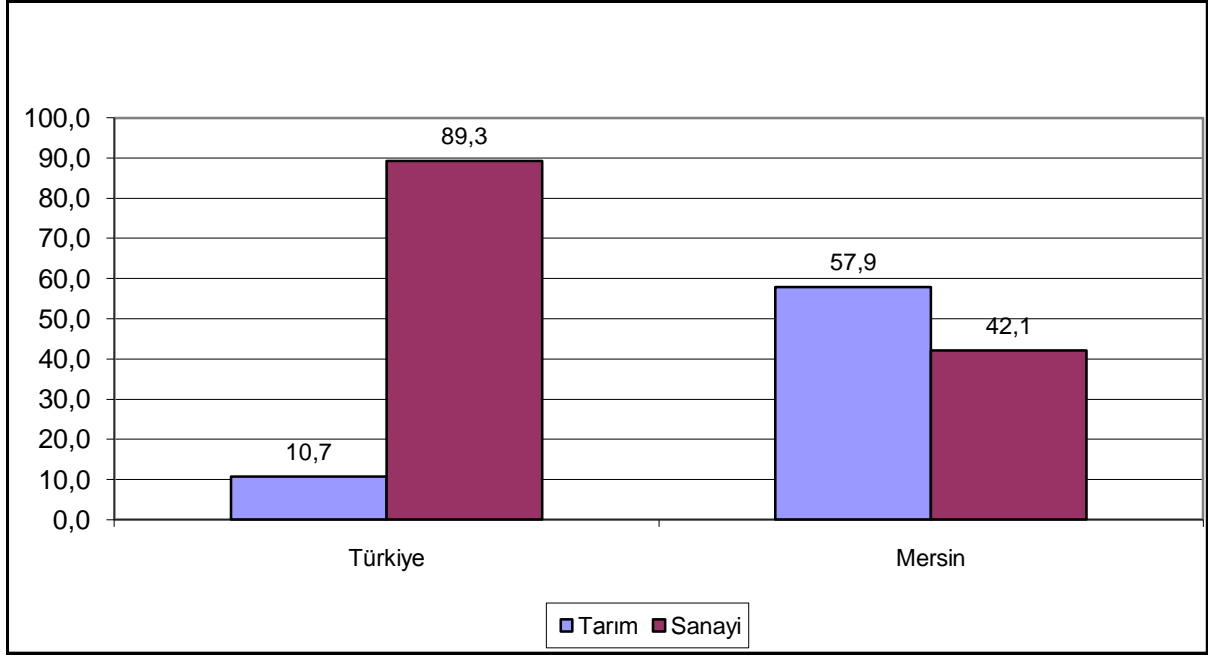
Daha önce ifade edildiği gibi, 1987-2001 Döneminde Türkiye toplam GSYİH’sında Mersin’in payı 2,7-2,8 dolayında dalgalanma göstermiştir. Mersin’in dış ticaretteki (ihracat+ithalat) payının bu oranın üzerinde olması (ortalama % 4,5) İlin dış ticarete aktif ve Türkiye ortalamasının üzerinde olduğunu göstermektedir. Türkiye İhracatçılar Meclisinin (TİM) 2007 ilk 1000 ihracatçı firma sıralamasına göre, Türkiye’deki ilk bin ihracatçı firmanın 11 tanesi Mersin’de faaliyet göstermektedir. İlk 500 büyük ihracatçı firma arasında da 5 tane Mersin firması bulunmaktadır. İlk bine giren bu firmalar 319 Milyon dolar ihracat gerçekleştirmiş ve 3 179 kişiye istihdam sağlamaktadır²¹³.

²¹³ TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi) Yıllık Raporu, 2007, s.127



Şekil 1.127: Mersin Gümrüklerinden Yapılan İhracatın Mersin ve Diğer İllere Kayıtlı Firmalara Göre Dağılımı

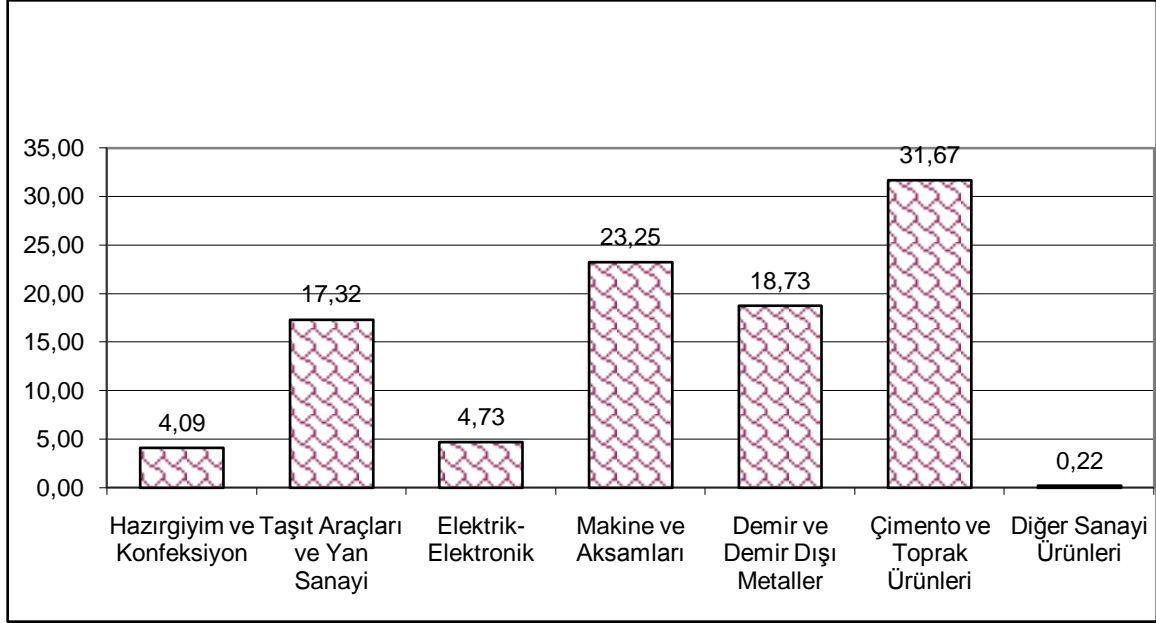
Yukarıda, Mersin gümrüklerinden yapılan ihracatın ne kadarının Mersin ve diğer illere kayıtlı firmalar tarafından yapıldığı 1997-2007 dönemi için verilmiştir. Bu 11 yıllık dönemde Mersin gümrüklerinden yapılan ihracatın ortalama olarak sadece % 22,1'i Mersin'e kayıtlı firmalar tarafından yapılmıştır. Dolayısıyla Mersin'in sahip olduğu alt-yapı diğer illerdeki firmalar tarafından kullanılarak önemli miktarda ihracat gerçekleştirilmektedir. Bu veriler, Mersin'in Çukurova, İç Anadolu ve Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin dışarıya açılan kapısı olduğu yönündeki görüşleri destekler niteliktedir. Nitekim, Mersin'de işyeri, istihdam ve hasıla payları açısından ulaştırma ve depolama sektörünün önemli bir paya sahiptir. Bu da lojistik sektörünün Mersin için taşıdığı önemi betimlemektedir.



Şekil 1.128: Türkiye ve Mersin'de İhracatın Sektörel Dağılımı

Kaynak: TİM.

İhracatın sektör bazında dağılımında Türkiye genelinde sanayi ürünleri %89,3 ağırlığa sahipken, Mersin'de tarım ürünleri %57,9 ağırlıktadır. Günümüz dünya Sanayi ihracatında, en büyük paya makine-teçhizatı ile ulaşım araçları ve kimya sanayi ürünleri sahiptir. Tekstil ve giyim ürünleri ile demir çelik sanayilerinin dünya ticaretindeki payı düşük ve artış hızı düşüktür. Türkiye ihracatında ise, demir-çelik ve tekstil-giyim ağırlıklı bir sanayi yapısına sahipken, Mersin taş ve toprağa dayalı sanayi ürünleri, kimya ve gıda alanında yoğunlaşma söz konusudur. Dolayısıyla Mersin sanayi yapısı dünyadaki ihracat yapısıyla daha uyumlu görünmektedir.



Şekil 1.129: Mersin Sanayi Malları İhracatının Alt Mal Gruplarına Göre Dağılımı (2007)

Kaynak: TİM, İllere ve Fasillara Göre İhracat İstatistikleri

1980 sonrası dönemde Türkiye'nin dış ticareti önemli artışlar göstermiş, dış ticaretin kompozisyonunda da önemli gelişmeler göstermiştir. 1996 Yılındaki Gümrük Birliği, beklendiği gibi dış ticaret ilk birkaç yıl dışında bu artış eğiliminden sapma göstermemiştir. Bununla beraber, ileri teknoloji içeren ürünlerin yer aldığı sektörlerde Türkiye'nin yeterince güçlü olmadığı, ihracatının düşük, buna karşılık ithalatının yüksek olduğu açıktır. Özellikle ticari ve mali kuruluşların, bankacılık ve finans sektörünün gelişmiş olması, dış ilişkilerdeki deneyim, liman ve serbest bölgenin varlığı Mersin İlinin ticari açıdan güçlü bir altyapıya sahip olduğunu göstermektedir. Bu yönüyle Mersin'in Türkiye dış ticaretine sağlayacağı lojistik hizmetleriyle önemli katkı verecek potansiyele sahiptir.

Serbest Bölge

Serbest bölgeler bir ülkenin dış ticaret rejimi için gerekli olan mevzuat ve kısıtlamaların kısmen veya tamamen uygulama dışı bırakıldığı, genellikle uluslararası bir liman ve hava alanı yakınında olan milli sınırlar içinde bulunmakla birlikte gümrük sınırları dışında kabul edilen ve çevre itibarıyla ihracata yönelik faaliyet gösteren, seçilmiş sınai ve ticari alanlardır. Serbest bölgenin kurulmasıyla ülkeye yabancı sermaye çekilerek yeni yatırımların gerçekleştirilmesi, teknoloji transferi yeni pazarlar bulunması ve modern pazarlama yöntemlerinin uygulanması gibi imkânların sağlanması beklenmektedir.

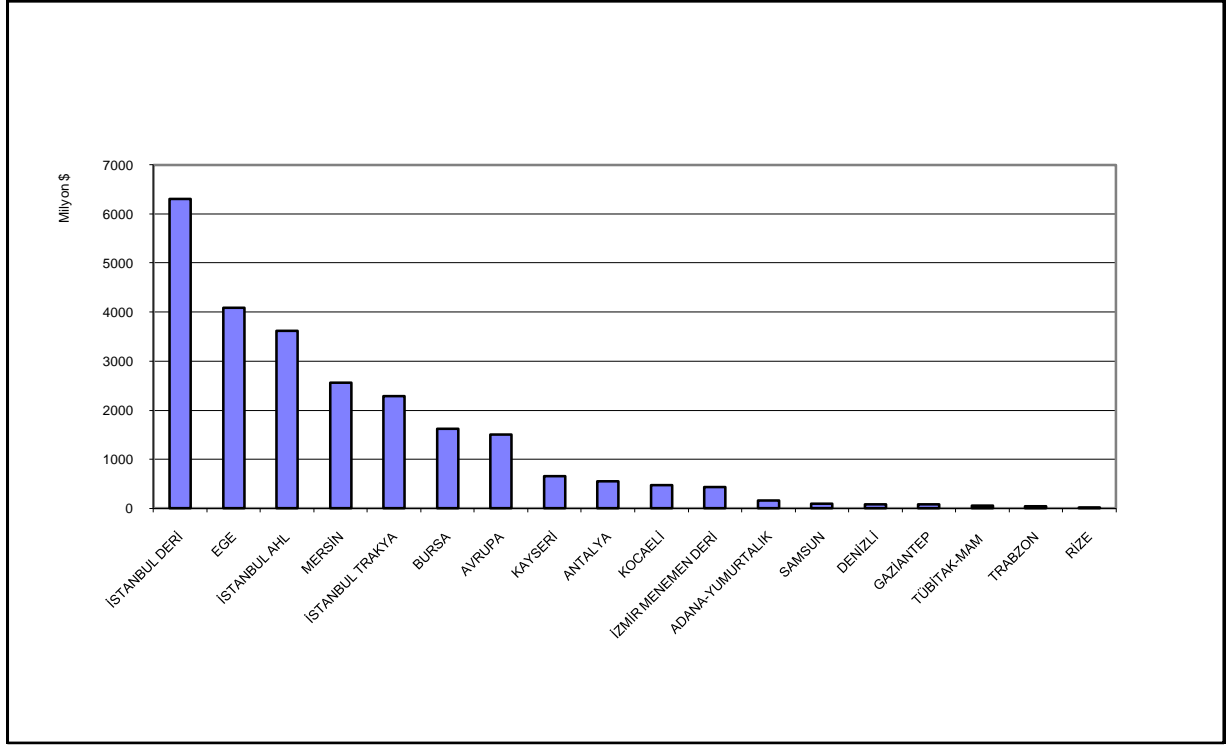
BÖLGELER	2005	2006	% 2006-2005	2007	% 2007-2006
ADANA-YUMURTALIK	84.885	77.110	-9,2	160.757	108,5
ANTALYA	505.262	550.719	9,0	545.511	-0,9
AVRUPA	1.084.377	1.333.360	23,0	1.498.721	12,4
BURSA	2.262.270	1.933.293	-14,5	1.619.125	-16,3
DENİZLİ	169.278	65.900	-61,1	74.784	13,5
EGE	3.766.021	4.001.498	6,3	4.092.781	2,3
GAZİANTEP	132.432	93.910	-29,1	72.786	-22,5
İSTANBUL AHL	3.454.024	3.220.486	-6,8	3.618.897	12,4
İSTANBUL DERİ	6.591.374	6.952.940	5,5	6.312.273	-9,2
İSTANBUL TRAKYA	2.209.771	2.444.484	10,6	2.290.343	-6,3
İZMİR MENEMEN DERİ	314.865	383.072	21,7	423.836	10,6
KAYSERİ	362.405	520.142	43,5	646.906	24,4
KOCAELİ	182.730	254.808	39,4	467.128	83,3
MERSİN	2.128.181	1.884.005	-11,5	2.556.331	35,7
RİZE	20.824	7.955	-61,8	11.561	45,3
SAMSUN	58.638	54.593	-6,9	95.775	75,4
TRABZON	15.514	13.587	-12,4	38.762	185,3
TÜBİTAK-MAM	14.842	30.414	104,9	47.056	54,7
TOPLAM-TOTAL	23.362.828	23.824.029	2,0	24.573.445	3,1

Tablo 1.144: Türkiye Serbest Bölgelerinde Yıllık Ticaret Hacimleri (1000 ABD \$) ve Büyüme Hızı (%)
Kaynak: DTM.

Not: Doğu Anadolu ve Mardin Serbest Bölgelerinde kayda değer bir ticaret hacmi bulunmamaktadır.

Serbest bölgeler özellikle Gelişmekte olan ülkelerde, yabancı sermaye yatırımlarını çekmek, yerli üreticilerin dünya fiyatlarıyla girdi temin etmelerini sağlayarak uluslararası rekabet güçlerine katkıda bulunmak, ihracata dönük sanayilerin gelişmesini teşvik etmek, döviz girişine katkı sağlamak, yeni iş imkanları yaratarak ülkenin istihdam sorununun çözümüne yardımcı olmak, ileri üretim ve yönetim tekniklerinin ülkeye transferini sağlayarak yaşam standartlarının artmasına yardımcı olmak gibi çok değişik amaçlarla kurulmaktadır.

Serbest bölgedeki mevzuat esnekliği ithalat, ihracat ve transit ticareti hızlandırmakta, vergi muafiyeti ucuz işgücü ve sağlanan diğer kolaylıklar nedeniyle firmaların üretim maliyetleri düşmekte; böylece serbest bölgeye sahip ülkeler, uluslararası pazarlarda rekabet güçlerini artırmaktadır. Ülkeler yabancı sermayeyi serbest bölgelere çekebilmek amacıyla, bu bölgelerde faaliyet gösteren firmalara çeşitli vergi muafiyetleri ile serbestçe kar transferi yapma ve her türlü üretim girdisini gümrüksüz ithal edebilme imkanı tanımakta, uluslararası standartlara uygun nitelikte alt yapı hizmetlerini ve ucuz işgücü imkanlarını sağlamaktadır.



Şekil 1.130: Türkiye'deki Serbest Bölgelerin Ticaret Hacimleri (2007)

Mersin Serbest Bölgesinde, Mersin Serbest Bölge Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ve Mersin Emniyet Amirliği olmak üzere dört kamu birimi ile MESBAŞ (Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş.) görev yapmaktadır. Halen 6.845 kişinin çalıştığı Mersin Serbest Bölgesinde ilk ticari faaliyetler 1988 yılında 5 firma ile başlamış, 2007'de firma sayısı 577'ye ulaşmıştır. 2006'da Mersin Serbest Bölgesinin Ticaret hacmi % 11,5 düşerken, 2007'de ticaret hacmi %35,7 artış göstermiştir.

Türkiye'nin iç ve dış ticaretinde önemli bir ticaret merkezi durumunda olan Mersin Serbest Bölgesi 2007 yılı itibariyle, 24.573.445 bin dolar olan Türkiye Serbest Bölge Ticaret hacminin % 10,4 olan 2.556.331 bin Amerikan Doları ticaret hacmi ile Türkiye'nin 4. büyük Serbest Bölgesi'dir. 2007 yılı itibariyle ticaret hacminin, % 20'si tarım, % 80'i sanayi ürünlerinden oluşmaktadır. Serbest Bölgeden yapılan ticaretin % 39'luk bölümü yurt içiyle yapılırken, yurt dışı ticaret en çok % 23 ile OECD ülkeleri (% 12 AB Ülkeleri, % 11 diğer OECD) ile yapılmaktadır. Ayrıca, ticaret hacminin % 18'i İslam Ülkeleri ile yapılmaktadır.

Yıllar	Türkiye'den Bölgeye	Bölgeden Türkiye'ye	Yurtdışından Bölgeye	Bölgeden Yurtdışına	Toplam
1988	42.907.731	53.914.643	34.326.630	21.298.115	152.447.119
1989	17.007.298	35.413.950	45.761.948	19.599.144	117.782.340
1990	49.632.280	111.937.883	90.474.073	20.488.692	272.532.928
1991	108.567.128	161.862.503	104.665.717	45.258.524	420.353.872
1992	73.705.978	140.356.776	138.787.973	61.790.726	414.641.453
1993	93.928.711	176.965.976	174.391.744	97.861.675	543.148.106
1994	175.046.421	316.130.099	275.713.772	160.850.169	927.740.461
1995	176.377.518	437.822.288	537.778.877	247.998.869	1.399.977.552
1996	149.548.403	516.762.647	714.108.430	269.712.828	1.650.132.308
1997	120.803.783	626.264.396	730.812.613	314.719.516	1.792.600.308
1998	104.676.999	652.612.607	704.539.524	235.238.654	1.697.067.784
1999	132.931.225	540.331.100	559.330.551	271.849.158	1.504.442.034
2000	108.616.412	647.258.423	762.986.470	248.993.006	1.767.854.311
2001	92.025.011	471.694.842	527.510.645	246.559.569	1.337.790.067
2002	118.254.882	520.558.964	658.194.544	346.131.748	1.643.140.138
2003	228.653.332	896.677.229	1.114.634.997	553.346.211	2.766.311.767
2004	214.639.246	826.134.528	1.078.632.845	600.608.967	1.641.382.741
2005	202.056.725	566.485.778	794.070.123	567.272.157	1.335.814.660
2006	220.728.753	494.774.673	649.055.007	519.446.325	1.234.949.751
2007	306.653.957	663.330.927	898.422.429	687.923.582	1.657.908.466

Tablo 1.145: Serbest Bölge Toplam Ticaret Hacmi (\$)

Mersin Serbest Bölge alanını genişletmek ve yeni yatırımcılara imkan tanıyabilmek amacıyla, serbest bölgeye sınır komşusu durumunda bulunan Köy Hizmetleri'nin kullanımındaki 60 dönümlük alanın serbest bölge kullanım amaçlı tahsisi için, idari ve teknik işlemlere ilişkin çalışmalar sürmektedir.

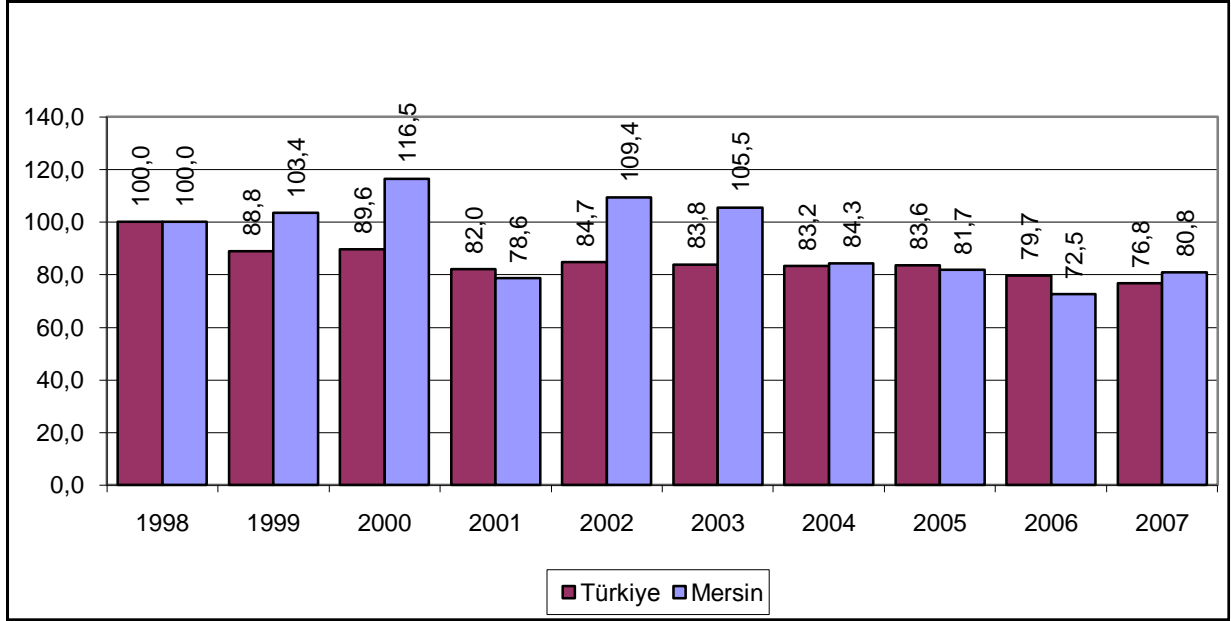
1.4.3.5. Kamu Sektörü Yatırımları ve Genel Bütçe Payları

Yatırım, ekonominin sermaye stokuna yapılan net ilaveler olarak tanımlanır. Bu tanım, özel ve kamu kesiminde yer alan bütün firmaların yatırımlarını, kamunun sosyal ve ekonomik altyapı yatırımları ile özel kesimin ve kamunun konut ve bina yatırımlarını kapsar. Ayrıca, firmaların stoklarındaki değişimler de toplam yatırımların bir parçası kabul edilir. Türkiye ekonomisi için kamu yatırımları, özellikle kamu altyapı yatırımları, sermaye birikiminin ve dolayısıyla büyümenin en önde gelen belirleyicisi olarak kabul edilmektedir. Türkiye'de kamu yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı zaman içinde farklılıklar göstermektedir. 1980 yılında kamu yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı % 40 iken, 1985'te % 45,5, 1990

yılında 30,8, 1995'te 17,5, 2000 yılında 30,1 ve 2005'te % 25 civarında gerçekleşmiştir. DPT verilerinden anlaşılacağı gibi, bazı yıllarda kamu yatırımlarının toplam yatırım içindeki payı %20'nin altına inmekte, bazı yıllarda ise % 40'ın üzerine çıkabilmektedir.

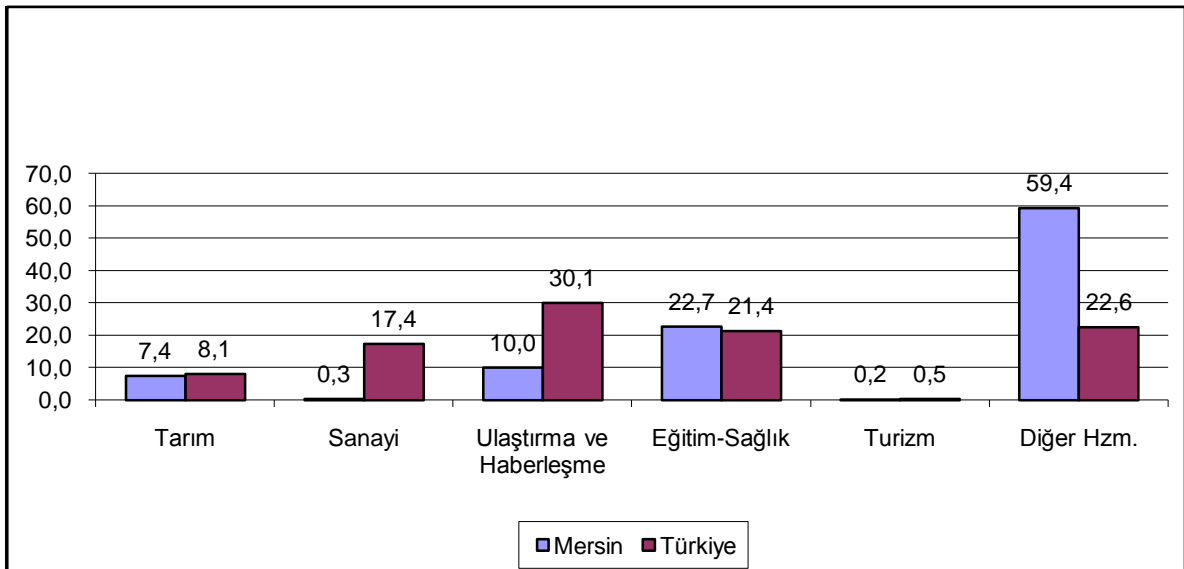
Türkiye'de iller bazında toplam yatırımlar için herhangi bir seri olmadığı gibi bunun özel ve kamu ayırımı da bilinmemektedir. Uygulanan teşvik tedbirlerine bağlı olarak, gerçekleşen yatırımlar özel yatırımlar için bir veri kaynağı olarak önerilmekle birlikte güvenilir bir kaynak olmadığı araştırmacılarca genel kabul görmektedir. Bu nedenle, veri kaynağı olan kamu kesimi yatırımları ele alınmıştır. Türkiye'de kamu yatırımlarının GSMH'ye oranı 1980'de 8,7, 1985 yılında % 9,2, 1990 yılında % 7, 1995'te % 4,2, 2000 yılında 6,8 ve 2005 için bu oran % 5 civarında gerçekleşmiştir. Mersin İlinde kamu yatırımları 1991-2000 arası on yıllık dönemde ortalama olarak il hasılasının % 2,2'si civarında gerçekleşmiştir.

Kamu yatırımlarının zaman içinde gösterdiği eğilimleri, yani yatırımların reel büyüme yolunu izlemek ve değerlendirmek için, sabit fiyatlarla zaman serilerine ihtiyaç duyulur. Aşağıda yet alan grafik, Türkiye'de ve Mersin İlinde kamu (sabit 1998 fiyatlarıyla) yatırımlarının 1998-2007 Dönemindeki seyrini vermektedir. Grafikte 1998 yılı yatırım değeri 100 kabul edilerek endeks oluşturulmuştur. Mersin'de kamu yatırımları 1998 yılından başlayarak 2000 yılına kadar artmış ve kriz yılını (2001) göz ardı edecek olursak, 2002 yılından itibaren sürekli azalmıştır. Genel eğilim olarak bu dönemde Türkiye toplam kamu yatırımları sürekli bir azalma eğilimi sergileyerek 1998'de 100 olan endeks değeri 2007'de 76,8'e düşmüştür. Aynı dönemde Mersin ili kamu yatırımları büyüme çizgisi genel olarak Türkiye ortalamasının üzerinde kalmıştır. Mersin için 2007 yılında endeks 80,8 değeri almıştır.



Şekil 1.131: Türkiye ve Mersin'de Kamu Yatırımlarının Gelişimi (1998-2007)

Devlet Planlama Teşkilatının İl göstergelerine göre, 1990-1996 kamu yatırımları sıralamasında Mersin 8. sırada yer almıştır. Ancak sonraki dönemde istisnai bir iki yıl dışında Mersin'de kamu yatırımları azalma eğilimi taşımıştır. Adana-Mersin Alt Bölgesine (TR62) baktığımızda toplam kamu yatırımları 2007 yılında 530.101 bin TL, olup, Türkiye geneli için söz konusu yıllarda kamu yatırımı, 21.513.108 bin TL'dir. Bölge Türkiye toplam kamu yatırımları içinde % 2,46'lık bir paya sahiptir.



Şekil 1.132: Mersin Kamu Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2007)

Kamu yatırımlarının analizinde il bazında gerçekleşen yatırımların sektör bazında dağılımı da önemlidir. Yukarıda yer alan grafikte, Mersin ve Türkiye kamu yatırımlarının 2007 yılındaki sektörel dağılımı verilmiştir. 2007 yılında Mersin’de gerçekleşen kamu yatırımlarında en önemli payı % 59,4 ile diğer hizmetler sektörü almıştır. Daha sonra sırasıyla, eğitim-sağlık (% 22,7), ulaştırma-haberleşme (% 10,0) ve tarım (% 7,4) sektörleri gelmektedir. Madencilik, enerji, imalat ve konut alanında kamu yatırımları Mersin ilinde yok denecek kadar azdır.

Adana-Mersin Alt Bölgesi ve bölge illeri kendi arasında değerlendirildiğinde toplam kamu yatırımları açısından; Mersin ilinin bölgede ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bölgede sektörler bazında bir değerlendirme yapıldığında ise madencilik, enerji, imalat, turizm ve konutta kamu yatırımı yok denecek kadar düşük düşüktür. Ağırlıklı olarak kamu yatırımları diğer kamu hizmetleri, eğitim-sağlık ile ulaştırma haberleşme sektörlerinde toplanmıştır.

Yukarıdaki veriler ışığında, Mersin’de 2002’den sonra kamu yatırımlarında gözlenen genel düşme eğiliminin, aynı dönemde toplam kamu yatırımlarında ülke genelinde gözlenen ılımlı düzeydeki negatif gelişmenin sonucu olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bir ülke veya bölge ekonomisi için kamu yatırımları, özellikle kamu altyapı yatırımları, sermaye birikimi ve dolayısıyla büyüme için önemli bir etkidir. Ancak, kamu yatırımlarının büyüklüğü kadar, biçimi ve bölge ekonomisiyle bütünleşmesi de önem taşımaktadır. Mersin’de kamu yatırımları ilin ekonomik gelişmesinin başlamasına katkı vermiş olsa da sanayileşme ve ekonomik faaliyetlerin kümelenmesinde itici güç olamamıştır.

Adana-Mersin (TR62) Alt bölgesi illerinin vergi gelirleri brüt tahsilat miktarının Türkiye toplamına oranı % 2,38 olup, tahsilat il sıralamasında Mersin 13., Adana 51. sırada yer almaktadır. İller itibari ile tahsilat oranına baktığımızda; % 85,21 ile Adana ilinin önde geldiği görülmektedir. İllerin söz konusu değerleri % 93,57 olan Türkiye ortalamasının altındadır.

VERGİ GÖSTERGELERİ	BİRİM	ADANA ALT BÖLGESİ İLLERİ		BÖLGE TOPLAMI	TÜRKİYE TOPLAMI	BÖLGE %
		Adana	Mersin			
Brüt Tahakkuk (Milyon)	TL	1.195.289.860	1.636.995.293	2.832.285.153	118.979.991.925	2,38
Brüt Tahsilat (Milyon)	TL	1.018.480.964	1.491.325.730	2.509.806.693	111.325.214.478	2,25
Tahsilat Oranı	%	85,21	91,10		93,57	
Tahsilat İl Sırası	SIRA	(51)	(13)			
Tahsilat Artışı	%	14,31	30,08		23,84	
İlin Tahsilat İçindeki Payı	%	0,91	1,34		100,00	
İlin Tah. Vergi Sıralaması	SIRA	(8)	(6)			

Tablo 1.146: İllerin Vergi Gelirleri
KAYNAK:KOSGEB 2006.

Vergi türlerine göre vergi mükellefi sayılarına baktığımızda; Türkiye’de en fazla vergi mükellefi katma değer vergisi ile gelir stopaj vergisi mükellefleridir. Bunu sırası ile Bölgede katma değer vergisi ile gelir vergisi mükellefleri izlemektedir. Bölge toplam değerleri Türkiye değerleri ile karşılaştırıldığında % 5,41’lik payla basit usul vergilendirilen mükelleflerin diğer mükelleflere göre Türkiye toplamı içindeki payı açısından ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

FAAL VERGİ MÜKELLEF SAYILARI	ADANA ALT BÖLGESİ İLLERİ		BÖLGE TOPLAMI	TÜRKİYE TOPLAMI	BÖLGE %
	Adana	Mersin			
Gelir Vergisi	40.285	37.695	77.980	1.774.568	4,39
Gelir Stopaj Vergisi	51.357	47.986	99.343	2.141.913	4,64
G.M.S.İ. Mükellef Sayısı	10.263	5.945	16.208	573.308	2,83
Basit Usul Vergilendirilen	21.251	22.777	44.028	814.532	5,41
Kurumlar Vergisi	13.136	11.909	25.045	632.093	3,96
Katma Değer Vergisi	50.357	46.562	96.919	2.230.815	4,34

Tablo 1.147: Vergi Türlerine Göre Vergi Mükellefi Sayıları

KAYNAK: KOSGEB, 2006.

Kişi başına düşen genel bütçe gelirleri Türkiye sıralamasında Mersin Türkiye ortalamasının üstünde ve 10. sıradadır. Adana-Mersin Alt Bölgesindeki kişi başına gelir ve kurumlar vergisi Miktarı; Türkiye ortalamasının % 52’si kadardır. Türkiye sıralamasında Adana 12., Mersin 31. sıradadır. Kişi başına düşen kamu yatırımları Miktarında; 1995-2000 yılları arasında Mersin bölgede en çok pay alan il konumunda Türkiye ortalamasının üzerinde olup 23. sıradadır. Adana ise 70. sıradadır. Kişi başına düşen Teşvik Belgeleri Yatırım Tutarında; Mersin 37. sırada ve ortalamanın altındadır, Adana ise (1995-2000) Türkiye ortalamasının üzerinde ve 14. sıradadır.

1.4.4. Mersin Fiziksel Yapısı

Mersin, Türkiye’nin diğer önemli kentleri gibi 1950’li yıllardan itibaren önemli ölçüde göç almış, süreç içinde kentte yapılan ulaştırma ve sanayi yatırımları ile bir tarım kenti olmaktan çıkarak, çok sektörlü bir ekonomiye geçiş yapmıştır. Şüphesiz ki, bu dönüşümün temel taşıyıcısı Mersin Limanı olmuştur. Uzun süreden beridir ülkenin en önemli limanlarından birisi olan Mersin Limanı, kenti ulusal ve Orta-Uzak Doğu uluslararası ticaretinin önemli merkezlerinden birisi haline getirmiştir. Zaman içindeki bu fonksiyonel dönüşüm kentin fiziksel yapısını da etkilemiş ve şekillendirmiştir. Yoğun iç göç, Mersin’de de diğer kentlerde rastladığımız benzer sorunlara neden olmuştur. Bunlar, hisseli parsel şeklinde gelişen gecekondulaşma, yeterli donatı

alanına sahip olmadan tek düze yapılaşma, eski kent merkezinde yaşanan kentsel işlev değişikliği ve sonuçta kent karakterinin ortadan kalkmasıdır.

Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2004 yılından önce, üç ilçe belediyesi (Akdeniz, Yenişehir ve Toroslar) ile yaklaşık 9.500 hektarlık bir alana sahipken, 5216 sayılı yeni yasayla görev alanı 82.000 hektara ulaşmıştır. Batıda, Mezitli, Çiflik, Kuyuluk, Davultepe, Tece, kuzeyde Dorukkent, Değirmençay, Soğucak, Gözne, doğuda, Yalınayak, Arpaçsakalar, Diklitaş, Karacailyas, Bahçeli, Bağcılar, Yenitaşkent, Kazanlı, Huzurkent, Adanalıoğlu Belediyeleri ile 49 köy Büyükşehir Belediyesi'ne bağlanmıştır.

1.4.4.1. Kentin Doğal ve Topografik Yapısı

Mersin, Çukurova'nın batıdaki sınırını oluşturan yerleşim birimidir. Kent, Akdeniz kıyısından başlayarak Toros Dağları arasında kalan düzlük ve düşük eğimli arazilerde yerleşmiştir. Topoğrafya yer yer akarsu vadileriyle bölünmüştür. Belediye sınırları içinde bulunan akarsular Deliçay, Çavuşlu, Müftü, Mezitli ve Tece Dereleri ile bunların kollarıdır. Bu akarsular yaz aylarında genellikle kurumaktadır. Kentsel yerleşim biriminin ağırlıklı çoğunluğu (% 95'i) 0-100 metre arasındaki yükseltilerde yerleşmiştir. Bu kuşak, aynı zamanda genellikle yüksek kaliteli tarımsal arazilerin de bulunduğu bölgelerdir. Yerleşimin bulunmadığı alanlarda halen yoğun tarımsal faaliyetler yapılmaktadır. Bu kodun üzerinde yerleşmeler bulunmaktaysa da, daha çok kırsal nitelikteki yerleşimlerden oluşmaktadır. 500 metreye kadar olan kuşak, Akdeniz Bölgesi'nin karakteristik bitki örtüsü olan makilerle kaplıdır. Bu yükselti eşiğinden sonra orman alanları başlamakta, değişik tür ve nitelikteki ormanlar 2000 metreye kadar sürmektedir. Bu yükselti sonrasında da otlaklar yer almaktadır. Mersin yakın gerisindeki en yüksek kuzey nokta ise 3500 metre yüksekliğindeki tepedir. Yükselti niteliklerine yönelik genel bir açıklama aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Yükselti Kuşakları	Nitelik	Alan (ha)	%
0-100 metre	Kıyı düzlükleri, ova ve vadiler, kentsel, kırsal yerleşmeler	31.344	38,2
100-500 metre	Dalgalı, eğimli, oavadan dağlık bölgeye geçiş alanı	29.359	35,8
500-900 metre	Yayla, plato ve sekiler, yayla yerleşmeleri	14.546	17,7
900-1300 metre	Dağlık ormanlık bölge, kırsal yerleşmeler	6.088	7,4
1300-üzeri	Dağlık ormanlık bölge	615	0,9
Büyükşehir Belediyesi		81.952	100,0

Tablo 1.148 : Yükselti Kuşaklarının Alansal Dağılımı

Kaynak: Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, Mersin Büyükşehir Belediyesi

Kentin yerleşik alanında genel eğim fazla olmayıp; otoyolun güneyindeki alanlarda %5 civarında seyrederek, otoyolun kuzeyine bu eğimin üstüne çıkmaktadır. Bu nedenle, Mersin, eğim kriteri açısından her zaman yerleşime büyük bir uygunluk göstermektedir. Kentin zaman içindeki gelişimi de kıyılardan başlayarak, eğimin uygun olduğu kuzeye ve batıya doğru yönelmiştir. Kentin hemen hemen tamamına yakınının yönelimi güney cephelidir. Bu yönelim kışın konut ısıtımında enerji tasarrufu sağlarken, yaz aylarında ise maruz kalınan yoğun güneş nedeniyle, soğutmak için yüksek miktarda enerji ihtiyacına neden olabilmektedir.

Kentin kıyı bölgesinde üç mevsim yaşanmakta olup, nemli bir iklime sahip bu bölgede hakim rüzgar yönü güneybatıdır. Yılın büyük bir bölümünün açık ve az bulutlu olduğu bölgelerde yılda yağışlı gün sayısı 62 gündür. Mersin’de iklim hem kıyı/deniz turizminin geliştirilmesi, hem de turizm faaliyetlerinin sürdürülebileceği mevsim süresi açısından (Mayıs – Ekim ayları arası) oldukça büyük avantajlar sağlamaktadır. Yılda ortalama 6,5 aylık güneşlenme ve uygun deniz suyu sıcaklığı süresi, bölgedeki turizm potansiyeli açısından dikkat çekicidir. Yalnız kıyı turizmi değil, 500 – 1000 metre yükseklikte yapılabilen yayla turizmi sayesinde, yerli ve yabancı turistlere farklı bir alternatif sunulmaktadır. Her ne kadar nem faktörü bölgedeki beşeri ve planlama faaliyetlerini olumsuz etkilese de; nemli ve rüzgar alan konumuyla, kıyıda düşük yoğunluklu yerleşim önerilerek, aktif yeşil alan ve yapı kitlelerinin arası hava koridorları oluşturulabilir, insanların ve kentsel bölgelerin hava alması sağlanabilir. Ancak Mersin’in mekansal büyümesi ne yazık ki bunun tersine bir gelişim göstermiş; nem ve sıcaklık, kent içinde özellikle yaz aylarında yoğunlaşmakta yaşamı olumsuz

etkilemektedir. Kentin hakim rüzgar yönü güney-batı ve güneydir. Mersin'in son 30 yıllık iklim ölçümleri ortalamaları aşağıda gösterilmiştir.

Aylar	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Gerçekleşen Ortalama Değerler (1975 - 2006)												
Ortalama Sıcaklık (°C)	10,5	11,0	13,8	17,7	21,5	25,2	27,9	28,2	25,8	21,4	15,9	11,9
Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	14,8	15,4	17,9	21,4	24,7	27,8	30,5	31,2	29,8	26,7	21,1	16,3
Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	6,9	7,2	9,6	13,5	17,3	21,3	24,4	24,6	21,5	17,1	11,9	8,4
Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	5,1	5,7	6,8	7,6	8,7	10,0	10,1	10,1	9,4	7,8	5,9	4,8
Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	9,9	9,3	7,9	7,8	5,7	2,7	1,9	1,7	2,0	5,3	7,5	10,5

Tablo 1.149 : Mersin Meteoroloji İstasyonu'nun 2003 yılı meteorolojik değerleri

Kaynak: <http://www.dmi.gov.tr/2006/tahmin/tahmin-iller.aspx?m=MERSIN>

2005 yılında yapılan 1/25.000 ölçekli gözleme dayalı jeolojik etüt raporuna göre kentteki hakim jeolojik formasyonlar: Yamaç Molozu, Alüvyon, Kaliş, Handere Formasyonu, Kuzgun Formasyonu, Güvenç Formasyonu, Karaisalı Formasyonu, Kaplankaya Formasyonu, Gildirli Formasyonu, Ofiyolitik Melanj, Karahamzauşağı Formasyonu şeklinde olup, ağırlıklı jeolojik yapı alüvyondur. Mersin ve yakın civarının Doğu Anadolu Fayı Sismik Kuşağı ve Ecemiş Fay Zonu içerisinde yer aldığı belirtilmiştir. Doğu Anadolu Fayı'nın sol yönlü, doğrultu atımlı bir fay olup Antakya'dan Karlıova'ya kadar uzandığı, genel doğrultusunun Kuzeydoğu – Güneybatı olduğu bildirilmektedir. Fay zonu 2-3 kilometre genişliğinde olup; çok sayıda yer yer sürekli paralel ve verev, yer yer süreksiz ve kesişen fay izlerinden oluştuğu belirtilmiştir. Etüt sonucunda, belediye ve mücavir alan sınırlarındaki yerleşimler dört ana grupta toplanmıştır:

Uygun Alanlar (UA): Eğimin yerleşime engel olmadığı/heyelan ve deprem riski taşımayan alanlar.

Önlemlenilen Alanlar (ÖA): Yüksek eğimli topografya, küçük çapta kaya düşmesi, yüzey ve yağış suyu tehlikesi, suya hassas zeminlerin var olduğu alanlar olup; şu önlemler tavsiye edilmektedir:

- Topoğrafik eğimin yüksek olduğu, yüksek eğimli şevlerin bulunduğu alanlarda; teraslama, şevlerin yatırılması, kademe oluşturulması ve istinat duvarları,
- Küçük çaptaki kaya düşmesi risklerine karşı kaya temizliği,
- Yüzey ve yağış sularının etkilerine karşı çevre drenajı,
- Suya hassas zeminlerin varlığında her yapı için temel drenajı.

Jeolojik/Jeo-teknik Etüt Gerektiren Alanlar (JEGA): Kohezyonsuz zeminde sıvılaşma riski bulunan ve yer altı suyunun bazı yerlerde yüzeye yakın olduğu alanlar olup, şu önemler tavsiye edilmektedir:

- Kohezyonsuz zeminlerde sıvılaşma riskinin tespit edilmesi,
- Yer altı su seviyesinin yüzeye yakın olduğu yerlerde; su basman yüzeyinin yüksek tutulması, bodrum katı yapımından kaçınılması ve temel sistemlerinin su ile temasını engellemek için uygun drenaj sistemi.

Uygun Olmayan Alanlar (UOA): Dere yatakları, taşkın sınırının yetersiz olduğu yerler, aktif heyelan riski olan alanlar, 3. derece deprem kuşağında kalan ve planlanacak özel alanlardır ve çok riskli alanlar olduğu için daha sonra hazırlanacak olan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli çalışmalarda, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün görüşü ve onayı alınmalıdır. Bu aşamaya kadar bu alanlarda yapılaşma planlanmaması tavsiye edilmektedir.

Buna göre Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki yerleşim birimleri şu şekilde sınıflandırılmıştır: Adanalıoğlu Belediyesi: JEGA, Akdeniz Belediyesi: ÖA, Arpaçsakarlar Belediyesi: UA ve yer yer ÖA, Bağcılar Belediyesi: UA ve yer yer ÖA, Bahçeli Belediyesi: ÖA ve yer yer UA, Çiftlikköy Belediyesi: ÖA, Davultepe Belediyesi: JEGA ve kuzey kesimlerde yer yer ÖA, Değirmençay Belediyesi: UOA ve kısmen ÖA, Dikilitaş Belediyesi: Şevli kesimler ÖA diğer yerler UA, Dorukkent Belediyesi: ÖA, Gözne Belediyesi: Önemli bir kısmı Aktif Heyelanlı Alandır. Bu nedenle UOA ve ÖA, Huzurkent Belediyesi: JEGA ve ÖA, Karacailyas Belediyesi: JEGA ve ÖA, Kazanlı Belediyesi: JEGA, Kuyuluk Belediyesi: Şevli alanlar UOA, alüvyon alanlar ÖA diğer alanlar UA, Mezitli Belediyesi: JEGA ve ÖA, Soğucak Belediyesi: Aktif heyelan olan bölgeler UOA ve diğer yerler ÖA, Tece Belediyesi: JEGA ve ÖA, Toroslar Belediyesi: Eğimin % 30'dan fazla olduğu yerlerde UOA, Çivi Çukuru mevki JEGA ve diğer alanlar ÖA, Yalınayak Belediyesi: ÖA, Yenişehir Belediyesi: JEGA ve ÖA, Yenitaş Belediyesi: ÖA ve JEGA alanları olarak belirlenmiştir. Bunların dışında kırsal yerleşimlere ait jeolojik durum etütte yer almakta olup; burada yeniden zikredilmesi çok da gerekli değildir.

Mersin kentinin sahil şeridi uzunluğu 42 kilometre olup; bunun % 70'i doğal sahildir. Kentin batı kısmındaki sahillerde genellikle ikinci konut, turistik ve konaklama tesisleri ve günübirlik alanlar bulunurken, kent doğusundaki kıyılar ise ağırlıklı olarak liman, sanayi ve depolama alanlarıyla meskundur. Kıyı kullanımı uzunlukları aşağıda yer alan tabloda verilmiştir. Buna göre 42 kilometrelik sahil şeridinin yaklaşık % 50'si kentsel, kırsal ve ikincil konut yerleşmeleri ile çevrelenmiştir. % 14,52'lik kesimi liman ve serbest bölge, % 6'sı ise sanayi ve depolama alanları tarafından kullanılmaktadır.

Kullanımlar	Uzunluk (metre)	%
Kentsel Yerleşmeler	9.600	22,9
Kırsal Nitelikli Yerleşmeler	2.000	4,8
İkinci Konut Siteleri	8.500	20,2
Sanayi-Depolama	2.600	6,2
Liman, Yat Limanı, Balıkçı Barınağı Serbest Bölge	6.100	14,5
Orman İçi Dinlenme Yerleri, Orman	6.600	15,7
Tarım Alanı	4.800	11,4
Askeri Alan	1.100	2,6
Arkeolojik Sit	700	1,7
Toplam	42.000	100,0

Tablo 1.150 : Mersin Kıyı Kesimi Sahil Şeridi ve Arka Planının Arazi Kullanımı

Kaynak: Mersin İli Araştırma Raporu, Mersin Büyükşehir Belediyesi

Mersin kentine ait 1/25000 ve 1/100000 ölçekli toprak etüt haritaları kullanılarak hazırlanan Mersin Arazi Varlığı Raporu'nda, kent ve çevresine ait mevcut ve potansiyel arazi kullanışı ile bölgede yer alan doğal kaynaklar tespit edilmiştir. Çalışılan bölgede yer alan topraklar Tablo 145'de belirtildiği şekilde, kabiliyetine göre 8 ayrı gruba ayrılmış ve nitelikleri belirlenmiştir. Buna göre yaklaşık 82 bin hektarlık alanın % 33,1'i 4. Sınıf tarımsal nitelikli olarak kullanılabilir alanlardan oluşmaktadır. Tarımsal işletme açısından verimli olmayan arazi oranı ise yaklaşık % 55'dir. Yerleşik alanlar çalışma alanının yaklaşık % 12'sini oluşturmaktadır. Yine Tablo 145'den izlenebileceği üzere, bu alanların % 18'inde sulu tarım, % 12'sinde bahçecilik yapılmakta, % 24'ünde ise orman bulunmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Mersin'de önemli bir tarım potansiyelinin olduğunu söylemek mümkündür.

Toprak Niteliği	Sınıfı	Alan (ha)	%
İşlenilebilir Araziler	1	4.667	5,7
	2	6.545	8,0
	3	6.252	7,6
Kısıtlı Kullanılan Arazi	4	9.303	11,4
İşletmeye Uygun Olmayan Arazi	5	0	0,0
	6	18.607	22,7
	7	26.677	32,6
Tarım Dışı Araziler	8	244	0,3
Yerleşim Alanları		9.657	11,8
Toplam		81.952	100,0

Tablo 1.151 : Planlama Alanındaki Toprakların Sınıflarına Göre Dağılımı
Kaynak: Mersin İli 1/100.000 ve 1/25.000 Ölçekli Toprak Etüt Haritaları

Arazi Kullanım Potansiyeli	Alan (ha)	%
Sulu Tarım	14.650	17,9
Sulu Tarım (Yetersiz)	201	0,2
Kuru Tarım (Nadaslı)	11.939	14,6
Kuru Tarım (Nadassız)	4.459	5,4
Orman	19.357	23,6
Bahçe Tarımı	9.761	11,9
Bağ (kuru)	215	0,3
Çayır	53	0,1
Fundalık	9.845	12,0
Meralar (1)	1.178	1,4
Irmak, Taşkın Alanları	393	0,5
Terkedilmiş Arazi	244	0,3
Yerleşik Alanlar	9.657	11,8
Toplam	81.952	100,0

Tablo 1.152 : Tarımsal arazi kullanım biçimleri
Kaynak: Mersin İli 1/100.000 ve 1/25.000 Ölçekli Toprak Etüt Haritaları

1.4.4.2. Kentin Mekânsal Gelişimi ve Mevcut Arazi Kullanımı

Mersin kenti geleneksel yerleşim yeri, Gümrük Meydanı ve Müftü Deresi arasında kalan kısımdır. Bu yerleşimler, 1970'li yıllarda en uzak, bugünkü Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güneyine kadar ulaşmaktaydı. Bu geleneksel yerleşim alanı üzerinde olmasa bile, tarih boyunca Mersin ve yakın çevresindeki alanlarda yerleşimlere rastlamak mümkün olmaktadır. Bunların bilinen en eski olanı, neolitik döneme kadar giden Yumuktepe Höyüğü'dür. O tarihlerden itibaren, özellikle Roma dönemleri ve öncesinde olmak üzere, Tarsus'tan Silifke'ye kadar olan sahil şeridinde ve art alanlarında değişik yerleşimler olagelmıştır. Bölge İ.Ö. 1450-1200 yılları arasında Hititler'in, daha sonra Fenikeliler'in yerleşim merkezlerinden biri olmuştur. Daha sonra İ.Ö. 8. yy.'da Nivalılar, ve sonrasında Kaldeliler, Persler, Yunanlılar, Makedonyalılar ve Romalılar kenti ele geçirmiştir. 7. yy.'da Araplar, 10. yy.'da Selçuklular, 13. yy.'da Ermeniler, 14. yy.'da Osmanlılar bölgeye egemen olmuştur.

1886'da kente ulaştırılan demiryolu bağlantısı, özellikle Mersin İskelesi'nin önemini arttırmıştır. Bu iskele önemli bir tarım ürünleri sevkiyat bağlantısı sağlamış, ayrıca Süveyş Kanalı inşaatı sırasında Toroslar'dan gönderilen keresteyle, limanın ve ve kentin önemi uluslararası düzeyde artmıştır.

1933 yılındaki Jansen Planı'na kadar kent herhangi bir planlama çalışmasına tabi olmadan, Osmanlı imar mevzuatı uyarınca geliştirilmiştir. 19. yy içerisinde hem Tarsus ve Silifke limanları, hem de farklı güzergâhlara açılan yol bağlantıları ile Osmanlı döneminden ilk planlama çalışmalarına kadar olan dönemde; başta Çukurova Bölgesi olmak üzere, ülke genelinde Batı dünyasıyla yapılan antlaşmalarda ve ticari ilişkilerde oldukça önemli bir rol üstlenmiştir. Hatta bu dönemde, Halep ve İzmir limanlarına rakip konuma gelmiştir. Jansen Planı'nda "eski şehir" olarak adlandırılan Cami Şerif ve Mesudiye Mahalleleri'nin bulunduğu alanda ticaret ve hizmet sektörleri oldukça gelişmiş ve uluslararası nitelik kazanmaya başlamıştır. Bu alanda yer alan diğer mahallelerde ise kırsal nitelikli konutlar yer almaktadır. 1820 – 1930 yılları arasında, yaklaşık bir asırlık dönemde kent genelinde nüfus yapısında, 1870 – 1890 arası dönemde 8000 kişilik artış, 1890 – 1935 arası dönemde 15,430 kişilik artış gibi, dikkat çekici gelişmeler olmuştur. Bu artışlar, özellikle Müslüman olmayan nüfusun toplam içindeki oranında, konsoloslukların sayısında ve kentsel fonksiyonlarda oldukça belirgindir.

Aşamalar	Sosyo – Ekonomik Değişim
1	Ticaret ve hizmet birimlerinin kurulması
2	Kent içi ulaşım ve tramway kurulması
3	Yeni bir sosyal sınıf oluşması
4	Banliyöleşme ve yeni bir arazi kullanımı

Tablo 1.153 : 1820 - 1930 Yılları Arasında Yaşanan Sosyo-Ekonomik Değişim

Tanzimat sonrası dönemde, Avrupa kentleri model alınarak, bu yerleşimlerin makro formu, sokak yapısı ve arazi kullanımı incelenmiştir. Bunun sonucunda, Mersin kenti için 'modern kente dönüşüm' süreci başlamıştır. 1882 tarihli Ebniye Kanunu ilk imar kanunu olarak, kentte yapılan yol düzenlemeleri, makro form çalışmaları, yapılaşma ve parsellasyonu içeren çalışmalara hukuki dayanak ve temel oluşturur. Izgara biçiminde oluşturulan kentsel formda, ana taşıyıcının Uray Caddesi olduğu ve merkezi faaliyetlerin bu aks üzerinde geliştiği bilinmektedir. Çıkmaz sokakların ve karmaşık bir sistemin olmadığı bu kentsel doku, daha sonra da altlık olarak kullanılmıştır. Özellikle Uray Caddesi çevresinde 350 m²'lik parsellere oturan, 1-2 katlı ve bahçeli evler varken; merkezden uzaklaştıkça yapılaşma yoğunluğu azalan tek katlı ve bahçeli yapıların olduğu bir doku kendini göstermektedir. Doğu Akdeniz limanlarında yer alan kentlerin karakteristik özelliği Mersin kentinde de görülmektedir. Kentin bu dönemde genel hatlarıyla, bir Tanzimat kenti olduğu söylenebilir.

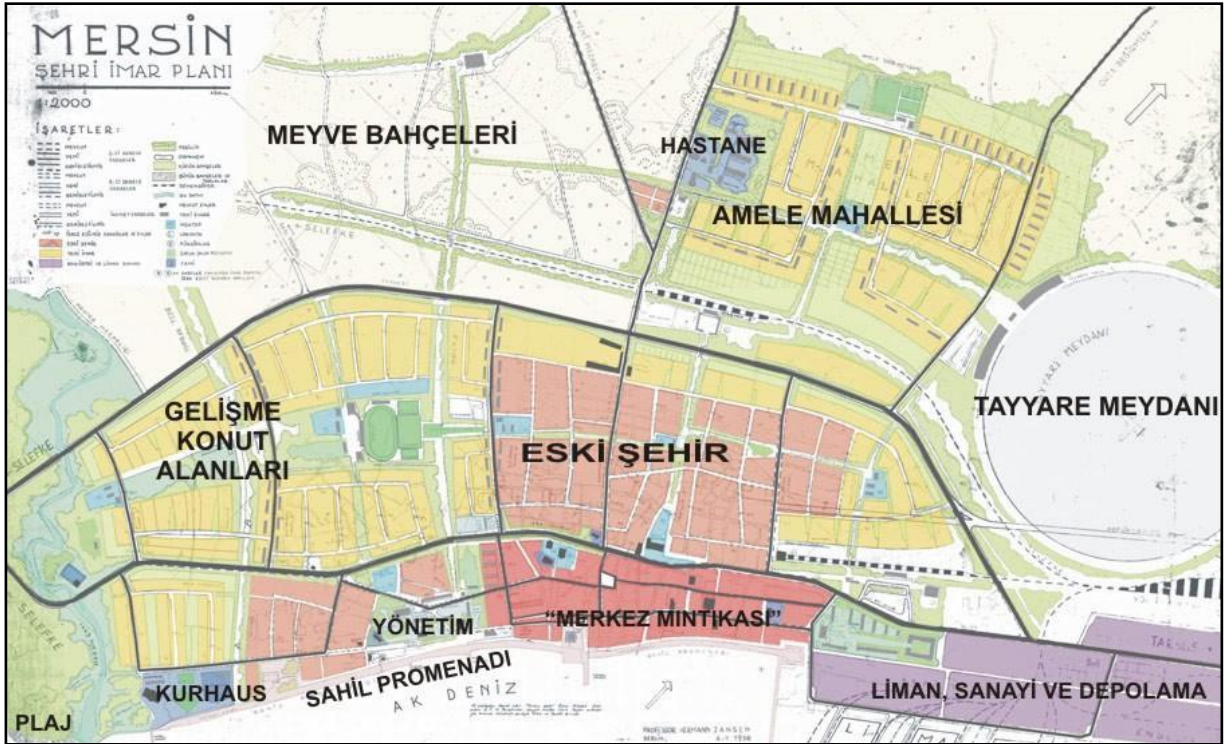
Mersin için imar planı hazırlanma sürecinde, dönemin ve planlamanın ihtiyaç duyduğu kanunlar üzerinde çalışmalar yapılmış ve temel yönlendirici kanunlar belirlenmiştir: 1580 sayılı Belediye Kanunu, 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu ve 1933 yılında yapılan Yapı ve Yollar Kanunu. Cumhuriyet yönetiminin hazırlamış olduğu 1580 sayılı ve 1593 sayılı kanunların yanı sıra; Ebniye Kanunu ve Turuk Nizamiyeleri'nin bir uzantısı olarak görülen Yapı ve Yollar Kanunu, hem doğrusal yol akslarına sıralanmış ticaret, sanayi gibi kullanımları öngörürken; hem de sokakların ve caddelerin düzgün biçimlendiği kentteki yapı adaları konusunda etkili olmuştur.

Jansen Planı öncesi yasal mevzuat çalışmaları hakkında verilen bilgiler ışığında, amacı yapılaşmış alanları korumak ve minimum düzeyde müdahale etmek olan, Camillo Sitte ve Bahçe - şehir akımlarından etkilenen plan hakkındaki önemli veriler şunlardır:

Nüfus verilerine bakıldığında, elli yıl sonrası için planlanan ve 1990 yılı için öngörülen nüfusu 50.000 kişi olan kent için, 1955 yılında bu hedefe ulaşılmıştır. Mevcut nüfus eğilimleri göz önüne alınarak, hedef belirlenen 1990 yılında ise nüfusun 420.000 kişi olması dikkat çekici

bir durumdur. Planlama ve tasarım ilkeleri açısından bakıldığında, 19. yüzyılda sanayileşme etkisiyle oluşan Camillo Sitte ve Bahçe–şehir akımlarının, plan sürecinde oldukça büyük etkisi olmuştur. Planlama çalışmalarının sürdüğü dönemde, benimsenen bu akımların, büyüme potansiyeli fazla olan bu kent için uyumsuz olduğu saptanmıştır. Genel ilkeler olarak; planlama süreci içerisinde, kentin düzgün bir şekilde gelişmesi, Mersin'e özgü karakterlerin belirlenmesi, farklı tasarlanan 'eski şehir' ve 'gelişme alanı' ayrımı, bölgelemeye önem verilmesi, farklı ulaşım biçimlerinin entegre edilmesi ve yeşil koridorlar aracılığı ile kent-kıyı ilişkisinin kurulması belirlenmiştir.

Planlama çalışmalarının sonuçlarına bakıldığında ise; planın kentsel gelişmeyi yönlendirememesi, uygulama düzeyinin düşük kalması, dışsal etkenlerin planı olumsuz etkilemesi, kültürel mirasın günümüze kadar korunamaması, arazi kullanım ve yoğunlukların sağlıklı biçimde yönlendirilememesi, yeterli kentsel servislerin sağlanamaması ve 'bahçe-kent' vizyonu ile 'amele mahallesinin' hayata geçirilememesi gibi olumsuzluklar sıralanabilir.



Şekil 1.133: Jansen Planı Arazi Kullanım Kararları

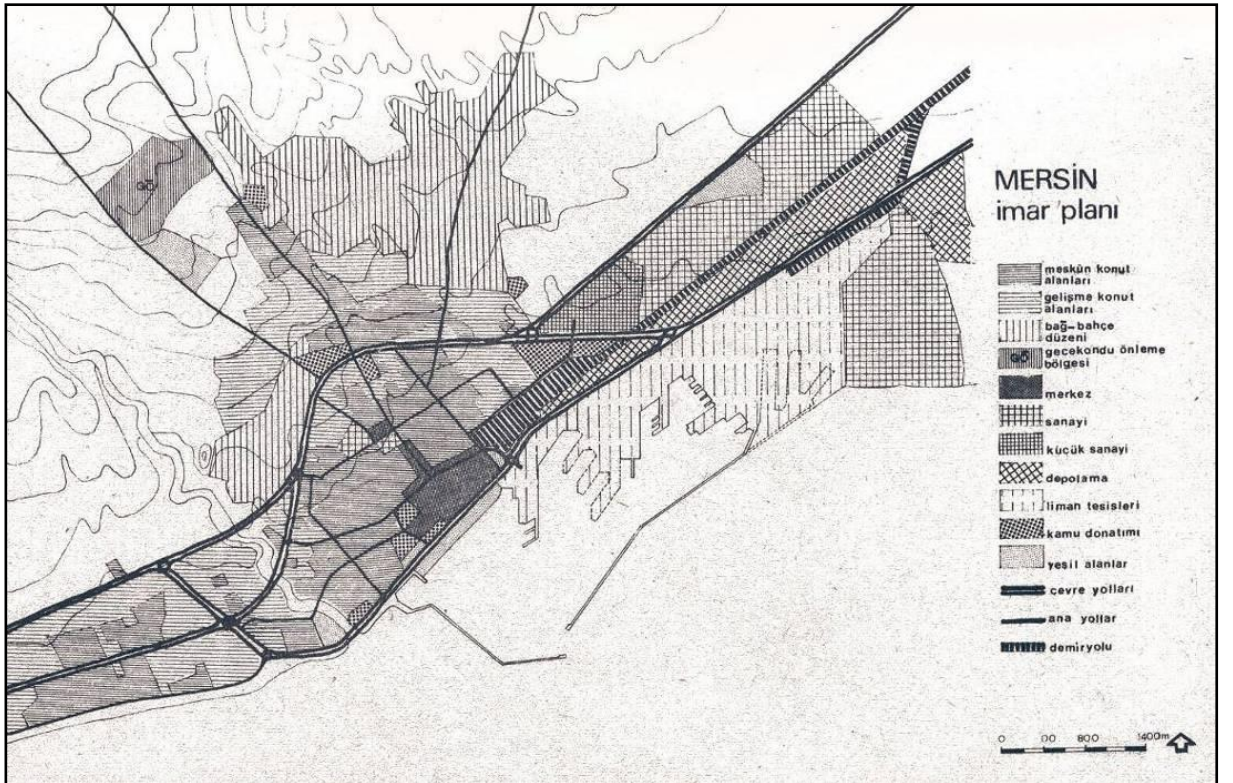
Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi

1963 yılında yapılan ve kentteki planlama çalışmalarına 'merkezi yönetimin müdahalesi' olarak bilinen İller Bankası Planı, 6785 sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından gündeme gelmiştir. Amacı kentin koruma–kullanma dengesini ve sürdürülebilir gelişmeyi sağlamak olan planın genel hatlarını şu şekilde özetlemek mümkündür. Planlama ve tasarım

ilkeleri, kentsel mekânın niteliğinin artırılması, yapılaşmış alanlarda yönetmelik hükümlerinin geçerli olması, yapı yüksekliğinin yol genişliğine göre ayarlanması, planlama ile tasarımın birlikte götürülmesi yaklaşımının benimsenmesidir.

Planlama kararları açısından bakıldığında, planlama süreci içerisinde, kentin büyüme yönü olarak batıya ve kuzeye yönelmesi, planlama alanının genişletilmemesi, batı kesiminde yeni mahalleler önerilmemesi ve ana ulaşım koridorlarının kesinleşmemesi gibi durumlar karşımıza çıkmaktadır.

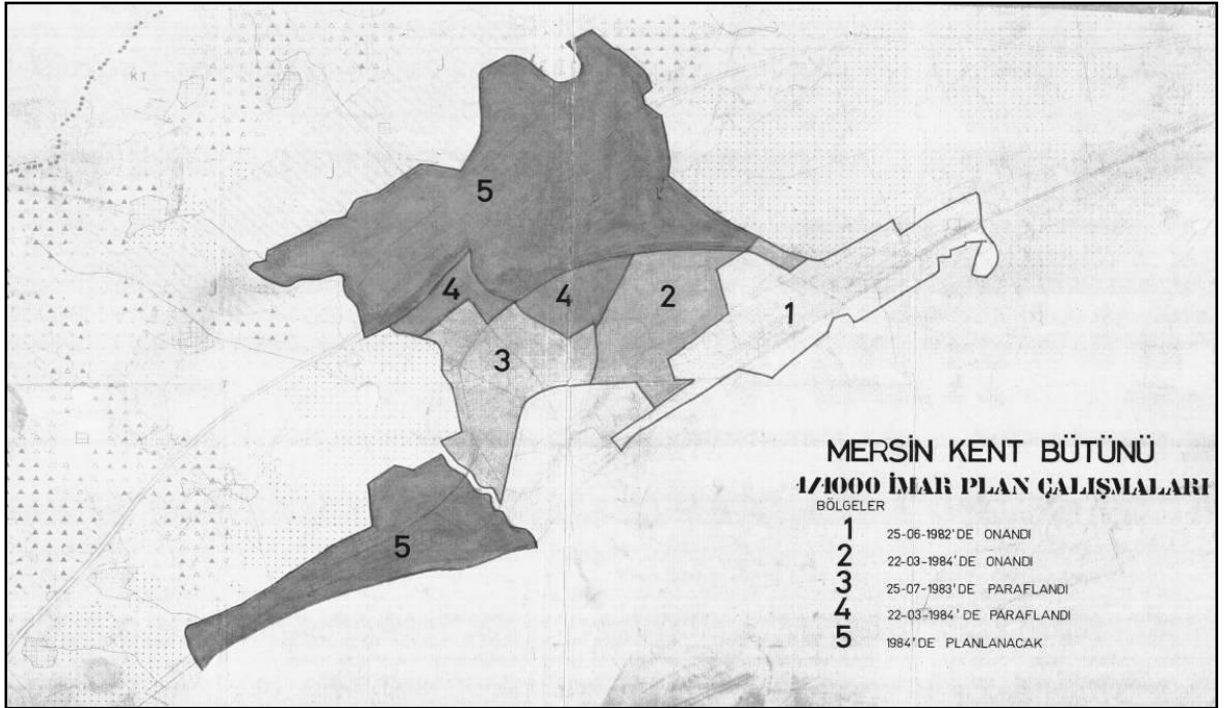
Planlama çalışmalarının sonuçlarına bakıldığında, kentin çeperlerine doğru yağ lekesi şeklinde büyüdüğü, merkezden çepere doğru yoğunluğun azaldığı, konut alanlarının tarım alanları ile kent merkezi arasında tampon oluşturduğu bir gelişme izlenmektedir. Yoğunlaşmanın kontrolsüz artması, konut alanlarının niteliğinin artmaması, kuzey kesimlerde oluşan 'hisseli parselasyonlar', sahil kesiminde 'yönetici merkez' oluşması, plan uygulanma oranının düşük olması ve tarihi kent merkezinin kaderine terk edilmesi biçiminde sıralanabilir. Özellikle dikkat çeken planlama sorunları ise, hisseli parselasyon, tek merkezli ve yağ lekesi biçiminde büyüme, kent merkezinde yüksek yoğunluk görülmesi olarak belirlenebilir.



Şekil 1.134: 1963 İller Bankası Planı
Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi

İller Bankası Planı'nın kentsel planlama sürecinde yetersiz kalması nedeniyle 1980-1984 yılları arasında Yerel Planlama Bürosu ve İmar ve İskan Bakanlığı tarafından 1/25000 ölçekli ve 1/5000 ölçekli planlar üretilmiştir. En temelinde, bu plan çalışmaları ile Mersin kentinin genel gelişme yönü belirlenmiştir. Mersin Belediyesi'nin yürüttüğü ve yeni kurulan yerel plan bürosu tarafından hazırlanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının hayata geçirilmesi için 5 etap belirlenmiştir. Bu etaplar Şekil 120'de gösterilmektedir.

- I. Etap: Doğu kesimindeki liman ve sanayi alanlarının planlanması
- II.-III.-IV. Etap: Kuzey ve Kuzeydoğu kesimindeki hisseli parselasyon alanları
- V. Etap: Batı kesimdeki toplu konut alanlarının planlanması



Şekil 1.135: 1/1000 Ölçekli Plan Çalışmalarının Etapları
Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi

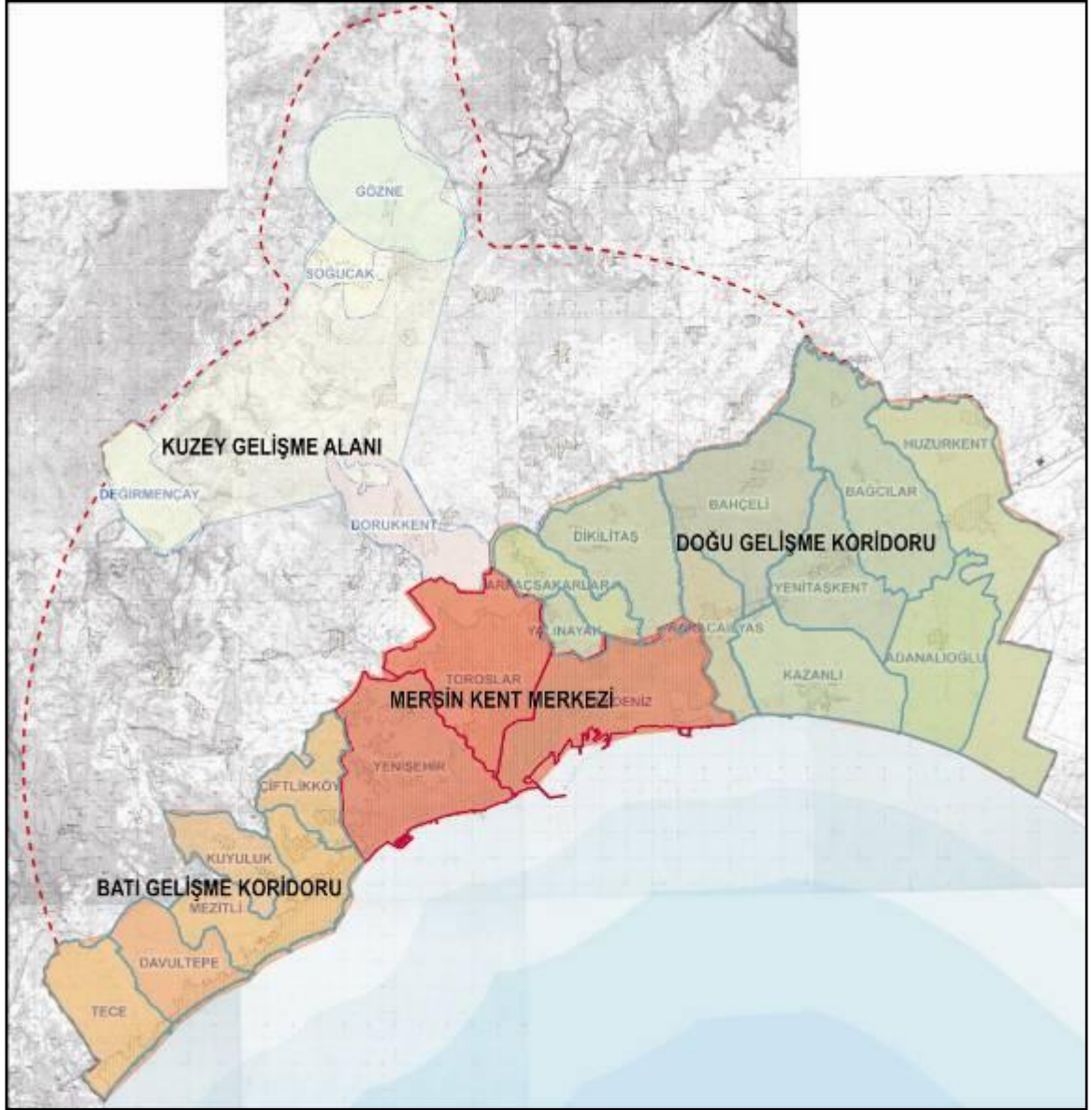
1985 yılı sonrası Mersin'de yeni çıkarılmış 3194 sayılı yasanın sağladığı avantajlarla birlikte önemli yatırımlar ve planlamalar gerçekleştirilmiştir. Güneykent, Yeni Toptancı Hali, Serbest Bölge, Organize Sanayi Bölgesi ve Çukurova Otoyolu bu yatırımların en önemlileridir. Ancak, hepsi tamamlanamayan 1/1000 ölçekli planların özellikle 3, 4 ve 5. etap alanlarda olan bölümlerinin önemli bir kısmı mevzii planlar şeklinde tamamlanmıştır. Zaman içinde geçerliliğini ve yönlendiriciliğini yitirmiş olan 1980 Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nın ve onun 1991 yılı revizyonunun güncellenmesi ve zaman içindeki parçacı planlama eylemlerinin bütünleştirilmesi amacıyla Çevre Düzeni Planı 1996 yılında yenilenmek istenilmiştir. Ancak, Danıştay'ın Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 1/25.000 ölçekli plan onaylama yetkisinin

olmadığı gerekçesiyle 1996 yılı planını iptal etmesi, kenti bir üst plandan yine mahrum bırakmıştır. Ancak şu günlerde, 1/25.000 ölçekli ve 5216 sayılı yasanın zorunlu kıldığı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planları onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Başlangıçta Muhit Yolu (GMK Bulvarı) güneyinde yer alan orta ölçekli bir kent olan Mersin, büyükşehir belediyesi olmasının ardından üç ilçe belediyeye ayrılmıştır. Bunlar, aşağıdaki şekillerde de gösterildiği üzere, Yenişehir, Toroslar ve Akdeniz Belediyeleridir. Bugün 5216 sayılı yasanın getirdiği alan genişlemesiyle sınırları batıda Tece'ye, Doğuda Huzurkent'e, Kuzeyde Gözne'ye ulaşmıştır. Bu bağlamda artık, Mersin Büyükşehir Belediyesi Gelişme Koridorları şeklinde de gösterilen, dört ana gelişme koridoru tanımlanmaktadır. Bu koridorlar, Mersin Kent Merkezi, Doğu, Batı ve Kuzey Gelişme Koridorları olarak adlandırılmıştır.



Şekil 1.136 : Mersin Büyükşehir Belediyesi ilçeleri
Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi



Şekil 1.137: Mersin Büyükşehir Belediyesi Gelişme Koridorları

Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi

Mersin kenti, 1965 yılından 2000 yılına kadar olan dönemde, nüfusunu yaklaşık altıya katlamıştır ve yerleşik alan büyüklüğü buna paralel olarak artmıştır. 1976 yılında hazırlanan Mersin Nazım Plan Araştırma Raporu'nda yer alan arazi kullanım miktarları ve 2000 yılı arazi kullanım miktarları aşağıda yer alan tabloda sunulduğu gibi karşılaştırıldığında; kentsel kullanımın yaklaşık 8 kat arttığı görülmektedir. Aynı zamanda, arazi kullanım tiplerinin karmaşıklaştığını söylemek de mümkündür. Bu durum, Mersin'in geçmişteki gelişme performansını ve gelecekteki gelişme potansiyelini göstermesi açısından önemlidir. Bu süreçte konut alanları ve ticari alanlar yaklaşık 4,4 kat, sanayi alanı kullanımı ise 23 kat artmıştır. Ancak, lojistik sektör gelişiminin bir göstergesi olabilecek depolama alanı artışı ise ancak 2 kat civarında olmuştur ki, bu potansiyeldeki sektör artışının daha fazla olması

beklenmektedir. Bu düşük kalışın en önemli nedenlerden birisi ise şüphesiz Körfez krizinin kent ekonomisi ve lojistik sektörü üzerinde yarattığı etkilerdir.

Kullanım	1975 Yılı		2000 Yılı	
	Alan (ha)	Yüzde	Alan (ha)	Yüzde
Konut	513	66,83	2.259,74	51,43
Ticaret	15,95	2,08	66,25	1,51
Depolama	30,8	4,01	78	1,78
Sanayi	12,97	1,69	307,2	6,99
Küçük Sanatlar	16,15	2,1	92,4	2,10
Resmi Kurum	59,7	7,78	119,05	2,71
Sosyal-Kültürel	39	5,08	99,04	2,25
Yeşil Alan	45,07	5,87	77,05	1,75
Mezarlık	28	3,65	50,3	1,14
Askeri Alan	7	0,91	35	0,80
Diğer			1.209,97	27,54
TOPLAM	767,64	100	4.394	100

Tablo 1.154: 1975 - 2000 Yılları Arazi Kullanımı Karşılaştırması
Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi

2000 yılında 4.394 ha olan kentsel alan, 5216 sayılı yasa ile 41.450 ha'a çıkararak yaklaşık 10 kat artmıştır. Ancak, Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki alan bu kanunla yaklaşık 82.000 ha'a ulaşmıştır. Kentsel alanlara ait arazi kullanım miktarları yukarıda yer alan tabloda verilmektedir. Bu alanlar içinde Mersin'de toplam 400 ha'lık bir depolama alanı, 28 ha'lık otopark/tır parkı, 328 ha'lık sanayi alanı, 92 ha'lık toptancı hali, 80 ha'lık serbest bölge, 130 ha'lık liman alanı, ve 125 ha'lık demiryolu alanı bulunmaktadır. 2000 yılından bu yana sanayi alanlarında çok fazla bir artış olmamasına karşın, depolama alanları 90 ha'dan 400 ha'a çıkmıştır. Şüphesiz ki bu artış, tamamı zaman içindeki artış olmaktan çok, dışarıdaki belediyelerde bulunan lojistik alanların da Mersin Kentsel Alanı'na dahil olmasından kaynaklanmaktadır. Mersin'deki lojistik alanlar ve çalışma alanlarının tamamına yakın kesimi kentin doğusunda, limandan itibaren Tarsus'a doğru uzanmaktadır. Mersin Büyükşehir Belediyesi içindeki alanlara ait arazi kullanımı aşağıda verilmiştir.

MERSİN BÜYÜKŞEHİR KENTSEL BÖLGE ARAZİ KULLANIŞ DURUMU İLKKADEME BELEDİYELERİNE GÖRE DAĞILIMI-2005

KULLANIŞ		BELEDİYELER TOPLAMI		
		Alan (ha)	Yerleşik Alanda %	Toplamda %
KONUT YERLEŞİM ALANLARI	Düzenli / Planlı Konut Yerleşim Alanları		1784,83	21,35
	Düzensiz / Plansız Konut Yerleşim Alanları		1561,40	18,68
	Yazlık Konut Siteleri		219,43	2,63
	Kırsal Nitelikli Konut Yerleşim Alanları		902,88	10,80
	Köy Yerleşim Alanları		315,35	3,77
	Yayla Nitelikli Konut Yerleşim Alanları		200,74	2,40
KONUT YERLEŞİM ALANLARI ALT TOPLAM			4984,63	59,63
SOSYAL DONATI	Eğitim	İlköğretim	83,97	1,00
		Ortaöğretim	52,42	0,63
		Yükseköğretim	14,33	0,17
	Sağlık	Sağlık Ocağı	3,40	0,04
		Hastane	7,86	0,09
	İbadet Yeri		16,20	0,19
	Sosyal Tesis		31,00	0,37
	Kültürel Tesis		4,80	0,06
	Spor Alanı		36,19	0,43
	Yeşil Alan/Park		164,69	1,97
	Günübirlik		24,80	0,30
Rekreasyon		14,63	0,18	
SOSYAL DONATI ALANLARI ALT TOPLAM			454,29	5,43
ÇALIŞMA ALANLARI	MİA-Ticaret		221,04	2,64
	Pazarlama		5,79	0,07
	Toptancı Hali		92,19	1,10
	Sanayi	Organize Sanayi Bölgesi	342,67	4,10
		Büyük Sanayi (Azot)	108,00	1,29
		Sanayi Alanları	328,76	3,93
	Küçük Sanayi		74,04	0,89
	Petrol	Askeri Dolum Tesisleri	13,78	0,16
	Dolum	Ataş Petrol Dolum Tesisi	194,61	2,33
	Tesisleri	Diğer Dolum Tesisleri	37,78	0,45
	Depolama		398,49	4,77
	Belediye Hizmet Alanı		13,70	0,16
	Kamu Kuruluş Alanı		91,22	1,09
	Konaklama		8,12	0,10
	Akaryakıt-Servis		17,07	0,20
Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanları		27,77	0,33	
Serbest Bölge		80,81	0,97	
Termik Santral		8,43	0,10	
ÇALIŞMA ALANLARI ALT TOPLAM			2064,27	24,70
KENTSEL ALTYAPI	Demiryolu		125,74	1,50
	Otopark / Tir Garajı		27,63	0,33
	Teknik Altyapı / Verici İstasyonu		36,61	0,44
	Çöp Toplama Alanı		39,60	0,47
	Liman		128,69	1,54
	Terminal ve Otogar		4,64	0,06
	Mezarlık		46,47	0,56
KENTSEL ALTYAPI ALANLARI ALT TOPLAM			409,38	4,90
BÜYÜK ALAN KULLANIMI	Ağaçlık Alan		25,99	0,31
	Askeri Alanlar		108,59	1,30
	Eğitim		310,89	3,72
BÜYÜK ALAN KULLANIMI GEREKTİREN ALANLAR ALT TOPLAM			445,47	5,33
YERLEŞİK ALANLARI TOPLAM			8358,94	100,00
Bağ-Bahçelik Alanlar			10121,00	24,42
Tarım Alanları			10086,23	24,33
Düzenli Sera Alanları			3147,22	7,59
Fundalık Alanlar			1259,38	3,04
Orman Alanları			3216,36	7,76
Taşkın Yatakları			288,76	0,70
Plaj			43,46	0,10
Boş Alanlar			4931,30	11,90
YERLEŞME DIŞI ALANLAR TOPLAMI			33093,71	79,83
BELEDİYELER GENEL TOPLAM			41452,65	100,00

Tablo 1.155: 2005 Yılı Arazi Kullanım Miktarları

Kaynak: Mersin Büyükşehir Belediyesi

1.4.4.3. Yürürlükteki İmar Planı

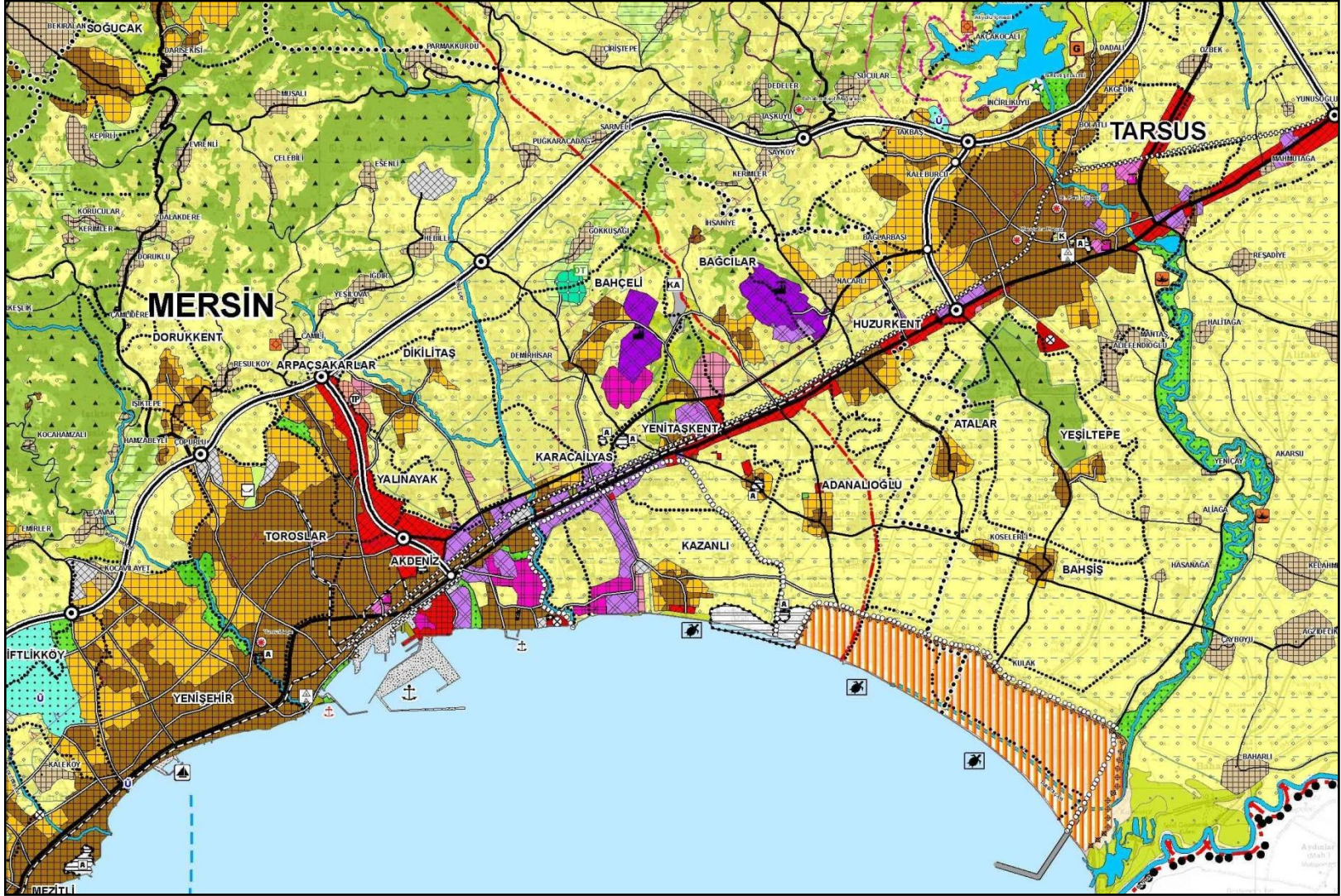
Hâlihazırda Mersin kenti için bağlayıcı olan iki ana üst plan bulunmaktadır. Bunlar 1/100.000 ölçekli Mersin-Karaman Çevre Düzeni Nazım İmar Planı ve 1/25.000 ölçekli Kent Bütünü Nazım Planı'dır. 1/100.000 ölçekli planlar, Türk İmar Planlama Mevzuatı'nca tanımlı planlar değildir. Bu planlar, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun yasalaşmasını müteakiben 1 yıl içinde tamamlanması gereken planlar olarak bu kanunla tanımlanmış ve Çevre Bakanlığı tarafından ihaleleri yapılmıştır. Diğer plan ise, Büyükşehir Belediyesi'nce başlatılmış olup, imar mevzuatınca tanımlı planlardır. Her iki plan da ilgili idarelerce onaylanmış olup yürürlükte dir.

1/100.000 ölçekli plan, Mersin-Karaman Çevre Düzeni Planı olarak isimlendirilerek, Konya Ovası Havzası'nda bulunan Karaman ile Doğu Akdeniz Havzası'nda bulunan Mersin'i aynı ekolojik bütünde kabul ederek ele almaktadır. Bu planın hedef yılı 2025 yılı olup, bölge içindeki doğal, tarımsal, ekolojik, turistik ve tarihi kaynakların kullanma-koruma dengesi içinde var oluşlarını temin etmek amacını taşımaktadır. Planlama bölgesindeki avantajlı sektörler için uzmanlaşma merkezleri yaratmayı hedeflemektedir. Mersin ve Karaman illerinin tamamı fiziki plan sınırları içine alınmaktadır. Hedef yılında bu planlama bölgesinde toplam 5 milyon insan yaşayacağı, bunun 4,4 milyonunun Mersin ilinde, yaklaşık 600.000'inin de Karaman'da olacağı varsayılmıştır ve bu nüfuslara yaz nüfusları da dahil edilmiştir. Mersin Merkez İlçe'de 2025'de olacağı varsayılan nüfus yaklaşık 2 milyondur. Plan açıklama raporunda Mersin Merkez İlçe'de sanayi gelişiminin süreceği varsayılmıştır. Plan'ın işgücü sektörel dağılım kabulleri Tablo 150'de verilmiştir. Buna göre, tarım ve hizmetler sektörlerinin Mersin Merkez İlçe'nin öncelikli sektörleri olacağı kabul edilmektedir. Ancak, 1/25.000 ölçekli plan, tarım sektöründe çalışacak oranını % 7 olarak almıştır. Aradaki fark kırsal nüfus istihdamından kaynaklanmaktadır.

İlçeler	2025 (Tahmin)		
	Tarım %	Sanayi %	Hizmetler %
Merkez	23,1	14,2	62,7
Anamur	36,3	8,2	55,5
Aydıncık	59,4	7,9	32,7
Bozyazı	37,1	5,2	57,7
Çamlıyayla	61,8	9,3	28,9
Erdemli	53,5	6,4	40,1
Gülnar	63,9	11,9	24,2
Mut	51,3	7,4	41,3
Silifke	43,5	9,6	46,9
Tarsus	33,5	18,7	47,8
Toplam	34,0	13,0	53,0

Tablo 1.156 : 1/100.000 Ölçekli Planda İşgücü Dağılımı
Kaynak: 1/100.000 Plan Raporu

Arazi kullanım kararları itibariyle, Mersin Bahçeli Beldesi'ndeki ikinci Organize Sanayi Bölgesi'nin plana işlendiği belirtilmiştir. Depolama alanlarının ise mevcut lokasyonlardakileri sabit tutacak şekilde daha çok Yenice, Huzurkent, Dikilitaş, Yenitaşkent ve Bağcılar beldelerinde önerildiği belirtilmektedir. Ayrıca Bahçeli Beldesi'nde Organize Tarım Bölgesi önerilmiştir. Konut dışı kentsel çalışma alanları tamamı kentin doğu bölgesinde D-400 karayolu ve otoyol bağlantısı civarında konumlandırılmıştır. Ayrıca D-400 ve Otoyol bağlantısını sağlayan yolun otoyola bağlandığı noktanın güneydoğusunda bir tır parkı önerilmektedir. Mersin Kenti sınırları içinde çevresel açıdan hassas olabilecek alan, Kazanlı sahilindeki deniz kaplumbağaları yuvalama kumsalıdır ve bu kumsalların korunması önerilmiştir. 1/100.000 ölçekli planın, çalışma alanımıza giren kısmı şekil 124'de verilmektedir. 1/100.000 ölçekli plan, 1/25.000 ölçekli Kent Bütünü Nazım Planı tarafından önerilen arazi kullanım kararlarının kabul edildiğini belirtmektedir, o nedenle 1/25.000 plan paftaları burada sunulmamıştır.



Şekil 1.139 : 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

1/25.000 Kent Bütünü Planı da 2025 yılını hedef almaktadır. 2007 yılında yaklaşık 812.000 olan çalışma alanı nüfusunun 2025 yılında 1.528.000 olacağı projekte edilmiştir. Bugün yaklaşık 180.000 olan kent istihdamının, plan hedef yılında yaklaşık iki kat artarak 382.000 olacağı tahmin edilmiştir. Bu dağılım içinde, bugün 16.000 istihdamla şehir toplam istihdamının % 9'nu oluşturan Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama sektörünün hedef yılında da istihdam içindeki payını 1 puan artırarak % 10'luk payla 37.500 kişi istihdam edileceğini varsaymaktadır.

Sektörler	2005		2025	
	Çalışan	%	Çalışan	%
Tarım, Ormancılık, Balıkçılık	17.087	9,5	24.840	6,5
Madencilik	360	0,2	764	0,2
İmalat Sanayi	26.080	14,5	64.966	17,0
Elektrik, Gaz, Su	719	0,4	1.911	0,5
İnşaat	16.188	9,0	30.572	8,0
Ticaret	41.369	23,0	87.895	23,0
Ulaştırma,Haberleşme,Depolama	16.188	9,0	37.451	9,8
Mali Kurumlar, Sigorta, Banka	9.713	5,4	22.929	6,0
Toplumsal,Sosyal,Kişisel Hizmetler	52.161	29,0	110.824	29,0
TOPLAM	179.865	100	382.150	100

Tablo 1.157 : 1/25.000 Ölçekli Planda İşgücü Dağılımı Tahmini

Kaynak: 1/25.000 Ölçekli Plan Açıklama Raporu

Plan'ın gelişme stratejisi öngördüğü sektörlerden birisi de lojistik olup, bu başlıkta liman gelişimi, limanı destekleyecek altyapı ve kullanım eksiklerinin giderilmesi ve uluslararası ticaretin geliştirilmesi önerilmekte olup, Mersin'de bir lojistik merkez gelişimi mekânsal bir strateji olarak önerilmektedir.

Planda OSB dahil olmak üzere kent doğusunda toplam 1540 ha sanayi + depolama alanı önerilmektedir. Ayrıca Dikilitaş ve Yenitaşkent'te 41 ha'lık tarımsal depolama alanı önerilmiştir. Yine liman çevresi, D-400 güzergah boyu ve otoyol bağlantısı etrafında yaklaşık 960 konut dışı kentsel çalışma alanı önerilmektedir. Mevcutta 246 ha olan akaryakıt dolum tesisleri aynı alanda 300 ha'a büyütülmüştür. Ayrıca, otoyol - Arpaçsakarlar bağlantısının olduğu yerde ve 1/100.000'lik planda da gösterilen bölgede 150 ha'lık ve 3.000-3.500 araç kapasiteli bir tır parkı/lojistik merkez alanı ayrıldığı belirtilmektedir. Ancak, burada lojistik merkezlerin ve tır parklarının birbirlerinden çok farklı kavramlar olduğu mutlaka belirtilmelidir.

150 ha'lık bir alanda entegre ve organize lojistik bir merkez kurulması mümkün olmayacağından, burasının kamyon parkı olması daha muhtemel görünmektedir.

Planda, bu çalışmanın konusunu ilgilendiren alan kullanımları bu şekilde ve miktarlarda belirtilmektedir. Burada bir kez daha vurgulanması gereken; Mersin'in yağ lekeli şekilde gelişerek tarihi bir tek merkez etrafında büyüdüğü konusudur. 1950'li yıllarda tek merkezli olan kent bugün de tek merkezlidir. Kent hizmet sektörü istihdamı, geleneksel merkezi iş alanında (GMK Bulvarı güneyi, İstiklal, İnönü, Silifke, Kuvva-i Milliye ve Çakmak Caddeleri civarı)dir. Öte yandan, kentin sanayi, lojistik ve tamamlayıcı istihdamlarının tamamı kent doğusunda yığılmıştır. Kentin uyku kısmı ise kent kuzey ve batısında yığılmaktadır. Bu durum, modern şehircilik ilkelerinden dışlayıcı bölgeleme (exclusive zoning) yaklaşımına uygun olmakla birlikte, Mersin'de teşekkül ettiği biçimiyle, bu çalışmanın daha sonraki kısımlarında belirtilecek olan muhtemel sorunlara neden olabilecektir.

1.4.5.Mersin'deki Lojistik Odaklar

Mersin'in genel anlamda lojistik odaklarını oluşturan ögeler: Liman, Serbest Bölge, Organize Sanayi Bölgesi, Küçük Sanayi Sitesi, Toptancı Hali, Antrepolar ve Gümrükler olup, bu bölümde detaylı olarak ele alınmıştır.

1.4.5.1. Liman



Resim 1.1: Mersin Limanı Genel Görünümü

Tarihçe

1841 yılında küçük bir balıkçı köyü olan Mersin, 1850 yılında bucak ve 1865 yılında ilçe olmuştur. 1860 yılından itibaren iskele inşaatı önem kazanan ilçede, 1886 yılında Adana-Mersin demiryolunun da açılmasıyla gelen-giden gemi sayısında bir artış meydana gelmiş ve bu gemilerin tahmil-tahliyesi için daha hızlı çalışma olanakları aranarak, Mersin Belediyesi tarafından önce Taş İskelesi, daha sonra Gümrük İskelesi inşa edilmiştir.



Resim 1.2: Mersin İskelesi'nin Eski Bir Görünümü

Deniz ticaretindeki hızlı büyüme nedeniyle ciddi bir liman yönetimine ihtiyaç duyulmuş ve 29 Ağustos 1927 tarihinde Seyr-i Sefain acentalığı, Mersin, Tarsus, Seyhan, Ceyhan Belediyeleri ile Mersin Ticaret Odası ve Mersin Hususi Muhasebesi'nin katılımıyla Mersin Liman Şirketi kurulmuştur. Şirketin kuruluş sermayesi 200.000 TL'dir.

Şirket, meydana gelen doğal afetlerden dolayı zarar görmüş ve 1942 yılında tasfiye kararı ile birlikte Hükümet'e devri kararı alınmıştır. 400.000 TL bedel ile Milli Koruma Kanunu'nun muaddel 6. maddesine tevkifan Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne (Şimdiki TCDD) devri hakkındaki K/323 sayılı karar, Bakanlar Kurulu'nun 14 Mayıs 1942 gün ve 5106 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 9 Mayıs 1942 tarih ve 2/17874 sayılı karar ile kabul edilmiştir. Mersin Limanı'nın modern ve korumalı bir şekilde inşasına 3 Mayıs 1954 tarihinde başlanılmış olup; inşaat Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi tarafından yapılmıştır. Bütün tesisleri ile donatılan liman, 1962 yılında modern anlamda işletmeye açılmıştır.

2000'li yıllarda Dünya'daki deniz taşımacılığı ve liman işletmeciliği sektörlerindeki hızlı hacim ve hizmet artışına paralel bir gelişim gösteremeyen ve bu sektörlerdeki küresel rekabet ortamına yeterince uyum sağlayamayan Mersin Limanı, 11 Mayıs 2007 tarihine kadar TCDD tarafından işletilmiş olup; 2005 yılında başlayan özelleştirme sürecinin tamamlanması sonrasında işletme hakkı, bu tarihten (11.05.2007) itibaren 36 yıllık bir süre için, 755 milyon Amerikan Doları bedel karşılığında, Singapur'lu PSA firması ile Türk Akfen Holding'in ortak girişimi olan MIP (Mersin International Port – Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) isimli özel şirkete devredilmiştir.

Temel Veriler, Teknik Özellikler, Ekipman

Mersin Limanı, Akdeniz'e Güney yönünden açık olan geniş bir su kütesinden ibaret olan Mersin koyunda yer almaktadır (coğrafi koordinatları: 36° 47.15' K, 34° 38.50' D / 36° 47.30' K, 34° 38.60' D). Liman, sahip olduğu geniş hinterland, mevcut yurtiçi ve yurtdışı demiryolu bağlantısı ve uluslararası karayoluna kolay erişimi ile hem İç Anadolu, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat-ihracat kapısı işlevini yerine getirmekte, hem de Ortadoğu ve Asya'ya yapılan ticaret için önemli bir transit liman konumuna sahip olmaktadır. Bu anlamda Mersin Limanı, Doğu Akdeniz'in en önemli uluslararası limanları arasındadır²¹⁴.

Türkiye'nin işlem hacmi olarak İstanbul'dan sonra en büyük ikinci limanı durumunda olan Mersin Limanı, toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi

²¹⁴ MIP, 16.09.2008

kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi açısından Türkiye'nin en büyük limanıdır. Ayrıca, Mersin Limanı, Türkiye'deki limanlar içerisinde tüm denizcilik ve terminal hizmetlerini eksiksiz verebilen tek limandır (MIP). Sınır komşusunun Türkiye'nin 4. büyük serbest bölgesi olması, limanın niteliğini daha da artırmaktadır.

Liman, toplam olarak yaklaşık 1.000.000 m² (100 ha) alana sahip olup; toplam (Serbest Bölge, Petrol Ofisi ve 2 adet NATO rıhtımları ile birlikte) 28 adet rıhtıma sahiptir (MIP). Rıhtımların teknik özellikleri Tablo 152'de verilmiştir.

Mersin Limanı'na, ağırlık olarak 100.000 Gross Ton'a kadar ve uzunluk olarak 305 m'ye kadar olan gemiler girebilmektedir. Kabul edilen maksimum gemi su altı yüksekliği 275 m'ye kadar olan gemiler için 13 m, 275-305 m gemiler için 12 m'dir.

Liman bünyesinde, 609 kişisi işletici MIP personeli (287 kişi ofis, 322 kişi saha personeli), 1168 kişisi de alt taşeronların personeli olmak üzere toplam 1.777 kişi çalışmaktadır²¹⁵.

Mersin Limanı'nda halihazırda şu hizmetler verilmektedir:

1. Yükleme, boşaltma, şifting, depolama, terminal hizmetleri

- Genel kargo, dökme katı ve dökme sıvı hizmetleri
- Konteyner hizmetleri

2. Rıhtım hizmetleri

- Pilotaj
- Römorkaj
- Demirleme/demir alma
- Barınma

3. Diğer hizmetler

- Katı ve sıvı atık kaldırma
- Su tedarik
- Yolcu (feribot) hizmetleri
- Yakıt ikmal
- Ambar kapağı kaldırma/yerleştirme
- Kantar
- Gümrük Kontrolü

²¹⁵ MIP-2008

RIHTIM	UZUNLUK (m)	DERİNLİK (m)
1. Yolcu İskelesi	155	-9,15
2-3. Genel Kargo	275	-9,15
4. Genel Kargo ve Ro-Ro Rampası	150	-9,3
5-6. Genel Kargo	275	-9,3
7. Ro-Ro Rampası	40 (En)	-9,0
8. Konteyner	280	-14,0
9-10. Konteyner	400	-11,0 , -9,5
11. Ro-Ro Rampası	40 (En)	-9,50
12-13. Konteyner	300	-11,0 , -10,0
14. Kuru Dökme (TMO Rıhtımı)	275	-10,0
15. Kuru Dökme (TMO Rıhtımı)	275	-14,0
16. Genel Kargo	75	-8,5
17-18-19. Genel Kargo	490	-12,0
20-21. Genel Kargo ve Dökme Kargo	253	-11,0
22. Serbest Bölge	65	-5,0
23-24. Serbest Bölge	500	-12,5 , -6,0
25-26. Petrol Terminali	270	-13,0
27. NATO	50	-5,0
28. NATO	300	-9,6

Tablo 1.158: Mersin Limanı Rıhtımlarının Teknik Özellikleri
Kaynak: MIP

Limanda, 14 ve 15 No'lu rıhtımlarla (TMO rıhtımları) konveyör bağlantısı da bulunan ve kuru dökme yük (tahıl, hububat vb.) stoklaması amaçlı 100.000 Ton kapasiteli bir beton silo (TMO silosu) mevcuttur.

Ayrıca, liman içerisinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ye ait bir nebati yağ depolama ve yükleme/boşaltma tesisi mevcuttur. Bu tesis, toplam 58.000 m³ kapasiteye sahip 24 adet depolama tankı ve bu tanklardan 15 ve 18 No'lu rıhtımlara direkt bağlantıyı sağlayan toplam 1,5 kilometre uzunluğunda boru hattından oluşmaktadır. Söz konusu boru hatları ile 15 ve 18 No'lu rıhtımlara yanaşan gemiler için gemiden gemiye, gemiden tanklara ve tanklardan gemiye direkt yükleme/boşaltma hizmeti verilmektedir.

11 Mayıs 2007 tarihindeki işletme devrinden sonra yeni işletmeci MIP şirketinin yaklaşık bir yıl içerisinde yapmış olduğu yatırımlar sonrasında limanın yıllık elleçleme kapasitesi Tablo 1.159'da ve konteyner elleçleme ekipmanları Tablo 1.160'da verilmiştir (MIP).

Konteyner Kapasitesi	2.500.000 TEU/Yıl
Sahada Stoklama Kapasitesi	1.241.000 TEU/Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	1.000.000 Ton/Yıl
Dökme Katı/ Sıvı Yük Kapasitesi	4.500.000 Ton/Yıl

Tablo 1.159 : Mersin Limanı Yıllık Mevcut Elleçleme Kapasitesi
Kaynak: MIP

Ocak-Ağustos 2008 döneminde, Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam genel kargo ve kuru/sıvı dökme yük miktarı (konteynerize yük hariç) 3.369.185 Ton'dur. MIP'den alınan verilere göre, limanda 2008 yılı için toplamda 775.000 Ton genel kargo, 4.000.000 Ton kuru dökme ve 640.000 Ton sıvı dökme yük elleçlemesi yapılması hedeflenmektedir.

EKİPMAN	ADET	KAPASİTE (TON)
Rıhtım Vinçleri	5	40
Mobil Rıhtım Vinçleri	5	40
Transteynerler (RTG)	7	35
Transteynerler (RTT)	7	35
Dolu Konteyner Elleçleyiciler	20	40
Boş Konteyner Elleçleyiciler	14	10
Elektrikli Vinç	17	3-35
Mobil Vinçler	15	6-70
Forkliftler	43	2-5
Çekici	33	25
Treyler	42	15-40
Loderler	1	3
Mini Loder	1	1

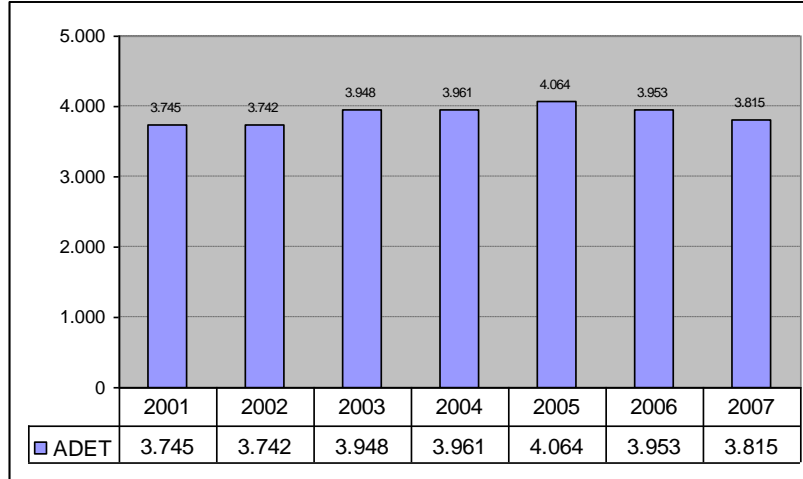
Tablo 1.160 : Mersin Limanı konteyner elleçleme ekipmanları
Kaynak: MIP

Limanda, konteyner ekipmanları dışında, genel kargo ve dökme yük elleçlemesi için 2 adet paletli (60-90 Ton) ve 2 adet lastik tekerli (60 Ton) olmak üzere toplam 4 adet ekskavatör hizmet vermektedir.

Ayrıca pilotaj ve römorkaj hizmetleri için de 1 adet kılavuz botu, 3 adet palamar botu ve 4 adet römorkör görev yapmaktadır.

Taşıma Miktarları

2000'li yılların başından bugüne, Mersin Limanı'na gelen yıllık gemi sayısında fazla bir değişiklik olmayıp, bu sayı 3.742 ila 4064 arasında değişmektedir. 2001-2007 yılları arasında limana gelen gemi sayıları Şekil 1.140'da gösterilmiştir²¹⁶.



Şekil 1.140: Mersin Limanı 2001 - 2007 Gemi Trafikliği (adet)
Kaynak: Mersin Liman İşletmesi-2005, MDTO-2008

Mersin Limanı'nda 2001 yılında toplam 12.939.509 Ton kargonun elleçlemesi (yükleme/boşaltma) yapılmış iken, bu miktar 2005 yılında 15.727.078 Ton'a ve 2007'de ise 17.890.102 Ton'a ulaşmıştır. 2001-2008 yıllar bazında toplam kargo hacminin dağılımı Tablo 1.161'de ve toplam kargo hacmi Şekil 1.141'de gösterilmiştir²¹⁷.

YIL	Dahili	İhracat	İthalat	Transit	TOPLAM	Değişim (%)
2001	2.129.787	5.109.127	5.256.256	443.339	12.939.509	
2002	2.085.725	4.682.473	5.923.548	541.774	13.233.520	% 2,27
2003	1.694.437	4.778.965	7.806.135	952.769	15.232.306	% 15,10
2004	1.426.665	4.544.373	9.256.825	1.294.603	16.522.466	% 8,47
2005	1.154.300	4.760.280	8.669.425	1.143.073	15.727.078	% -4,81
2006	1.300.737	5.902.410	7.548.194	1.328.058	16.079.420	% 2,24
2007	1.418.498	6.487.031	8.455.831	1.528.742	17.890.102	% 11,26
2008*					9.207.071*	% 2,93**

Tablo 1.161 : Mersin Limanı 2001 - 2008 yıllara göre toplam kargo hacmi ve dağılımı (Ton)

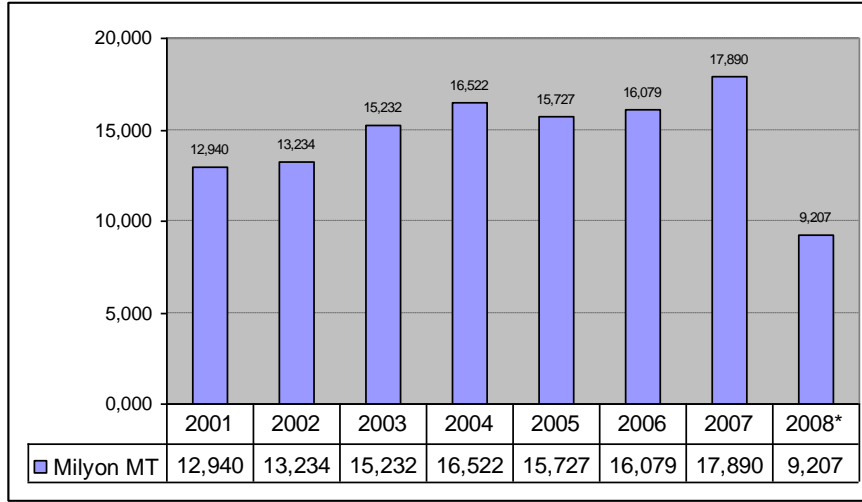
Kaynak : MDTO-2008

* (01.01.2008 – 30.06.2008)

** 2008 yılı toplam değeri ilk 6 aylık değerin 2 katı olarak öngörülmüştür.

²¹⁶ Mersin Limanı İşletmesi Md.lüğü-2005

²¹⁷ MDTO-2008



Şekil 1.141 : Mersin Limanı 2001 - 2008 yıllık toplam kargo hacimleri (Milyon Ton)

Kaynak: MDTO-2008

* (01.01.2008 – 30.06.2008)

Mevcut verilere göre (MDTO), 2006 yılında Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam kargonun % 39,5'i, konteynerize (konteyner içerisinde) yük iken, bu oran 2007'de %44,1'e ve 2008'in ilk altı aylık dönemi için % 46,4'e yükselmiştir. 2006-2008 döneminde konteynerize yüklerin toplam kargo miktarına oranları Tablo 1.162'de verilmiştir.

YIL	TOPLAM (Ton)	Konteynerize (Ton)	Oran	Diğer (Ton)	Oran
2006	16.079.420	6.350.463	% 39,5	9.728.957	% 60,5
2007	17.890.102	7.890.818	%44,1	9.999.284	% 55,9
2008*	9.207.071	4.276.080	% 46,4	4.930.991	% 53,6

Tablo 1.162 : 2006 - 2008 Döneminde Mersin Limanı'nda Elleçlenen Konteynerize Yükün Toplam Kargo Hacmine Oranı

Kaynak : MDTO

Halihazırda, Mersin Limanı'na, toplam 45'in üzerinde uluslararası konteyner taşıma hattının düzenli seferleri mevcuttur. Geçtiğimiz 10 ay içerisinde Avrupa-Uzakdoğu arası direkt sefer yapan 3 yeni konteyner servisi sefer yapmaya başlamıştır. Ayrıca, yine bu dönemde ARKAS grubun EMES konteyner hattı da haftalık Karadeniz seferi hizmeti vermeye başlamıştır.

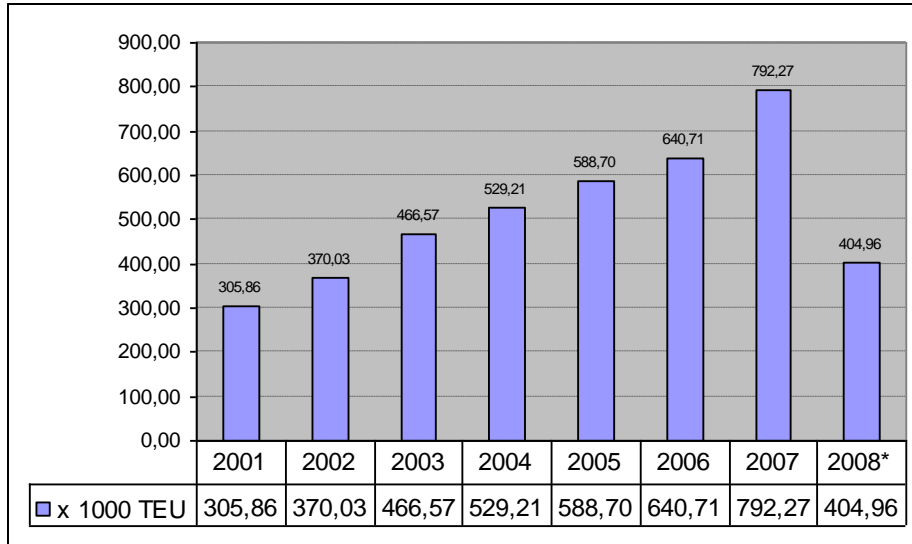
2001 yılında Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam konteyner miktarı 305.860 TEU iken, 2007 yılında bu rakam 792.270 TEU'ya çıkmış olup; 2008'in ilk 6 aylık döneminde de 404.963 TEU olarak gerçekleşmiştir. 2001-2008 dönemi yıllık konteyner trafiği dağılımı aşağıda yer alan tabloda ve toplam konteyner trafiği Şekil 1.142'de verilmiştir.

YIL	YÜKLENEN		YÜKLENEN/ TOPLAM (%)	İNDİRİLEN		İNDİRİLEN/ TOPLAM (%)	TOPLAM
	DOLU	BOŞ		DOLU	BOŞ		
2001	126.605	24.145	% 49,3	104.659	50.451	% 50,7	305.860
2002	144.382	38.290	% 49,4	142.206	45.155	% 50,6	370.033
2003	172.208	60.986	% 50,0	174.031	59.348	% 50,0	466.573
2004	198.583	62.516	% 49,3	210.117	57.992	% 50,7	529.208
2005	210.045	83.508	% 49,9	238.996	56.155	% 50,1	588.704
2006	240.105	78.653	% 49,8	250.114	71.839	% 50,2	640.711
2007	276.030	114.815	% 49,3	326.920	74.505	% 50,7	792.270
2008*	153.644	47.027	% 49,6	154.581	49.711	% 50,4	404.963

Tablo 1.163 : Mersin Limanı 2001 - 2008 konteyner trafiği dağılımı

Kaynak: MDTO

* 01.01 – 30.06. 2008 verileri



Şekil 1.142 : Mersin Limanı 2001 - 2008 toplam konteyner trafiği (1000 TEU)

Kaynak: MDTO

* 01.01 – 30.06. 2008 verileri

Mersin Limanı, Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)'nin, bölge sanayi ve tarımının en önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantıları ile Ortadoğu ticareti için ideal bir transit limanı ve çoklu taşımacılık bağlantı noktası olacaktır. GAP'nin bölgeye sunacağı mal akışının türü bakımından Mersin Limanı'nın dökme yük elleçleme ile ilgili yeterli donanımına sahip olması projenin başarısı bakımından önemlidir.

Mersin Limanı, Ortadoğu ve Orta Asya yüklerinin Akdeniz'e çıkışında ve AB ülkelerine ait varış limanlarına ulaştırılmalarında önemli bir ana liman görevi üstlenmek üzere, modern konteyner limanı projesi kapsamında çalışmalar yapılmaktadır. ULİMAP (Ulusal Limanlar Master Planı) sonuçlarına göre, Mersin Limanı, Türkiye'nin "Ana Liman-Aktarma Merkezi" olarak hizmet verebilecek stratejik noktada yer alan birinci öncelikli bir limanıdır.

Mersin Limanı'nda özelleştirme sonrası yeni liman işleticisi şirket (MIP-Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) tarafından birçok altyapı yenileme ve modernize çalışmaları yapılmış ve halihazırda da yapılmaktadır.

Bu çalışmalar kapsamında, konteyner stoklamak, liman içi araç trafiğini düzenlemek ve liman operasyonunun hızlanmasını sağlamak amacıyla yapılan betonlama ve asfaltlama çalışmalarının büyük bir kısmı tamamlanarak hizmete sunulmuş bulunmaktadır.

Altyapı projelerinin önemli ayaklarından biri olan ve gerek TCDD'nin ve gerekse MIP'nin operasyon etkinliğini artırmak amacıyla planlanan "Yeni Demiryolu Projesi" çalışmaları da hızla devam etmektedir. Proje gereği mevcut raylar liman sahasının ortasından toplanarak, Mersin-Adana Karayolu'na paralel uzanan ve atıl halde bulunan bölgeye taşınmaktadır. Bu düzenleme ile vagonlara yapılacak yükleme/boşaltma işlemlerinin tek bir bölgede gerçekleştirilmesi ve trenlerin fazladan manevra yapmalarına gerek kalmaması amaçlanmaktadır. Yeni Demiryolu Projesi'nin sağlayacağı avantajla, tren giriş çıkışları otoyol altından gerçekleşecek; böylece Adana-Mersin Karayolu'nun tren geçişleri nedeniyle trafiğe kapanması söz konusu olmayacaktır. Bu proje tamamlandığında liman içerisinde ve çevresinde trafik güvenliği ve düzeni de sağlanmış olacaktır.

Limanda, altyapı çalışmaları dışındaki önemli yatırımlardan biri olan "Liman Otomasyon Programı" kapsamında yapılan çalışmalarda da son aşamaya gelinmiş; kablosuz geniş yerel alan ağı tamamlanmıştır. Operasyonda kullanılacak "el terminalleri", pilot bölgelerde kullanılmaya başlanmış olup; yakın zamanda yeni program, konteyner kapı giriş çıkışlarında ve terminal hizmetlerinde de kullanılmaya başlayacaktır. Kurulan bu program sayesinde operasyon hareketleri anında sisteme dahil olacağı gibi, tüm operasyonun internet üzerinden takibi de mümkün olacaktır.

Tüm bu altyapı yenileme ve modernizasyon çalışmaları sonrasında, armatörlerin Mersin Limanı'na olan ilgisinin daha da artmasıyla ihracat malları aktarmasız olarak Uzakdoğu varış noktalarına ulaşmaya başlamıştır. Türkiye ihracatının yükselen değeri olan maden ihracatında görülen artışın da etkisiyle Mersin Limanı'nda konteyner elleçleme miktarı Haziran 2008'de 80.000 TEU'yu aşarak rekor seviyeye ulaşmıştır. (Çağdaş Toplum Dergisi-Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) bilgileri). Bu miktar 2000 yılının Haziran ayında 24.991 TEU, 2005 yılında 52.322 TEU ve 2006 yılında 59.132 TEU olarak gerçekleşmiş idi.

İşlem hacmindeki bu hızlı artış ve limanda ulaşılan uluslararası standartlar neticesinde, Mersin Limanı, Lloyd's List dergisi tarafından düzenlenen Turkish Shipping Awards ödülleriinde Yılın Limanı ödülünü almaya hak kazanmıştır²¹⁸.

Genel Değerlendirme

Mersin Limanı'nın Doğu Akdeniz'de önemli bir "Ana Liman-Aktarma Limanı" olması yönünde aşağıdaki avantajları sıralanabilir:

- Limanın gemi ve konteyner trafiğine uygun coğrafi ve jeopolitik konumu. Ortadoğu, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetler için önemli bir deniz giriş/çıkış kapısı durumunda olması,
- Limanın sınır komşusunun Türkiye'nin 4. en yüksek ticaret hacmine ve güçlü alt ve üstyapı olanaklarına sahip serbest bölgesi olan Mersin Serbest Bölgesi olması ve Liman ile Serbest Bölge arasındaki koridorla, harici taşımaya gerek kalmaması ve limanın serbest bölge statüsünde kullanılabilmesi,
- Teknik olanaklar açısından, tüm denizcilik ve terminal hizmetlerini verebilen, Türkiye'deki tek liman olması,
- Artan Dünya ticareti ve özellikle Ortadoğu ve Akdeniz ülkelerinin dış ticaretinde görülen hızlı yükselişin Mersin limanı yük trafiği hacmine olumlu yansıması,
- Bölge artalanının, GAP Projesi'nin ve Mersin Serbest Bölgesi'nin sağladığı yüksek hacimli bölgesel kaynaklı tarımsal ve endüstriyel yük miktarı,
- Yine bölge artalanının ihracata yönelik güçlü üretim yapısı ve zengin doğal yeraltı kaynaklarına (madenler, mermer vb.) sahip olması,
- Pan Avrupa Ulaştırma Bölgeleri içerisinde yer alması ve çoklu (intermodal) ulaştırma türlerinin etkin olarak uygulanmasına olanak vermesi,
- Avrupa Komisyonu tarafından desteklenen yakınyol deniz taşımacılığı ulaştırma noktalarından biri olması,
- Limanın halihazırda Dünya çapında tecrübeye sahip, profesyonel bir şirketin ortaklığında işletiliyor olması ve şirketin rekabete yönelik politikaları ve uluslararası

²¹⁸ Çağdaş Toplum Dergisi, Eylül 2008-Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) bilgileri, 2008

liman standartlarını yakalamaya yönelik olarak yürütmekte olduğu alt ve üst yapı çalışmaları ile konteyner ve yük trafiğinin hızla artması,

- Mersin'in bir liman şehri olarak, uzun yıllara dayanan bir taşımacılık kültürüne sahip olması ve gerek deniz ve gerekse kara taşımacılığı açısından, Türkiye ölçeğinde değerlendirildiğinde, önemli bilgi ve tecrübe birikimine sahip şirketlere, kalifiye personele ve altyapıya sahip olması,
- Devletin Mersin'de liman merkezli bir lojistik merkez kurulması yönünde planları olması,
- Bölgedeki genç nüfus, ve Mersin Üniversitesi bünyesinde kurulan yeni bölümlerle, gerek deniz taşımacılığı ve gerekse lojistik konularında, sektöre kalifiye eleman yetiştirilecek olması.

Yukarıda sıralanan tüm bu avantajlarının yanında Mersin Limanı'nın bir takım dezavantajları ve sorunları da mevcuttur. Bunlar özetle:

- Limanın artan taşıma hacmi ve konteyner trafiğini karşılama ve daha etkin hizmet verebilme açısından genişleme olanaklarının oldukça sınırlı olması,
- Limanın özelleştirme sürecinin sonuçlandırılmasının uzun sürmüş olması ve özelleştirme sonrasında dahi halen yeni işletmecinin yasal mevzuat ve devir işlemleri ile sıkıntılarının mevcut olması,
- Bölgedeki diğer ülke limanlarının hızla artan yük trafiği ile rekabet edebilmede, merkezi yönetimin gerek Mersin Limanı'na ve gerekse diğer Türk limanlarına gereken somut desteği yeterince veremiyor olması,
- Dünya ticareti açısından önemli bir coğrafyada yer alan üç yanı denizlerle çevrili bir ülke olarak, Türk denizciliğinin ve deniz taşımacılığının halen olması gereken seviyenin çok gerisinde olması,
- Türk denizciliği, deniz taşımacılığı ve limanlarının, Dünya ölçeğinde gerektiğince tanıtılmıyor ve merkezi yönetimce bu sektörlerle küresel rekabet için gerekli desteğin (yasal mevzuat, teşvikler vb. anlamında) verilemiyor olması olarak sayılabilir.

1.4.5.2. Serbest Bölge ²¹⁹



Resim 1.3: Mersin Serbest Bölgesi Genel Görünümü

Mersin Serbest Bölgesi, Mart 1985'te kurulmuş olup, resmi açılışı Ocak 1987'de yapılmıştır. Bölgede ilk ticari faaliyet Şubat 1988'de başlamıştır.

Doğu Akdeniz'in önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı'nın hemen bitişiğinde kurulmuş olan Mersin Serbest Bölgesi bu anlamda önemli bir coğrafi lokasyonda yer almaktadır. Gerek limana yakınlığı ve gerekse kendi rıhtımına sahip olması dolayısıyla denizyolu ulaşımı açısından son derece avantajlı durumdadır. Yine coğrafi lokasyonu itibariyle önemli ticaret merkezlerine (Orta Doğu, Kuzey Afrika, Doğu ve Batı Avrupa, Rusya Federasyonu, Türki Cumhuriyetler) yakın konumdadır.

Mersin Serbest Bölgesi'nin mevcut toplam alanı (1. Kısım) 776.000 m² olup, bu alanın yollar, altyapı alanları ve yeşil alanlar dışında kalan toplam 532.000 m²'lik bölümü yatırım alanı olarak değerlendirilmiştir. Halihazırda, belirtilen yatırım alanının tümü (532.000 m²) kullanıcı firmalara tahsis edilmiştir. Bu anlamda, bölgede kiraya verilebilecek boş alan yoktur.

Bölge'ye oluşan ve oluşması beklenen talepleri karşılamak amacıyla, iki yeni genişleme alanı tahsis edilmiş durumdadır. Bunlardan ilki (MSB 2. Kısım), 60.000 m²'lik toplam alan üzerinde 45.000 m²'lik yatırım alanına sahip olup; altyapısı 2008 sonu/2009 başında tamamlanarak yatırıma hazır hale getirilecektir. İkinci genişleme alanı ise (MSB 3. Kısım), mevcut 1. Kısım'ın Doğu bitişiğinde yer almaktadır. Bu bölgenin toplam alanı 370.000 m² ve yatırım alanı ise 280.000 m²'dir. 3. Kısım, büyük ölçekli yatırım taleplerinin alınmasıyla birlikte 2009

²¹⁹ Bu bölümde yer alan tüm sayısal veriler için kaynak MESBAŞ yayınları ve yazışmalarıdır.

yılı sonunda yatırıma hazır hale getirilecektir. Serbest Bölge genişleme alanları Resim 1.4'de gösterilmektedir.



Resim 1.4: Mersin Serbest Bölgesi Genişleme Alanları (Kısım 2 ve Kısım 3)

2008 yılı Temmuz ayı sonu itibariyle Mersin Serbest Bölgesi'nde 335'i yerli, 93'ü yabancı (tamamen yabancı ya da yerli-yabancı ortaklığı) olmak üzere toplam 428 kullanıcı firma faaliyet göstermektedir. Yıllar itibariyle kullanıcı firma sayıları Tablo 1.164'de verilmiştir. Tablodan da görüleceği üzere, 1995-2004 yılları arasında artış gösteren kullanıcı firma sayısı, 2004'den sonra giderek azalmıştır.

YILLAR	YERLİ			YABANCI			GENEL TOPLAM
	Kiracı	Yatırımcı	TOPLAM	Kiracı	Yatırımcı	TOPLAM	
1995	101	130	231	34	28	62	293
1996	153	155	308	58	29	87	395
1997	215	158	373	70	29	99	472
1998	238	165	403	75	30	105	508
1999	250	167	417	82	32	114	531
2000	245	167	412	85	32	117	529
2001	254	164	418	88	32	120	538
2002	233	178	411	74	37	111	522
2003	258	164	422	77	37	114	536
2004	272	167	439	84	34	118	557
2005	236	173	409	55	27	82	491
2006	193	165	358	61	34	95	453
2007	191	157	348	60	34	94	442
2008*	187	148	335	60	33	93	428

Tablo 1.164: Mersin Serbest Bölgesi Yıllar İtibariyle Kullanıcı Firma Sayıları

Kaynak : MESBAŞ

* 2008 Temmuz ayı sonu itibariyle

Kullanıcı firmaların sektörel dağılımı, Tablo 1.165 ve Tablo 166'da iki farklı alternatif olarak gösterilmiştir.

	YERLİ	YABANCI	ORTAKLIK	TOPLAM
TARIM	57	8	5	70
Bitkisel Ürünler	53	6	4	63
Hayvansal Ür.	4	2	1	7
MADENCİLİK	0	0	0	0
Metalik Olmayan	0	0	0	0
SANAYİ	197	36	34	267
Tarıma Dayalı	37	18	8	63
İşlenmiş Petrol	1	0	0	1
Sanayi Ürünleri	159	18	26	203
HİZMET	42	0	3	45
FİNANS	9	0	1	10
TOPLAM	335	47	46	428

Tablo 1.165 : 2008 Temmuz sonu itibariyle Mersin Serbest Bölgesi kullanıcı firmalarının sektörel dağılımı (Alternatif 1)
Kaynak : MESBAŞ

	YERLİ	YABANCI	ORTAKLIK	TOPLAM
Day. Tük. Malları	1	1	0	2
Elektronik	7	3	1	11
Finans	9	0	1	10
Gıda	80	19	6	105
Hizmet	41	0	4	45
İçki-Sigara	18	10	9	37
İnşaat	8	2	1	11
Kağıt	4	1	1	6
Kimya	22	1	7	30
Maden	0	0	0	0
Mak.-Oto Yd. Prç.	20	0	2	22
Metal	3	0	0	3
Petrol Ürünleri	1	0	0	1
Sağlık Ürünleri	12	3	2	17
Tarım Ürünleri	4	0	1	5
Tekstil	71	3	8	82
Diğer	34	4	3	41
TOPLAM	335	47	46	428

Tablo 1.166 : 2008 Temmuz sonu itibariyle Mersin Serbest Bölgesi kullanıcı firmalarının sektörel dağılımı (Alternatif 2)

Kullanıcı firmalara toplam 573 adet faaliyet ruhsatı verilmiş olup; bu ruhsatların faaliyet konularına göre dağılımı Tablo 1.167’de verilmiştir.

Faaliyet Konusu	Ruhsat Sayısı	Oran
Alım-Satım	313	% 55
Depolama-Kiralama	150	% 26
Üretim	93	% 16
Bankacılık-Sigortacılık	11	% 2
Diğer	6	% 1
TOPLAM	573	

Tablo 1.167 : Mersin Serbest Bölgesi kullanıcı firmalara verilen faaliyet ruhsatlarının dağılımı
Kaynak : MESBAŞ

2008 yılı Temmuz ayı sonu itibariyle, Mersin Serbest Bölgesi’nde 6.810’u T.C. uyruklu ve 23’ü yabancı uyruklu olmak üzere toplam 6.833 kişi çalışmaktadır. Bu istihdamın çalışan niteliğine göre dağılımı Tablo 1.168’de verilmiştir.

Personelin Niteliği	Uyruğu		TOPLAM
	T.C.	Yabancı	
Yönetici	209	12	221
Büro Personeli	455	2	457
Vasıflı İşçi	3.175	3	3.178
Vasıfsız İşçi	2.081	4	2.085
Diğer	890	2	892
TOPLAM	6.810	23	6.833

Tablo 168 : Mersin Serbest Bölgesi’ndeki istihdamın dağılımı
Kaynak : MESBAŞ

Genel Yapı, Mevzuat ve İşletme

Mersin Serbest Bölgesi arazisi devlete ait olup; bölgenin modern altyapısı da yine devlet tarafından yapılmıştır. Bölge, bir özel şirket olan MESBAŞ-Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş. tarafından işletilmekte ve tüm hizmetler bu şirket tarafından verilmektedir.

Bölgede Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaktadır. Mersin Serbest Bölgesi’nde ticaret, üretim, depolama/kiralama, bakım/onarım, montaj/demontaj, paketleme/ambalaj değiştirme ve bankacılık/sigortacılık faaliyetleri yürütülebilmektedir.

Bölgede faaliyet gösteren kullanıcı firmalar faaliyet şekline göre farklı teşviklerden ve avantajlardan yararlanmaktadır. Bu avantajlar şöyle sıralanabilir:

- Üretim faaliyetlerinde, % 100 kurumlar ve gelir vergisinden muafiyet (AB'ne tam üye olma tarihine kadar), Özel hesap (fon) ödemesi (CIF/FOB fatura tutarının % 0,5'i, bu tahsilat Bölge'ye yurtdışından gelen malların CIF, Bölge'den Türkiye'ye çıkan malların FOB fatura bedelleri üzerinden yapılır) avantajları bulunmaktadır,
- Ticaret ve diğer faaliyetleri yürütmekte olan kullanıcı firmalar için ise, yurtiçindeki vergi oranları (%20) uygulanmakta ve özel hesap (fon) ödemesi tahsilatı yapılmamaktadır,
- Hazırlanmakta olan yasa gereğince, Bölge'de üretim yapan ve yaptıkları üretimin en az % 85'ini yurtdışına gönderen firmaların çalıştırdıkları işçilerin ücretleri gelir vergisinden istisna tutulacaktır,
- Bölge, gümrük hattı dışı kabul edilmiş olup; malların Bölge'de kalışlarıyla ilgili gümrük vergisi, harçlar, KDV vb. ödemeler yapılmaz,
- Bölge'ye getirilen mallar süresiz olarak depolanabilir, tasniflenebilir, partiler halinde istenilen destinasyonlara gönderilebilir, aktarma işlemi yapılabilir,
- Bölge'de faaliyet ruhsat süreleri faaliyetin niteliğine ve büyüklüğüne göre 49 yıla kadar uzayabilmektedir,
- Açık ve kapalı alan kira ücretleri piyasa ile rekabet edebilecek seviyede düşüktür. Her türlü hammadde, yarı mamul veya mamul madde cazip ihraç fiyatlarıyla Türkiye'den Serbest Bölge'ye gönderilebilir,
- Bölge'de üretilen veya Bölge'ye yurtdışından gelen malların Türkiye'ye satılmasında bir engel bulunmamaktadır (gümrük vergisine tabii malların gümrük vergileri ödenmek kaydıyla),
- Bölge'de takas ticareti yapılmasına izin verilmektedir,
- Üretim, ticaret ve hizmet işlemlerinde çalıştırılmak üzere Mersin ilinden yeterli sayıda kalifiye eleman temin edilebilir,
- Merkez Bankası'nca kabul edilen konvertibl paralar Serbest Bölge işlemlerinde kullanılabilir. Bölgede hizmet veren 12 banka mevcuttur,

- Bölgede faaliyet gösteren firmalar, % 100 yerli, % 100 yabancı veya yerli-yabancı ortak sermayeli şirket olabilir. Sermaye temininde herhangi bir kısıtlama söz konusu değildir,
- Yerli/yabancı şirketler, karlarını istedikleri gibi Türkiye'ye veya Türkiye dışına transfer edebilirler (şirket ortaklarına doğrudan yapılan kar payı ödemesi % 15 stopaja tabidir),
- Yatırım ve işletme/ticari safha bürokratik işlemleri minimize edilmiştir.

Halihazırda, yatırımcı firmalar için ruhsat bedeli 5000 Amerikan Doları olup; ruhsat süresi, üretim faaliyetleri için 30 yıl ve diğer faaliyetler için 20 yıldır. Kiracı firmalar için ise; ruhsat bedeli yine 5000 Amerikan Doları ve ruhsat süresi üretim faaliyetleri için 15 yıl, diğer faaliyetler için 10 yıldır.

Mersin Serbest Bölgesi'nin halihazırdaki hizmet fiyatları da aşağıdaki gibidir:

- Yatırım alanı kiralama 2,66 ABD \$ /m²/yıl
- Kapalı depo alanı kiralama 1,50 – 2,00 ABD \$/m²/ay
- Açık stok sahası kiralama 1,00 ABD \$ /m²/ay

Ayrıca, kullanıcılar için, proje bazında yükler için limanda uygun yükleme/boşaltma hizmet tarifeleri de sağlanmaktadır.

Ticaret Hacmi ve Lojistik Olanaklar

Faaliyete geçtiği 1988 yılında toplam 152.447.119 Amerikan Doları tutarında bir ticaret hacmi oluşturmuş olan Mersin Serbest Bölgesi'nde, bu hacim ilk yıllarda giderek artmakla birlikte, 1998 yılından başlayarak dalgalı bir seyir izlemiş ve son dönemde tekrar artış eğilimine girmiştir. Mersin Serbest Bölgesi'nin yıllar bazında toplam ticaret hacmi Şekil 1.143'de, ve bu hacmin ticaret yönlerine göre dağılımı da Tablo 1.169'da gösterilmiştir.

2007 yılında gerçekleşen toplam ticaret hacminin %81'ini sanayi ürünleri, % 19'unu da tarım ürünleri oluşturmaktadır.

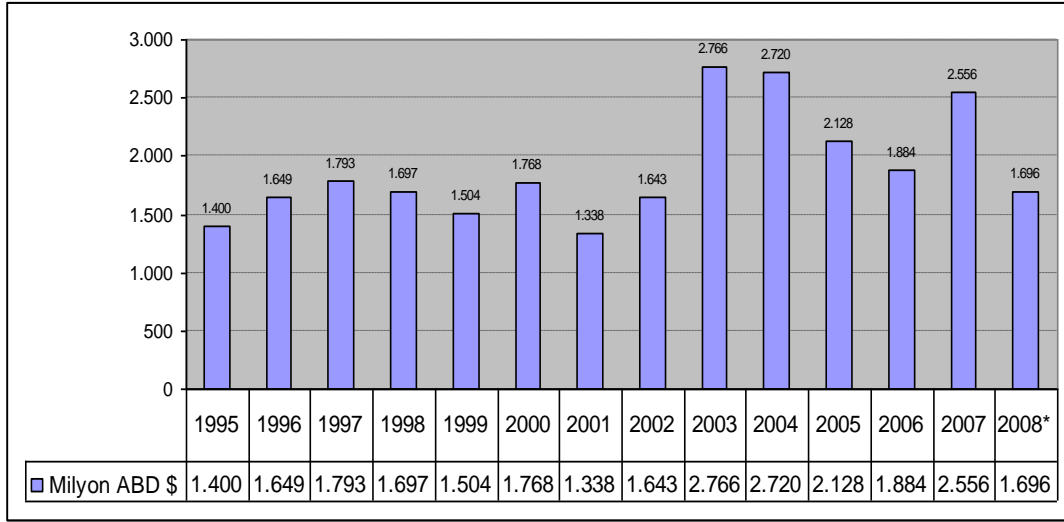
Yıllar	Türkiye'den Bölgeye	Bölge'den Türkiye'ye	Yurtdışından Bölgeye	Bölge'den Yurtdışına	TOPLAM
1988	42.907.731	53.914.643	34.326.630	21.298.115	152.447.119
1989	17.007.298	35.413.950	45.761.948	19.599.144	117.782.340
1990	49.632.280	111.937.883	90.474.073	20.488.692	272.532.928
1991	108.567.128	161.862.503	104.665.717	45.258.524	420.353.872
1992	73.705.978	140.356.776	138.787.973	61.790.726	414.641.453
1993	93.928.711	276.965.976	174.391.744	97.861.675	643.148.106
1994	175.046.421	316.130.099	275.713.772	160.850.169	927.740.461
1995	176.377.518	437.882.288	537.778.877	247.998.869	1.400.037.552
1996	148.548.403	516.762.647	714.108.430	269.712.828	1.649.132.308
1997	120.803.783	626.264.396	730.812.613	314.719.516	1.792.600.308
1998	104.676.999	652.612.607	704.539.524	235.238.654	1.697.067.784
1999	132.931.225	540.331.100	559.330.551	271.849.158	1.504.442.034
2000	108.616.412	647.258.423	762.986.470	248.993.006	1.767.854.311
2001	92.025.011	471.694.842	527.510.645	246.559.569	1.337.790.067
2002	118.254.882	520.558.964	658.194.544	346.131.748	1.643.140.138
2003	228.653.332	869.677.229	1.114.634.997	553.346.211	2.766.311.769
2004	214.639.246	826.134.528	1.078.632.845	600.608.967	2.720.015.585
2005	202.047.577	566.079.313	792.808.540	567.245.353	2.128.180.782
2006	220.728.753	494.774.673	649.055.007	519.446.325	1.884.004.759
2007	306.653.957	663.330.926	898.422.429	687.923.582	2.556.330.893
2008*	205.218.237	461.746.712	590.135.044	439.305.723	1.696.405.715
TOPLAM	2.940.970.883	9.291.690.476	11.183.072.373	5.976.226.555	29.392.960.288

Tablo 1.169 : Mersin Serbest Bölgesi yıllar bazında ticaret hacminin dağılımı (31.07.2008 itibariyle) (\$)

Kaynak : MESBAŞ

* 2008 yılı verileri 31.07.2008 tarihine kadar olan toplamdır.

2007 ve 2008 yıllarının Haziran ayı sonu itibariyle ilk 6 aylık ticaret hacimleri dikkate alındığında Mersin Serbest Bölgesi'nin Türkiye'deki serbest bölgeler içerisindeki yeri Tablo 164'de gösterilmiştir. Tablo'da da görüleceği gibi, Mersin Serbest Bölgesi, 2008 yılının ilk 6 ayında 1.404.454.000 Amerikan Doları tutarla aynı dönemde Türkiye'deki serbest bölgelerin toplam ticaret hacminin %10,54'ünü gerçekleştirerek, 20 serbest bölge arasında 4. sırada yer almıştır. Bölgenin toplam ticaret hacmi, yine aynı dönemler için serbest bölgelerin toplam ticaret hacmi artış oranının (% 12) iki katının üzerinde (% 25) bir artış göstermiştir.



Şekil 1.143: Mersin Serbest Bölgesi Yıllar Bazında Toplam Ticaret Hacmi (Milyon \$)

Kaynak : MESBAŞ

* 2008 yılı verileri 31.07.2008 tarihine kadar olan toplamdır.

Sıra	Bölge	2007 Yılı 6 Aylık	2008 Yılı 6 Aylık	Artış/Azalış Oranı	
1	İstanbul-Deri	3.060.928	3.278.081	% 7	% 87
2	Ege	2.155.825	2.059.863	% -4	
3	İstanbul-AHL	1.675.611	1.940.102	% 16	
4	Mersin	1.127.065	1.404.454	% 25	
5	İstanbul-Trakya	1.128.256	1.078.854	% -4	
6	Bursa	836.149	920.595	% 10	
7	Avrupa	713.016	847.906	% 19	
8	Antalya	230.095	379.355	% 65	% 13
9	Kayseri	316.865	351.780	% 11	
10	Kocaeli	196.568	305.996	% 56	
11	Samsun	62.596	234.142	% 274	
12	İzmir Menemen	216.970	232.106	% 7	
13	Adana-Yumurtalık	52.576	132.416	% 152	
14	Gaziantep	35.272	54.011	% 53	
15	Tübitak-MAM	17.266	36.577	% 112	
16	Trabzon	15.450	33.171	% 115	
17	Denizli	44.661	24.993	% -44	
18	Rize	4.721	3.943	% -16	
19	Mardin	57	0	% -100	
20	Doğu Anadolu				
TOPLAM		11.889.947	13.318.345	% 12	

Tablo 1.170: Türkiye'deki Serbest Bölgelerin 2007 ve 2008 Yılları ilk 6 Aylık Ticaret Hacimleri Karşılaştırması (1000 \$)

Kaynak : MESBAŞ

Mersin Serbest Bölgesi'nin 2007 yılındaki toplam ticaret hacminde en yüksek payı % 34 ile T.C. ile yapılan ticaret almakta olup; ikinci sırada % 24 ile OECD ülkeleri gelmektedir. 2007

yılı ticaret hacminin ülkelere göre dağılımı Tablo 1.171’de verilmiştir. Bu dağılım, özellikle 2001 sonrasında küçük sapmalar dışında her yıl benzer bir eğilim göstermektedir.

BÖLGE	ORAN
OECD Ülkeleri	% 24
AB Ülkeleri	%16
Diğer OECD Ülkeleri	% 8
Diğer Avrupa Ülkeleri	% 1
Türki Cumhuriyetleri	% 6
Eski SSCB	% 3
İslam Ülkeleri	% 16
Diğer Ülkeler	% 13
Türkiye	% 37
TOPLAM	% 100

Tablo 1.171 : Mersin Serbest Bölgesi 2007 Yılı Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı
Kaynak : MESBAŞ

Mersin Serbest Bölgesi’nin ulaştırma/taşıma ve diğer lojistik olanakları ve avantajları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

Başlangıçta belirtildiği üzere, Mersin Serbest Bölgesi, Mersin Limanı’nın bitişiğinde yer almakta olup; ayrıca kendi gemi rıhtımına da sahiptir. Genel kargo ve kuru ve sıvı dökme yükler için genellikle Serbest Bölge rıhtımı kullanılmakta olup; konteynerize yükler için Mersin Limanı kullanılmaktadır. Mersin Limanı ile Serbest Bölge arasında ortak kapı mevcut olup, yükler herhangi bir aktarma ve gümrük işlemi olmaksızın doğrudan sevk edilebilmekte veya getirilebilmektedir.

Serbest Bölge rıhtımından veya Mersin Limanı’ndan doğrudan gemiye/gemiden yükleme/boşaltma hizmeti verilebilmektedir. Gemi ile Serbest Bölge’deki depo/fabrika arasında aktarma işlemine gerek bulunmamaktadır. Dolayısıyla, aktarmaya tabii mallar için uygulanan formaliteler, gümrükleme giderleri, uzak mesafeye taşıma, ekstra masraflar gibi işlemler ve zaman kaybı söz konusu değildir.

Yıllar itibariyle Serbest Bölge rıhtımına gelen gemilerin yük tipine ve tonajlarına göre dağılımı Tablo 1.172’de gösterilmiştir.

Denizyolunun yanısıra, karayolu taşımacılığında da Mersin ilinde mevcut 100’ün üzerinde uluslararası taşımacılık firması bünyesinde yaklaşık 5000 araçlık bir filo kapasitesi mevcuttur. Bu sayede, Türkiye, Avrupa ülkeleri, Türki Cumhuriyetler, Ortadoğu ülkeleri ve Arap ülkelerine karayolu taşıması konusunda bir sıkıntı yaşanmamaktadır.

Gerek TCDD'nin servisi ve vagonları ile, gerekse özel lojistik şirketlerinin vagonları ile Türkiye, Avrupa ülkeleri, Türki Cumhuriyetler ve Ortadoğu ülkelerine demiryolu taşıması da yapılmaktadır.

Serbest Bölge'ye 60 kilometre uzaklıktaki Adana Şakirpaşa Havaalanı'ndan tüm Dünya ülkelerine havayolu taşımacılık hizmeti verilmektedir.

Kapasite (Ton)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
DÖKME YÜK (KURU)							
0-2000				2			
2001-4000	13	4	5	6	2		2
4001-6000	2	1	1	1			
6001-8000	1		1				
8001-10000							
> 10000							2
TOPLAM	16	5	7	9	2	0	4
SIVI DÖKME/TANKER							
0-2000	6	9	12	1			14
2001-4000	14	12	15	8	3	7	15
4001-6000	28	11	21	8	1	10	16
6001-8000	22	16	24	19	1	7	21
8001-10000	7	6	12	16	6	5	11
> 10000	18	16	21	20	11	10	25
TOPLAM	95	70	105	72	22	39	102
GENEL YÜK							
0-2000	24	20	16	11	9	12	10
2001-4000	62	55	71	35	30	21	26
4001-6000	42	65	60	72	54	41	50
6001-8000	34	30	24	20	61	46	39
8001-10000	41	29	25	16	33	34	40
> 10000	12	10	11	7	19	14	16
TOPLAM	215	209	207	161	206	168	181
GENEL TOPLAM	326	284	319	242	230	207	287

Tablo 1.172 : Mersin Serbest Bölgesi Rıhtımına Gelen Gemilerin Yıllar Bazında Yük Tipi ve Gemi Büyüklüklerine Göre Dağılımı (Adet)

Kaynak : MESBAŞ

2007 yılında Mersin Serbest Bölgesi'ne toplam 5.264 adet kamyon ve 13.991 adet tır giriş-çıkış yapmıştır.

Genel bir değerlendirme yapıldığında, Mersin Serbest Bölgesi aşağıda belirtilen avantajları ile ön plana çıkmaktadır:

- Doğu Akdeniz'in önemli limanlarından biri olan, ve Türkiye'de her türlü yük için tüm elleçleme ve liman hizmetlerini sağlayabilen Mersin Limanı'na komşu konumuyla uluslararası ticaret ve taşıma açısından Türkiye'deki serbest bölgeler içerisinde en uygun pozisyonda yer almaktadır. Limandan Serbest Bölge'ye ve Serbest Bölge'den Liman'a yük taşınmasında herhangi bir harici taşıma işlemine gerek kalmamaktadır,
- Yine mevcut konumu dolayısıyla, uluslararası deniz taşıma koridorları ve rotalarına yeterli yakınlıkta olup; Orta Doğu'ya açılan bir ticaret kapısı durumundadır,
- Gerek uluslararası ve gerekse ulusal anlamda güçlü kara, deniz, demir ve havayolu taşıma bağlantılarına sahiptir. Suriye, İran ve Türki Cumhuriyetler'e demiryolu bağlantıları mevcuttur,
- Mersin'in avantajlı konumu dolayısıyla, Adana, Gaziantep, Kayseri, Konya, Hatay, Kahramanmaraş, Malatya gibi yüksek ticaret hacmine sahip illeri içeren oldukça güçlü bir ticari artalana (hinterlanda) sahiptir,
- Mersin Limanı ile direkt koridor bağlantısı bulunması sayesinde, Mersin Limanı üzerinden yapılan taşımalarda, liman dahilinde serbest bölge statüsünün kullanılması (serbest bölge mevzuatına göre gümrüksüz dış ticaret işlemleri yapılması) mümkün olmaktadır,
- Türkiye'de yükleme/boşaltma ve elleçleme olanaklarında sahip kendine ait rıhtımı bulunan tek serbest bölgedir,
- Bir serbest bölgenin ihtiyacı olan tüm modern altyapı olanaklarına sahiptir. Halihazırda üstyapı açısından da herhangi bir sorunu bulunmamaktadır. Bünyesinde yüksek depolama kapasitesine sahiptir,
- Halihazırda tahsisi yapılmış ve altyapı çalışmaları sürdürülmekte olan, mevcut bölgeye komşu olan, 2. ve 3. Kısım gelişme alanları ile yeni yatırımcı ve kullanıcılar için yeni rezerv alanı sorunu bulunmamaktadır,
- Bölge'nin tüm yönetim ve işletim faaliyetlerini yürütmekte olan işletici şirket MESBAŞ A.Ş., eğitim düzeyi yüksek, konularında uzman bir kalifiye çalışan kadrosuna sahiptir. Bu çalışanların bir kısmının, özellikle üst yönetimin, Bölge'nin kuruluşundan bu güne dek görevde bulunmaları dolayısıyla konularında çok güçlü bir tecrübe birikimine sahiptirler,

- Mersin'in, birlikte iş yapabilme kültürünün gelişmiş düzeyde olduğu bir şehir olması sayesinde, gerek merkezi yönetime bağlı devlet kuruluşları, gerek yerel yönetimler ve gerekse sivil toplum kuruluşları ve örgütleri arasında, şehrin kalkınmasına yönelik güçlü bir işbirliğinin sürdürülüyor olması; Mersin Serbest Bölgesi'nin faaliyetlerine ve olası sorunların çözümüne son derece olumlu olarak yansımaktadır,

Sayılan tüm bu avantajlarına karşın; Mersin Serbest Bölgesi'nin kuruluştaki hedeflerine ulaşması doğrultusunda karşılaştığı bir takım güçlükler de bulunmaktadır:

- Yasal mevzuattan kaynaklanan bir takım kısıtlamalar zaman içerisinde gerek işletici ve gerekse kullanıcılar açısından sıkıntılar yaratmakta ve Bölge'nin ticari açıdan cazibesini düşürmektedir. Serbest Bölge mevzuatıyla, daha önce kullanıcılara sağlanmış olan bir takım avantajların ortadan kaldırılması ya da azaltılması ile ilgili olarak yapılmış olan girişimlerden belirli ölçüde gelişme sağlanmış olmasına karşın, bugün gelinen nokta halen yatırımcılar ve kullanıcılar açısından tatminkar olmaktan uzaktır,
- Bölge'nin önemli eksiklerinden biri de halen Bölge faaliyetlerinin takibinde kullanılmak üzere modern bir otomasyon sisteminin kurulamamış olmasıdır,

Dünya ticaretindeki güncel gelişmeler, küresel ticaret hacmindeki hızlı artış ve küresel rekabetin giderek daha da çetinleşmesi bağlamında, aşağıda belirtilen güncel gelişmelerin Mersin Serbest Bölgesi için önümüzdeki dönemde yeni fırsatlar yaratacağı öngörülebilir :

- Mersin Limanı'nın özelleştirilmiş olması ve limanın yeni işletici ortaklarından birinin Dünya'da liman işletmeciliği konusunda önde gelen, profesyonel ve gelişme odaklı bir şirket olmasının, limanın ticari hacmini önemli ölçüde arttıracacağı beklenmektedir. Çağdaş Dünya ile uyumlu, ve rekabetçi böyle bir yönetimin sağlayacağı bu artışın, hem Mersin iline ve hem de uluslararası ticaret anlamında önemli bir odak olan Serbest Bölge'ye de olumlu yansımaları olacağı muhakkaktır.
- Yeni liman işleticisinin ortaya koyduğu, Mersin Limanı'nı Doğu Akdeniz için bir aktarma limanı yapma stratejisi de günümüzün küresel rekabet ortamında, komşusu Mersin Serbest Bölgesi için önemli bir fırsat olarak değerlendirilmelidir.

Yaratacağı bu fırsatlarla birlikte, güncel gelişmelerin ve geleceğe yönelik beklentilerin oluşturması muhtemel birtakım tehditler de mevcuttur:

- Bu anlamda, halihazırda görülen en önemli tehlike, merkezi otoritenin (hükümetin), Dünya ile paralel, rekabetçi, destekleyici ve geliştirici bir tavır geliştirememesi ve

mevzuatlar ile ilgili gerekli yasal düzenlemeleri gerçekleştirememesinin, Türkiye'deki serbest bölgelerin, dolayısıyla Mersin Serbest Bölgesi'nin de uluslararası rekabet gücünü kaybetmesine yol açması ihtimalidir,

- Devlet yönetiminin, gerek mevzuat ve işleyiş; ve gerekse teşvikler açısından uzun vadeli, istikrarlı ve güvenilir politikalar oluşturamaması serbest bölgelerin yatırımcı ve kullanıcılar nezdindeki cazibesini giderek azaltmaktadır.

1.4.5.3. Organize Sanayi Bölgesi²²⁰



Resim 1.5: Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi Genel Görünümü

Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi, 24.10.1976 tarih ve 13037 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuş bir özel hukuk tüzel kişilik olup; Bölge'nin, alanı 380 ha olan arazisinin, yer seçimi 1992 yılında yapılmıştır.

1993 yılında Bölge Müdürlüğü'nün kurulmasıyla beraber, dönemin Mersin Valisi Çetin Birmek başkanlığında ilk Müteşebbis Heyeti toplantısını yapan MTOSB, arazisinin imar planları ve alt yapı projelerinin hazırlanmasından sonra, 1994 yılının Mart ayında inşaatlarına başlamış olup; yol inşaatların yapımı aşamasında 35 firmaya tahsis yapılmış ve bunlardan 5'i fabrikasını kurarak, 1995 yılında Bölge halen inşaat halinde iken faaliyete geçmiştir.

²²⁰ Bu bölümdeki sayısal veriler Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi Yönetiminden alınmıştır

MTOSB, Mersin'den 24 km, Tarsus'tan 12 km uzaklıktadır. Bölge'nin toplam alanı 3.800.000 m² olup; bunun 2.780.000 m²'si sanayi alanı olarak kullanılmaktadır. Bölge'de büyüklükleri 2.500 m² ile 580.000 m² arasında değişen 151 parselde toplam 140 sanayi tesisi yer almaktadır. Bu tesislerden 100'ü halihazırda üretim (faaliyet); 22 tesis ise inşaat halindedir. 4 tesis proje aşamasında olup; 14 tesis üretimini durdurmuştur.

MTOSB'de yer alan firma sayısının yıllara göre değişimi aşağıdaki gibidir:

- 1997 - 8 firma faal (üretim yapıyor), 18 firma inşaat halinde
- 2000 - 21 firma faal (üretim yapıyor), 19 firma inşaat halinde
- 2003 - 39 firma faal (üretim yapıyor), 23 firma inşaat halinde
- 2006 - 80 firma faal (üretim yapıyor), 31 firma inşaat halinde
- 2008 - 100 firma faal (üretim yapıyor), 22 firma inşaat halinde

Bölge'deki firmalar ağırlıklı olarak Demir ve Çelik, Gıda, Petrol Türevleri, Kimya, Makine ve Cam sanayii sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Yukarıda belirtilen 140 firmanın sektörel dağılımı Tablo 1.173 'de gösterilmiştir.

Faaliyet Alanı	Üretim Yapan (Faal)	İnşaat Halinde	Proje Safhasında	Üretimi Duran	TOPLAM
Gıda Sanayi	11	3	0	3	17
Alkol, Tütün ve Tütün Ürünleri	4	0	0	1	5
Dokuma ve Giyim Sanayi	4	0	0	2	6
Orman Ürünleri Sanayi	6	0	0	0	6
Plastik ve Ambalaj Sanayi	11	6	0	0	17
Tıbbi Gereçler, Boya, Petrol Türevleri ve Kimya Sanayi	13	2	1	3	19
Çimento ve Yapı Malzemeleri Sanayi	8	2	0	2	12
Cam Sanayi	6	0	0	0	6
Demir ve Çelik Sanayi	22	7	2	0	31
Makine Sanayi	9	2	0	1	12
Kağıt Sanayi	2	0	0	1	3
Kozmetik Sanayi	2	0	0	0	2
Otomotiv Yan Sanayi	2	0	1	1	4
TOPLAM	100	22	4	14	140

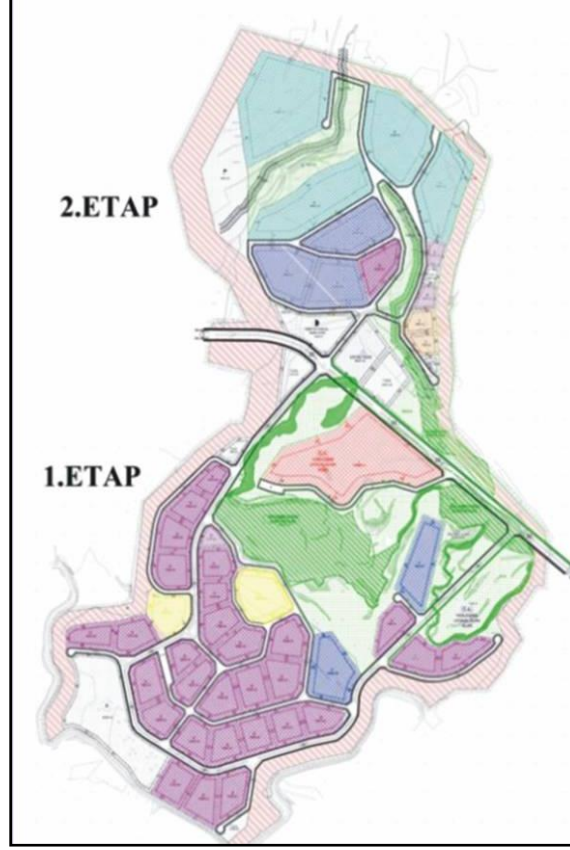
Tablo 1.173: MTOSB'de Yer Alan Firmaların Statülerine Göre Sektörel Dağılımı, Kaynak : MTOSB Yönetimi

Mevcut 380 hektar'lık alanda boş parsel kalmamasından dolayı, yeni taleplere cevap verebilmek amacıyla, şu anki OSB'nin 3 km batısında Bahçeli Belediyesi sınırları içerisinde 278 hektar'lık yeni gelişme alanı oluşturulmuştur. Bu alanın, imar planları T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Gelişme alanında büyüklükleri 5.000 m² ile 115.000 m² arasında değişen 47 adet parsel yer almaktadır. Halihazırda 8 parselin tahsisi yapılmıştır. Gelişme alanında 8.000 metre ham yol açılmış olup; altyapı çalışmaları başlangıç aşamasındadır.

Gelişme alanına yapılan başvurular arasında çok sayıda yabancı yatırımcı da göze çarpmaktadır. Yabancı yatırımcılar genellikle Avrupa, Asya ve Rusya Federasyonu menşelidir.

MTOSB'nin mevcut alanının ve gelişme alanının plan ve krokileri Şekil 1.144 ve Şekil 1.145'de gösterilmiştir.





Şekil 1.145 : MTOSB Gelişme Alanı Planı
Kaynak : MTOSB web sitesi (www.mtosb.org.tr)

MTOSB'den 2007 yılında yapılan toplam ihracat 70 milyon Amerikan Doları ve Bölge'ye yapılan toplam ithalat da 12 milyon Amerikan Doları civarındadır. Bu anlamda, Bölge'nin oransal olarak önemli bir dış ticaret fazlası oluşturduğu (Toplam dış ticaret hacminin % 85'ini ihracat, %15'ini ithalat oluşturmaktadır) görülmektedir.

Belirtilen dış ticaret rakamları ile, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı verilerine göre, Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi, 2007 yılında Türkiye genelindeki 252 OSB arasında ihracat başarısı sıralamasında ilk 15'e giren OSB'ler arasında yer almıştır.

MTOSB'de halihazırda yaklaşık 7.500 kişi istihdam edilmekte olup; bu sayının 2009 yılında yaklaşık 10.000'e ulaşması öngörülmektedir.

Bölge'de Türkiye'nin mevcut şartlarına göre oldukça üst düzeyde ve sorunsuz altyapı olanakları mevcuttur.

Bölgede faaliyet gösteren firmalar için ucuz, temiz ve istikrarlı enerjinin sağlanabilmesi için 2005 yılında başlatılan doğalgaz dağıtım hattı çalışması Ekim 2005'te tamamlanmıştır.

BOTAŞ'ın Malatya-Adana-Mersin hattından Bölge adına bırakılan branşman ile BOTAŞ tarafından 7.200 metre, 12" çelik boru hattı yapılarak, Bölge girişindeki RMS-A istasyonuna doğalgaz iletilmiştir. Bölge içerisinde ise RMS-A istasyonundan itibaren fabrika girişlerine kadar Bölge işleticisi tarafından 13.836 metre polietilen ve 1.889 metrelik çelik boru, ve 2 adet 6500 Nm³ / h kapasiteli RMS-B tipi istasyonla dağıtım hattı inşa edilerek sanayicilere 4 bar basınçta doğal gaz ulaştırılabilir duruma gelinmiştir. Bölge kullanıcısı sanayi firmaları RMS-C istasyonları ve iç tesisat dönüşümleriyle ilgili çalışmalarını devam ettirmekte olup, çalışmalarını tamamlayan firmalar doğal gaz kullanmaya başlamıştır. Halihazırda 20'nin üzerinde sanayi tesisi kesintisiz doğalgaz kullanmaktadır. Yıllar bazında doğalgaz tüketim miktarları Tablo 1.174'de verilmiştir.

Yıl	Toplam Tüketim SM3/yıl	Ortalama Tüketim SM3/ay
2005 (3 ay)	21.900.347	7300.115
2006	111.466.629	9.288.885
2007 (ilk 8 ay)	78.411.099	9.801.387

Tablo 1.174 : MTOSB'de faaliyet gösteren sanayi tesislerinin doğalgaz tüketim miktarları (sm3/ay)
Kaynak : MTOSB Yönetimi

Bölge'de kesintisiz doğal gazın yanısıra, elektrik, su, kanalizasyon, yol ve yağmur suyu hatları çağdaş şekilde sağlanmıştır. Bölgede, 25 kilometre yol, 27 kilometre kanalizasyon, 25 kilometre su, 20 kilometre elektrik şebekesi bulunmaktadır. Ayrıca, 24 saat güvenlik hizmeti, itfaiye teşkilatı, sağlık ocağı, alışveriş merkezi ve spor kompleksi de mevcuttur.

MTOSB'nin çevreye duyarlı bir sanayi bölgesi olması bağlamında, günlük 3.000 m³ kapasiteli endüstriyel ve evsel nitelikli atıksu arıtma tesisi tamamlanarak hizmete girmiştir.

Halihazırda MTOSB'ye giriş çıkış yapan yüklü araç sayısı günlük ortalama 150 civarındadır.

Bölgenin ulaşım olanaklarının geliştirilmesi yönündeki çalışmalar kapsamında, 1/25.000 ölçekli planda işlenen D-400 Devlet Karayolu'nun Kuzey'inde ve ona paralel olan Okan Merzeci Bulvarı'nın devamı niteliğindeki 35 m genişliğinde olan yolun ivedi olarak yapımı, şehrin Doğu'sunda yer alan sanayi ve tarım alanlarının demiryolu ile kesilmeden limana ve otoyola bağlanmasını sağlayacak, ve aynı zamanda ülkemizin en kalabalık 3. karayolu olan D-400'e bir alternatif olarak bu yolun özellikle Mersin bölgesindeki yükünü ciddi oranda azaltacaktır.

Teknopark

Sanayi açısından çağdaş bir üretim bölgesi olmasının yanısıra, Mersin’de üniversite, sanayi ve diğer kuruluşlarca yürütülmekte olan araştırma-geliştirme (AR-GE) çalışmalarının sonucu olarak, Mersin’in ulusal ve uluslararası düzeyde rekabet gücüne katkı yapacak yeni teknolojileri üretmek ve endüstriyel üretime aktarmak amacıyla kurulmuş olan Mersin Teknoloji Geliştirme Bölgesi (Mersin Teknopark-Technoscope) de ilk olarak 2005 yılında MTOSB içerisindeki binasında faaliyete başlamıştır. Technoscope, halihazırda MTOSB ve Mersin Üniversitesi yerleşkeleri içerisinde yer alan iki bölümde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Technoscope’un MTOSB içerisinde yer alan bölümü, toplam 50.000 m²’ik alan üzerinde 3 binada 39 ofis, laboratuvarlar ve 400 kişilik konferans salonuna sahip olup; halihazırda Ar-Ge faaliyetlerini Teknopark bünyesinde sürdürmek isteyen sanayi kuruluşlarına hizmet vermektedir. Mersin Üniversitesi yerleşkesindeki bölümün ise kaba inşaatı tamamlanmış durumdadır.

Mersin Teknoparkı’nda Ar-Ge faaliyetlerini sürdüren firmalar;

- Teknoparklara özgü vergi muafiyet ve indirimleri,
- Üniversite-Sanayi işbirliği,
- Girişimci destekleri,
- Ar-Ge desteği,
- Personel desteği ve
- Etkin ticaret ağlarına kolay erişim gibi avantajlardan yararlanabilmektedir.

İhtisas Organize Tarım Bölgesi

MTOSB Mütevelli Heyeti tarafından geliştirilen ve halen çalışmaları hızla sürdürülmekte olan bir başka proje de Mersin İhtisas Tarım Bölgesi Projesi’dir. Proje ile, tarıma dayalı sanayi işletmelerinin kümelenmesi yoluyla, hem tarımda çalışan işgücünün yaşam standartlarının iyileştirilmesi; hem de bölge KOBİ’lerinin rekabet gücünün artırılması amaçlanmaktadır.

Proje gerçekleştiğinde, tarıma dayalı sanayi işletmelerinin, birbiri ile uyumlu üretim yapan orta ve büyük ölçekli sera işletmelerinin, üretim, işleme, ambalaj vb. aşamalarda sinerji yaratması ile Mersin ilindeki tarım işletmelerinin ürün kalitesi ve çeşitliliğiyle Dünya ve AB piyasalarıyla rekabet edebilir hale gelmesi hedeflenmektedir.

1.4.5.4. Kk Sanayi Sitesi²²¹

1967 yılında Mersin'in seçkin esnaf ve sanatkarlarının girişimiyle, bir yapı kooperatifi olarak kurulmuş olan Mersin Sanayi Sitesi, 1. kısım inşaatı 1978 yılında, 2. kısım inşaatı da 1980 yılında tamamlanarak; 1981 yılında 151.000 m² alan üzerinde toplam 52 blokta olmak üzere, yaklaşık 700 işyeri ile faaliyetine başlamıştır.

Bugün, Sanayi Sitesi'nin toplam alanı yaklaşık 250.000 m²'ye ulaşmış olup; halihazırda yaklaşık 600 civarında firma faaliyet göstermektedir. Site, sınırlı-sorumlu yapı kooperatifi olarak kurulduğu için, şu an için genişleme imkânı bulunmamaktadır. Mevcut işyeri kullanım alanlarının (ofis, imalathane, depo) %99'u dolu olup; %1 oranında boş yer bulunmakla birlikte, bu boş yerler de, şu anda mevcut kullanıcı firmalar tarafından depo olarak değerlendirilmektedir.

Sanayi Sitesi'nde halen kuruluş yıllarındaki altyapı olanakları kullanılmakta olup; günümüze kadar önemli bir altyapı yatırımı yapılmadığı için, şu anda elektrik ve su yetersizliği ve kesintileri gibi önemli altyapı sorunları yaşanmaktadır.

Mersin Sanayi Sitesi içerisinde; faaliyet gösteren ana meslek dalları aşağıdaki gibidir;

1. Alüminyum Doğramacılığı
2. Boya tabancası imalatçılığı
3. Conta ve balata imalatçılığı
4. elik büro malzemeleri imalatçılığı
5. elik konstrüksiyon imalatçılığı
6. Demir doğramacılığı
7. Deniz motorları imalat ve tamirciliği
8. Dorse, şase ve makas imalat ve tamirciliği
9. Dökümcülük

²²¹ Bu başlık altında yer alan tüm bilgiler Mersin Sanayi Sitesi web sayfası www.mersinsanayisitesi.org.tr, ve Sanayi Sitesi Yn. Kr. Bşk. M. Ali Gldağ'dan alınan bilgilerden derlemiştir.

10. Egzoz imalatı ve tamirciliği
11. Elektrik bobinaj tamirciliği
12. Elektrik ve oto elektrik tamirciliği
13. Ferforje imalatı ve sıcak demircilik
14. Fiber Glass imalatçılığı
15. Güneş Enerjisi imalatçılığı
16. Hortum ve yay imalatçılığı
17. Ziraî ilaç motorları imalat ve tamirciliği
18. Jeneratör imalat ve tamirciliği
19. Kaynak işleri
20. Kepçe, dozer ve silindir tamirciliği
21. Kereste ve sunta ticareti
22. Hırdavatçılık
23. Lastik kaplamacılığı
24. LPG dönüşüm sistemciliği
25. Madeni yağ ticareti
26. Makine imalatçılığı
27. Marangoz ve mobilyacılık
28. Motor ve supap taşlama ve motor yenilemeciliği
29. Oto yedek parça ve cam ticareti
30. Oto döşemeciliği
31. Oto fren tamirciliği
32. Oto kaporta ve boya işleri
33. Oto tamirciliği
34. Pano imalatçılığı
35. Plastik doğramacılık
36. Pompa ve enjektör işleri
37. Plastik poşet imalatçılığı ve ambalaj sanayi
38. Profil ve çelik raf imalat ve ticareti
39. Radyatörcülük
40. Santrifüj tamirciliği
41. Su motorları imalatçılığı

42. Tank ve damper imalatçılığı
43. Tır ve Termoking tamirciliği
44. Tornacılık
45. Hızcılık

Mersin Sanayi Sitesi içerisinde faaliyet göstermekte olan işyerlerinde yaklaşık 4.000 kişi istihdam edilmektedir. Site'deki firmaların faaliyet alanları dolayısıyla, çalışanların yaklaşık %85'i mesleki eğitim ya da çıraklık eğitim diploması sahibidir. Site içerisindeki yaşam akışı süresinde günlük yaklaşık 10.000 kişilik bir hareketlilik yaşanmaktadır.

Mersin Sanayi Sitesi'nde faaliyet gösteren firmalar, hem belirli bir sanayi bölgesi bünyesinde kümelenmiş olmanın getirdiği dayanışma ve iş aktarımı fırsatını değerlendirmekte; hem de devlet teşviklerinden (KOSGEB) yararlanmada, sanayi sitesinde yerleşik olmanın avantajlarını kullanmaktadırlar.

1.4.5.5. Toptancı Hali Kompleksi²²²

Mersin İli, tarımsal üretim zenginliği açısından ülkemizin önde gelen bölgelerinden biridir. Bu özelliği ile, başta narenciye olmak üzere, açık alan ve kapalı seralardaki sebze-meyve üretimi ile bir yandan Türkiye'nin ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılamakta, diğer yandan da yaş sebze-meyve ihracatında önemli bir konumda yer almaktadır.

Ağustos 1992'de şu anki mevcut alanı üzerinde faaliyete başlayan Mersin Toptancı Hali Kompleksi, toplam yaklaşık 1.500.000 m² alan üzerine kurulmuş olup; 3 bölümden oluşan organize ticaret bölgesinin içinde yer almaktadır.

Bu ticaret bölgesi, toplam 1.205 işyerinden oluşmaktadır. Bu işyerlerinin 414 adedi sebze-meyve komisyoncusu, 211 adedi çok amaçlı dükkan (iç ve dış ticaret, paketleme vb.), ve 580 adedi de sevkiyatçı tüccar (diğer gıda ürünleri toptancıları) konumundadır.

Mevcut toplam alanı ve işyeri sayısı ile Mersin Hal Kompleksi, Hamburg'dan (1.245 işyeri) sonra Avrupa ve Ortadoğu'nun en büyük hal kompleksidir. Kompleks, mevcut altyapısı ile bugünkü işlem hacminin %100 fazlasına cevap verebilecek durumdadır.

Mersin Hali'nden işlem gören yaş sebze ve meyvenin yurtiçi tüketimine giden kısmının yaklaşık % 50'si Doğu ve Güneydoğu illerimize, diğer kısmı ise İç Anadolu, Kuzey ve Batı

²²² Bu bölümde yer alan bilgiler Mersin Yaş Sebze Meyve Komisyoncuları Derneği'nden ve Demek web sitesi www.mersemkom.org.tr'den derlenmiştir.

bölgesi illerimize ve ihracata sevk edilmektedir. Bugün, Mersin'den, Antalya ve İzmir hariç, Türkiye'nin her yöresine düzenli ürün sevkiyatı yapılmaktadır.

Mersin Hali'nde halihazırda işlem gören ve satışı yapılan başlıca ürünler:

- Narenciye (Limoni Portakal, Mandalina, Greyfurt),
- Taze meyveler (armut, ayva, çilek, elma, erik, karpuz, kavun, kayısı, şeftali, üzüm, muz vb.),
- Taze sebzeler (domates, biber, salatalık, patlıcan, fasulye, kabak, ıspanak, pırasa, lahana, karnabahar, marul, soğan vb.) olarak sıralanabilir.

Kompleks içerisinde faaliyet gösteren küçük ölçekli ihracatçı firma sayısı 11 olup; Almanya, İsveç, Hollanda, Macaristan, Polonya, Kosova, Hırvatistan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Türki Cumhuriyetler pazarlarına dış satım yapılmaktadır. Bu pazarlar arasında, halihazırda en büyük payı Rusya ve Türki Cumhuriyetler pazarları almaktadır. Bu anlamda, Rusya'nın son dönemde Türk yaş sebze-meyve ürünlerine getirmekte olduğu birtakım kısıtlamalar, Mersin Hali'ndeki ticaret hacmini de kısa vadeli olarak etkilemiştir.

Körfez Savaşı öncesinde, Ortadoğu ve Körfez Bölgesi (özellikle Kuveyt), Mersin Hali için önemli ihracat pazarları arasında yer almakta iken, savaş sonrasında özellikle Körfez bölgesine ihracat tamamen durma noktasına gelmiş olup; Hal'den yalnızca Suriye ve Lübnan'a az miktarda ürün sevkiyatı yapılmaktadır.

Mersin Hal Kompleksi bünyesinde, kendi ihracatlarını yapmakta olan firmalar bulunmakla birlikte, genelde ildeki dış ticaret firmalarına ihracata yönelik ürün tedariki tercih edilmektedir.

Ortalama yaklaşık rakamlarla Mersin Hal Kompleksinin faaliyet hacmi aşağıdaki gibi ifade edilebilir :

- İşlem gören yaş sebze ve meyve miktarı: 1500-2000 Ton/gün
- Komplekse giriş/çıkış yapan büyük ve küçük araç (TIR, kamyon, kamyonet): 1000 araç/gün
- Yurtdışına sevk edilen sebze ve meyve miktarı: 250-300 Ton/gün
- Halihazırda komplekste yaklaşık 3.500 kişi istihdam edilmektedir.

Mersin Hal Kompleksi bünyesinde satışı yapılan yaş sebze ve meyvelerden elde edilen toplam ciro, 2000 yılında yaklaşık olarak 50 Trilyon TL iken, bu rakam 2007 yılında 285.530.200 TL'ye ulaşmıştır.

1.4.5.6. Antrepolar

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 93. maddesinin 3. fıkrasında yer alan tanımı ile Gümrük Antreposu, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlerdir.

Yine aynı kanunun 94. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, Gümrük Antreposu, genel veya özel antrepo olabilir. Genel antrepolar, eşyanın konulması için herkes tarafından kullanılabilen, özel antrepolar ise yalnız antrepo işleticisine ait eşyanın konulması amacıyla kurulan gümrük antrepolarıdır.

Gümrük Antrepoları, kullanım amaçları ve tiplerine göre A, B, C, D, E ve F olma üzere 6 gruba ayrılmaktadır. Uygulamadaki özellikleri sebebiyle A, B ve F tipi gümrük antrepoları genel antrepo, C, D ve E tipi gümrük antrepoları ise özel antrepo olarak tanımlanmaktadır.

Tiplerine göre gümrük antrepolarının özellikleri aşağıdaki gibidir :

A Tipi Antrepo: İşletmecisinin, stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya konulan eşyada herhangi bir noksanlık olması halinde, gümrük vergilerini ödemekten sorumlu olduğu genel antrepo tipidir.

B Tipi Antrepo: Antrepoya konulan eşyadan, Gümrük Kanunu'nun 97. maddesinin 1. fıkrasında belirtilen kullanıcının sorumlu olduğu, antrepo beyannamesini kullanıcının verdiği genel antrepo tipidir. Antrepo işletmecisinin sorumluluğu sınırlıdır. Antrepo işletmecisi yalnızca antrepoyu kiralar. Antrepo stok kayıtları tutulmadığından, beyanname ve belgeler gümrük kontrolüne esas teşkil eder.

C Tipi Antrepo: İşleticisi ve kullanıcısı aynı kişi olan ve antrepoya alınan eşyadan bu kişinin sorumlu olduğu özel antrepo tipidir.

D Tipi Antrepo: İşleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanunu'nun 104. maddesinin 3. fıkrasının uygulandığı özel antrepo tipidir. Eşyanın antrepoya alındığı tarihteki kıymet miktarı dikkate alınarak vergiler hesaplandığından, buralara konulan eşya basitleştirilmiş usul ile serbest dolaşıma sokulabilir.

E Tipi Antrepo: İşleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, Gümrük Kanunu'nun 93. maddesinin 3. fıkrası uyarınca, izin hak sahibinin depolama yerinin antrepo addedildiği veya depolama yeri olmasa dahi eşyaya antrepo rejimi hükümlerinin uygulandığı özel antrepo tipidir.

F Tipi Antrepo: Gümrük idarelerince işletilen genel antrepo tipidir.

Belirtilen 6 tip gümrük antreposunun yanı sıra, antrepo rejimi hükümlerinin uygulandığı ve antrepo kodu olarak G tipinin kullanıldığı yerler de "Geçici Depolama Yeri" olarak tanımlanmaktadır.

Gümrük idareleri tarafından antrepo işletilmediği veya bu işletmelerin yeterli olmadığı hallerde, gümrük antreposu açılması ve işletilmesi iznini vermeye Gümrük Müsteşarlığı (Gümrükler Genel Müdürlüğü) yetkilidir (Gümrük Antrepo Yönetmeliği 2000/186 Madde 4). Antrepo açma talepleri, antreponun tipine göre Gümrükler Genel Müdürlüğü, ya da antreponun açılacağı yerin bağlı bulunduğu Gümrük Başmüdürlüğü'nce değerlendirilir.

Bölüm 1.4.5.7.'de daha detaylı inceleneceği üzere, Mersin ve Adana'daki toplam 7 gümrük müdürlüğü, Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlıdır. Dolayısı ile bu illerdeki gümrük müdürlüklerine bağlı olarak açılmış ve işletilmekte olan tüm gümrük antrepoları da bağlı buldukları gümrük müdürlükleri vasıtası ile Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün sorumluluğu ve denetimi altındadır.

Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bünyesindeki gümrük müdürlüklerine bağlı gümrük antrepolarının sayıları, gümrük müdürlüğü bazında ve tiplerine göre aşağıda yer alan tabloda verilmiştir; sayıları itibariyle verilen gümrük antrepolarının (işletici adı, antrepo kodu, alanı/hacmi bilgilerini de içeren) tam listesi EK 1.9'da bulunmaktadır.

BAĞLI OLDUĞU GÜMRÜK MD.	A TİPİ (Genel Ant.)	C TİPİ (Özel Ant.)	G TİPİ (Geç. Dep.)	TOPLAM
MERSİN GÜM. MD.	23	12	4	39
ATAŞ RAF. GÜM. MD.	7	1	---	8
TAŞUCU GÜM. MD.	---	7	---	7
ADANA GÜM. MD.	4	12	2	18
İNCİRLİK GÜM. MD.	3	---	5	8
TOPLAM	37	32	11	80

Tablo 1.175: Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü Bünyesindeki Gümrük Müdürlüklerine Bağlı Gümrük Antrepoları Sayıları

Kaynak : Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün 20.10.2008 tarihli yazısı

Tablo 1.175'de görüleceği üzere, Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bünyesindeki gümrük müdürlüklerine bağlı toplam 80 adet gümrük antreposu mevcut olup; bu antrepolardan 39 adedi Mersin Gümrük Müdürlüğü'ne bağlıdır.

EK 1.9'da yer alan gümrük antrepoları tam listesi incelendiğinde şu tespitler yapılabilir:

1. Mersin Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı 39 adet antreponun,
 - 23 adedi A tipi genel antrepodur. Bu antrepolar, toplam olarak 46.788,5 m² açık/kapalı ayrımı yapılmamış (Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nden alınan bilgiye istinaden), 89.444 m² açık ve 34.629 m² kapalı depolama alanına, 5.861 m² soğuk hava depolama alanına ve ayrıca dökme kuru ve sıvı yükler için (bakliyat, nebati yağ vs.) 198.133 m³'lük depolama hacmine sahiptir. Bu antrepolarda, genel olarak, gıda ve tekstil ürünleri, nebati yağ, bakliyat vb. ürünler depolanmaktadır. Antrepolar, bölgedeki dış ticaret hacmi yüksek sanayi şirketleri, gıda ve tarım şirketleri ve lojistik ve nakliyat şirketleri tarafından işletilmektedir.
 - 12 adedi C tipi özel antrepodur. Bu antrepolar, 9.125,79 m² açık/kapalı ayrımı yapılmamış, 16.193 m² kapalı ve 800 m² açık depolama alanına ve ayrıca 74.286 m³'lük gübre stoklama (Toros Gübre) hacmine sahiptir.
 - 4 adedi G tipi geçici depolama yeri olup; bu sahalar TCDD Mersin Gar Ambar Müdürlüğü (402 m²), Mersin Uluslararası Liman İşletmesi A.Ş. (1.000.000 m² + 51.146 m²) ve TASİŞ Adana İşletme Müdürlüğü (5.500 m² açık, 1.065 m² kapalı) tarafından işletilmektedir.
2. ATAŞ Rafineri Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı 8 adet antreponun 7'si A tipi genel antrepo, 1'i ise C tipi özel antrepo olup; bu antrepoların tümü akaryakıt dağıtım şirketlerince işletilmekte ve akaryakıt depolamakta kullanılan tanklardan oluşmaktadır. 8 adet antrepoya ait toplam 157 adet akaryakıt tankı mevcut olup, bu tankların toplam depolama kapasitesi 1.138.355 m³'tür.
3. Taşucu Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı 7 adet antreponun tümü C tipi özel antrepo olarak kayıt edilmiştir. Bu antrepolar, eşya depolaması amacıyla kullanılmamakta ve gümrüksüz satış (duty free) mağazası olarak faaliyet göstermekte olup, mevzuat gereği, gümrük antreposu hükümlerine tabiidir. 7 antreponun toplam alanı 565,37 m²'dir.
4. Adana Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı toplam 18 adet antreponun,

- 4 adedi A tipi genel antrepodur. Bu antrepoların ikisi özel nakliye şirketlerince, biri THY Kargo Müdürlüğü'nce (Adana Havaalanı'nda) ve biri de yine bir THY iştiraki olan THY Do. Co. Tarafından işletilmektedir. 4 adet A tipi antreponun toplam depolama alanı 4.249 m²'dir.
 - 12 adedi C tipi özel antrepodur. Bu antrepoların 8 adedi, bölgedeki dış ticaret hacmi yüksek sanayi ve enerji firmaları tarafından işletilmektedir. 2 adedi (toplam alanı 114,5 m²) Adana Havaalanı'nda gümrüksüz satış mağazası olarak, 1 adedi (6m²) yiyecek servis alanı olarak ve 2 adedi de (1.000 m²) hava servis hizmetleri firmalarının depolama alanı olarak faaliyet göstermektedir. Bu antrepoların toplam depolama alanı 12.304,5 m²'dir.
 - 2 adedi G tipi geçici depolama yeri olup; bu saha, gümrük ambarı, yolcu salonu cep ambarı, PTT gümrük ambarı ve TCDD ambarı'nı kapsamaktadır.
5. İncirlik Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı toplam 8 adet antrepo, genel olarak İncirlik'deki ABD Hava Üssü'nün yabancı personelinin ihtiyaçlarını karşılamak ve bu personelin gümrükten muaf eşyasının depolanması ve değerlendirilmesi amacıyla kurulmuş olup; genel amaçlı dış ticarete yönelik eşya depolamaya yönelik olarak faaliyet göstermemektedir. Bu 8 adet antreponun 3'ü A tipi genel antrepo, 5 adedi de G tipi geçici depolama yeri statüsündedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bünyesinde yer alan 7 adet gümrük müdürlüğüne bağlı gümrük antrepolarının, özellikle de dış ticarete yönelik eşya depolaması amacıyla kullanılanların, gerek sayı ve gerekse toplam depolama kapasitesi olarak, büyük kısmının Mersin şehir merkezine, özellikle Mersin Limanı'na yakın bölgede yer aldığı ve dış ticaret hacmi yüksek sanayi, ticaret, nakliye ve lojistik firmalarınca işletildikleri görülmektedir. Yine Adana Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı antrepoların büyük kısmı da Adana'da yerleşik sanayi ve nakliye şirketlerince işletilmektedir.

İncelenen antrepolar ile ilgili olarak yıllık işlem hacimleri (işlem gören-antrepoya giren/çıkan mal kıymeti olarak Amerikan Doları, Avro vb. cinsinden) ve yıllara göre değişimleri verileri Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nden talep edilmiş olup, talebe istinaden alınan cevap yazısında bu istatistiki verilerin Gümrük Müsteşarlığı BİLGE sisteminde mevcut olmadığı ve dolayısıyla sağlanamayacağı belirtilmiştir.

1.4.5.7. Gümrükler

Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi'ne giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kuralları, 27.10.1999 tarihinde kabul edilen ve 04.11.2000 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 4458 Sayılı Gümrük Kanunu ile belirlenmiştir.

Gümrük Kanunu'nun 3. maddesinin 2. fıkrasında yer alan tanıma göre, gümrük mevzuatında belirtilen işlemlerin (devlet adına) kısmen veya tamamen yerine getirildiği merkez veya taşra teşkilatındaki hiyerarşik yönetim birimlerinin tamamı "gümrük idaresi veya idareleri" olarak adlandırılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin gümrük idaresi yapılanmasının en üstünde TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı yer almaktadır. Gümrük Müsteşarlığı Organizasyon Şeması aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Türkiye genelinde, Gümrük Müsteşarlığı taşra teşkilatına bağlı 18 Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bulunmaktadır²²³. Bu 18 Başmüdürlükten biri olan Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün görev ve sorumluluk bölgesinde;

1. Mersin Gümrük Müdürlüğü,
2. Mersin Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü,

²²³ Gümrük Müsteşarlığı web sitesi www.gumruk.gov.tr, erişim: 20.10.2008

3. Mersin Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğü,
4. Ataş Rafineri Gümrük Müdürlüğü,
5. Adana Gümrük Müdürlüğü,
6. İncirlik Gümrük Müdürlüğü,
7. Taşucu Gümrük Müdürlüğü olmak üzere 7 Gümrük Müdürlüğü,
8. Mersin Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,
9. Mersin Serbest Bölge Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,
10. Adana Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,
11. Taşucu Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ve
12. Kaçak İstihbarat Gümrük Muhafaza Müdürlüğü olmak üzere 5 Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ile birlikte toplam 12 Müdürlük bulunmaktadır²²⁴.

Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bünyesinde (bağlı Gümrük Müdürlükleri ve Gümrük Muhafaza Müdürlükleri ile birlikte), 1 Başmüdür Vekili, 2 Başmüdür Yardımcısı, 7 Gümrük Müdürü, 3 Gümrük Muhafaza Müdürü, 2 Şube Müdürü, 8 Müdür Yardımcısı, 5 Bölge Amiri, 5 Kısım Amiri, 14 Şef, 51 Muayene Memuru ve 90 Muhafaza Memuru dahil olmak üzere, toplam 445 personel görev yapmaktadır²²⁵.

Türkiye genelinde Gümrük Başmüdürlükleri bazında 2008 yılı Ocak-Temmuz dönemine ait ihracat ve ithalat rakamları aşağıda verilmektedir;

²²⁴ Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün 10 Ekim 2008 tarihli basın bülteni

²²⁵ Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün 20.Ekim.2008 tarihli yazısı

BAŞMÜDÜRLÜK	İHRACAT			İTHALAT		
	BEYANNAME	TUTARI	ORAN	BEYANNAME	TUTARI	ORAN
	ADEDİ	(Milyon \$)	%	ADEDİ	(Milyon \$)	%
Gürbulak Gümrükleri Başmd.	5.580	98	0,12	1.446	52	0,04
Ankara Gümrükleri Başmd.	45.475	2.367	2,91	55.644	4.855	4,07
Antalya Gümrükleri Başmd.	20.812	937	1,15	4.025	683	0,57
Bursa Gümrükleri Başmd.	95.790	8.532	10,49	81.391	9.742	8,16
Edirne Gümrükleri Başmd.	13.206	702	0,86	11.948	2.968	2,49
Gaziantep Gümrükleri Başmd.	23.481	1.385	1,70	3.111	423	0,35
Hakkari Gümrükleri Başmd.	182	16	0,02	50	2	0,00
İskenderun Gümrükleri Başmd.	9.494	2.088	2,57	3.018	4.601	3,85
Mersin Gümrükleri Başmd.	74.888	3.563	4,38	36.120	5.882	4,93
İstanbul Gümrükleri Başmd.	779.063	32.056	39,43	749.195	41.841	35,05
İzmir Gümrükleri Başmd.	197.215	14.422	17,74	101.204	17.707	14,83
İzmit Gümrükleri Başmd.	50.244	11.978	14,73	91.784	26.888	22,52
Malatya Gümrükleri Başmd.	2.712	126	0,15	529	77	0,06
Habur Gümrükleri Başmd.	7.025	578	0,71	262	76	0,06
Samsun Gümrükleri Başmd.	4.761	720	0,89	1.690	1.437	1,20
Sinop Gümrükleri Başmd.	2.201	853	1,05	2.093	1.741	1,46
Trabzon Gümrükleri Başmd.	8.616	712	0,88	696	331	0,28
Hopa Gümrükleri Başmd.	5.256	173	0,21	1.322	73	0,06
GENEL TOPLAM	1.346.001	81.305	100,00	1.145.528	119.379	100,00

Tablo 1.176: Gümrük Başmüdürlükleri Bazında 2008 Yılı Ocak-Temmuz Dönemine Ait İhracat ve İthalat Rakamları

Kaynak : Gümrükler Genel Müdürlüğü web sitesi (www.gumrukler.gov.tr – istatistikler)

Görüldüğü üzere, tüm TC gümrüklerinde Ocak-Temmuz 2008 döneminde işlem gören ihracat beyannamelerinin % 5,56'sının ve ithalat beyannamelerinin % 3,15'inin işlemleri, Mersin Gümrük Başmüdürlüğü'nün görev bölgesindeki gümrüklerce yapılmıştır. Yine aynı dönemde, tutar bazında, gümrük kayıtlarında yer alan toplam ihracat gümrük işlemlerinin % 4,38'i ve ithalat gümrük işlemlerinin % 4,93'ü Mersin Gümrük Başmüdürlüğü'ne bağlı gümrüklerce gerçekleştirilmiştir. Bu oranlarla Mersin, Türkiye'de en yüksek gümrük işlem hacmine sahip (ihracat ve ithalatta) 5. başmüdürlük konumundadır.

Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı Gümrük Müdürlükleri bazında 2006, 2007 ve 2008 (ilk dokuz ay) yıllarına ait ihracat, ithalat, transit işlem ve transit ticaret verileri aşağıda gösterilmiştir.

	2008 (9 Ay)	2007	2006
İTHALAT (\$)			
MERSİN	4.963.030.635	5.541.793.591	3.820.014.026
ATAŞ	2.110.537.084	1.827.526.660	1.469.086.005
SERBEST BÖLGE	415.062.940	486.165.869	410.873.136
TAŞUCU	2.618.430	13.898.116	10.191.168
YOLCU SALONU	29.779.348	40.502.260	25.099.993
ADANA	259.246.327	361.514.403	490.529.539
TOPLAM	7.780.274.764	8.271.400.899	6.225.793.867
İHRACAT (\$)			
MERSİN	2.697.079.976	2.731.423.765	2.281.869.105
ATAŞ		81.585	3.135.559
SERBEST BÖLGE	198.216.688	245.684.436	191.646.663
TAŞUCU	92.693.543	113.545.497	189.006.782
YOLCU SALONU	146.557.996	167.829.058	180.139.744
ADANA	440.933.997	563.313.358	366.364.093
TOPLAM	3.575.482.200	3.821.877.699	3.212.161.946
TRANSİT (\$)			
MERSİN	887.594.565	940.727.172	771.396.494
ATAŞ		1.134.652	20.002.982
SERBEST BÖLGE	243.963.800	245.804.723	211.591.448
TAŞUCU			1.864.864
YOLCU SALONU	5.642.939	2.712.583	4.118.033
ADANA	63.370	12.230.113	37.527.750
TOPLAM	1.137.264.674	1.202.609.243	1.046.501.571
TRANSİT TİCARET (\$)			
MERSİN	268.725.573	254.685.123	225.006.456
ATAŞ	177.942.494	270.381.163	247.853.100
SERBEST BÖLGE	7.160.147	20.302.815	11.162.499
TAŞUCU		32.000	
YOLCU SALONU	611.665	3.243.027	763.431
ADANA	2.497.784	3.626.136	2.568.676
TOPLAM	456.937.663	552.270.264	487.354.162

Tablo 1.177: Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne Bağlı Gümrük Müdürlükleri Dış Ticaret Rakamları (\$)
Kaynak : Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün 20.10.2008 tarihli yazısı

Tablo incelendiğinde, aşağıdaki sonuçlar görülebilir :

Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'ne bağlı 7 gümrük müdürlüğü arasında, tüm dış ticaret işlem tiplerinde (ithalat, ihracat, transit ve transit ticaret), Mersin Limanı'ndan yapılan

dış ticaretin gümrük işlemlerinin de yerine getirildiği müdürlük olması nedeniyle Mersin Gümrük Müdürlüğü en yüksek işlem hacmine sahip müdürlük olarak ön plana çıkmaktadır. 2008 yılının ilk 9 ayında, tutar bazında, Başmüdürlük görev bölgesinde yapılan ithalat işlemlerinin % 63,78'i, ihracat işlemlerinin % 75,43'ü, transit işlemlerinin % 78,05'i ve transit ticaret işlemlerinin % 58,81'i Mersin Gümrük Müdürlüğü'nce gerçekleştirilmiştir.

Bölgeye yurtdışından gelen akaryakıtın giriş kapısı olması sebebiyle, Ataş Gümrük Müdürlüğü, özellikle ithalat gümrüklemesinde önemli bir işlem hacmine sahiptir.

Yine Mersin Limanı'na komşu konumda bulunan Mersin Serbest Bölgesi'nde yapılan dış ticaretin gümrük işlemlerinin gerçekleştirildiği Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğü'nün işlem hacmi de oldukça yüksektir. Bu müdürlük, özellikle transit gümrükleme işlemleri ile ön plana çıkmaktadır.

Adana Gümrük Müdürlüğü, Adana bölgesindeki sanayi ve ticaret kuruluşlarının, özellikle karayolu ile yapmakta olduğu, dış ticaretin gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir.

Yine Mersin liman bölgesinde hizmet vermekte olan Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü, çoğunlukla K.K.T.C. ile yapılan dış ticaretin, özellikle ihracatın, gümrük işlemlerini gerçekleştirmektedir.

Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü, bir yandan bağlı gümrük müdürlükleri kanalıyla rutin dış ticaret gümrük işlemlerini yerine getirirken, diğer yandan görev ve sorumlulukları gereği, yine bağlı muhafaza müdürlükleri kanalıyla görev alanındaki gümrük bölgelerinde gümrük muhafaza ve kaçakçılığın men, takip ve tahkiki görevlerini de yerine getirmektedir.

Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü bünyesinde, gümrük muhafaza faaliyetleri kapsamında, Mersin Kaçak İstihbarat Narkotik Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından, 2006 yılında toplam 39 adet kaçakçılık olayına el konulmuş olup, bu olaylara konu malın toplam tutarı 3.829.260 TL'dir. Bu dönemde toplam 153 adet kaçakçılık davası açılmıştır. 2007 yılının 1 Ocak-31 Ağustos döneminde ise 34 olaya el konulmuş olup; bu olaylara konu malın toplam değeri 9.880.626 TL'dir. Bu dönemde toplam 77 adet kaçakçılık davası açılmıştır²²⁶.

²²⁶ Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün 10 Ekim 2007 tarihli basın bülteni

1.4.6.Mersin Ulaştırma Altyapısı

Denizyolu altyapısı önceki bölümlerde liman başlığı altında detaylı olarak incelendiğinden burada tekrar edilmesi gereksizdir. O nedenle, bu bölümde Mersin Ulaştırma Altyapısı mevcut durumu sadece karayolu, demiryolu ve havayolu açısından incelenmiştir.

1.4.6.1.Mersin Karayolu Altyapısı

Mersin, ulusal karayolu ağına uzun yıllar D-400 numaralı Devlet Karayolu aracılığı ile bağlanmıştır. Bu karayolu güney sahilimiz boyunca Antalya batısından gelerek Silifke-Mersin-Tarsus güzergâhından Adana'ya oradan da Güneydoğu Anadolu'ya uzanmaktadır. D-400 Karayolu, Tarsus'tan D-750 ve Silifke'den D-715 numaralı karayollarıyla İç Anadolu ve Ege Bölgesi'ne bağlanır. D-400 Karayolu, Erdemli'den Adana'ya kadar 2x2 olarak devam etmektedir. D-400 Karayolu'nun Mersin-Adana-Pozantı arasındaki koridoru, ülkemizin, gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığında en yoğun koridorlarından birisi olmuştur. Ancak, tamamlanan otoyol, önemli bir kısmı bu koridordaki transit trafik olmak üzere, trafik yoğunluğunu kendi üzerine almıştır. Yine de bu koridorun Osmaniye-Erdemli arasındaki trafik talebinin hala önemli bir kısmını yüklediği söylenebilir. D-400 Karayolu Mersin-Adana arası koridoru, uzun yılların yoğun kullanımından kaynaklanan geometrik ve fiziksel kalite kaybına maruz kalmış, zaman içinde ortaya çıkan aşınmalar gerektiği gibi ikmal edilememiştir. Hepsinden önemlisi, bu koridorun her iki tarafında yoldan doğrudan cephe alan ve süreklilik gösteren sanayi, depolama, taşımacılık faaliyetlerinin yarattıkları günlük trafik, bu koridordaki transit trafiğe müdahale etmekte, seyir güvenliğini etkilemekte ve kapasite kaybına neden olmaktadır. Bölge Devlet ve Otoyol Ağı Şekil 1.147'de verilmektedir.

Mersin-Adana D-400 koridoru 2007 yılı en yüksek günlük ortalama trafiği, Tablo 172'den de izleneceği üzere, Mersin-Tarsus arasına denk gelen 400-18 numaralı yol kesitinde yer almaktadır. Buna göre gerçekleşen günlük trafik 27.038 araçtır. Bunun 17.131'i otomobil, 3.385'i orta yüklü ticari araç, 575'i otobüs, 4.351'i kamyon ve 1.595'i römork ve römork çekicisidir. Toplam ağır taşıt yüzdesi 22, toplam ağır taşıt sayısı ise yaklaşık 6.000'dir. Bir ağır taşıtı ortalama 2,5 otomobil eşdeğeri olarak kabul edersek, bu kesitteki otomobil eşdeğeri günlük trafik hacmi, 36.000 araçtır. Bu da yönsel olarak 18.000 otomobile; günlük trafiğin yaklaşık % 12'sinin zirve saatlerde olduğu varsayımıyla, zirve saat trafik hacmi yıllık ortalamalara göre, 2.160 otomobile denk gelmektedir. 2x2 olan bu yolun sahip olduğu standartlar göz önüne alındığında ve yönsel saatlik kapasitesinin 3.400 (şerit başına 1.700) otomobil olduğu düşünüldüğünde, hacim kapasite oranının 0.65, servis düzeyinin de C olduğu ortaya çıkacaktır. Ortalamalarda servis düzeyi C olan bir karayolu trafiğinin yüksek

mevsimlerde rahatlıkla kapasite düzeyine çıktığı ve yılın önemli bir döneminde seyir konforunun oldukça düştüğü rahatlıkla söylenebilir.

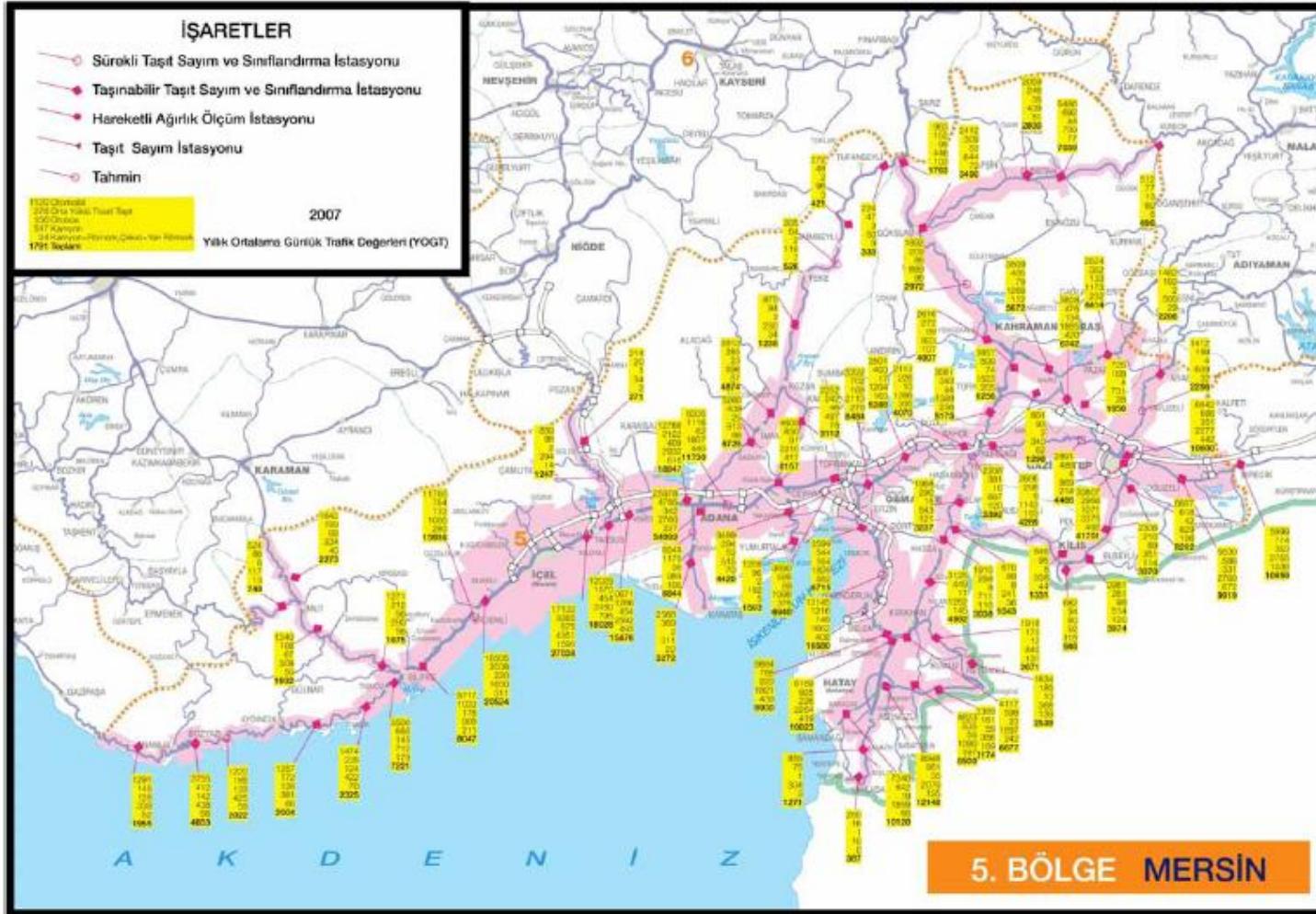
Yol Statüsü	Uzunluğu (Km.)
İl Yolu	625
Devlet Yolu	508
Otoyol	183
Köy Yolu	4.866
TOPLAM	6.182

Tablo 1.178: 2006 Yılı Sonu İtibariyle Mersin Karayolu Durumu

Kaynak: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü



Şekil 1.147: Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü Yol Haritası
Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 1.148 : Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü Devlet Yolları Trafik Sayımları
Kaynak : 2007 Ulaşım Ve Trafik Bilgileri Kitabı, Karayolları Genel Müdürlüğü

BL. NO	İLİ	KİNO	DİLİM NO	UZUNLUK KM	SAYIM TÜRÜ	YOLLAH YOGT Taa'd/200n	OTOMOBİL				ORTA YÜKLÜ TİCARİ TAŞIT				OTOBÜS				KAMYON				KYM+RÖMORK,ÇEKİÇ+YARI RÖMORK				AĞIR TAŞIT YÜZDESİ
							YOGT Taa'd/200n	HIZ>100 %	ORT.HIZ km/sa	%85'LIK HIZ km/sa	YOGT Taa'd/200n	HIZ>90 %	ORT.HIZ km/sa	%85'LIK HIZ km/sa	YOGT Taa'd/200n	HIZ>90 %	ORT.HIZ km/sa	%85'LIK HIZ km/sa	YOGT Taa'd/200n	HIZ>80 %	ORT.HIZ km/sa	%85'LIK HIZ km/sa	YOGT Taa'd/200n	HIZ>80 %	ORT.HIZ km/sa	%85'LIK HIZ km/sa	
5	MALATYA	300-22	1	3	OTSS1	699	512	0	56	73	77	0	51	66	13	0	48	60	89	3	56	68	8	0	47	60	14
5	K.MARAŞ	330-19	1	3	OTSS1	3.480	2.412	10	78	95	309	14	75	89	53	11	82	88	644	42	77	91	72	51	68	80	21
5	K.MARAŞ	330-19	2	45	TAHMIN	2.163	1.440				188				47			419				69				23	
5	K.MARAŞ	330-19	3	21	OTSS1	2.830	2.059	27	90	109	246	29	83	100	35	28	86	94	439	53	81	97	51	30	74	85	17
5	K.MARAŞ	330-20	1	3	OTSS1	7.038	5.486	1	59	76	692	2	53	70	44	1	53	65	739	22	56	72	77	2	48	64	12
5	K.MARAŞ	330-20	2	24	TAHMIN	1.936	1.551				160				15			195				15				11	
5	K.MARAŞ	330-20	3	23	G.TRAF	699	512				77				13			89				8				14	
5	MERSİN	340-06	0	44	OTSS1	748	524	2	68	85	86	4	67	79	6	1	74	81	117	15	64	80	15	4	64	73	18
5	K.MARAŞ	360-01	0	28	OTSS1	1.298	801	4	67	86	93	8	65	83	2	12	54	66	340	19	66	81	62	11	63	78	31
5	K.MARAŞ	360-02	1	18	TAHMIN	5.166	2.545				359				140			1.817				305				41	
5	K.MARAŞ	360-02	2	23	OTSS1	4.414	2.524	11	78	97	352	13	72	88	133	9	80	88	1.173	23	68	84	232	14	65	79	32
5	ADYAMAN	360-03	1	7	G.TRAF	4.414	2.524				352				133			1.173				232				32	
5	MERSİN	400-14	0	46	OTSS1	1.955	1.291	0	58	71	145	1	54	68	128	0	58	70	339	1	48	63	52	0	45	58	20
5	MERSİN	400-15	1	14	OTSS1	4.803	3.755	5	73	89	412	8	67	83	142	4	75	84	438	17	68	81	56	7	65	75	10
5	MERSİN	400-15	2	39	TAHMIN	2.022	1.220				185				133			425				59				24	
5	MERSİN	400-15	3	1	G.TRAF	2.004	1.257				172				128			381				66				22	
5	MERSİN	400-16	1	32	OTSS1	2.004	1.257	2	71	85	172	3	64	78	128	0	64	72	381	6	59	72	66	2	41	67	22
5	MERSİN	400-16	2	43	OTSS1	2.325	1.474	0	57	68	235	0	50	62	124	0	51	57	422	0	48	58	70	0	45	54	21
5	MERSİN	400-16	3	11	OTSS1	7.221	5.500	7	74	91	685	7	67	82	145	9	80	88	712	18	68	82	179	9	64	77	12
5	MERSİN	400-17	1	20	OTSS1	8.047	5.717	11	80	97	1.033	11	72	87	178	10	81	88	908	24	71	85	211	13	67	78	14
5	MERSİN	400-17	2	26	OTSS3	13.936	11.760	17	86	102	764	17	78	92	132	21	86	92	1.000	24	74	84	280	41	78	89	9
5	MERSİN	400-17	3	16	OTSS1	20.524	16.305	9	79	94	2.038	14	75	89	220	13	78	89	1.650	29	72	87	311	18	69	81	10
5	MERSİN	400-18	1	6	OTSS1	27.038	17.132	4	75	88	3.385	6	67	81	575	6	74	85	4.351	17	66	81	1.595	8	63	76	22
5	MERSİN	400-18	2	16	TAHMIN	21.032	13.096				1.984				510			3.766				1.676				26	
5	MERSİN	400-18	3	4	OTSS1	18.028	12.029	12	82	98	1.570	17	76	91	454	7	80	87	3.180	25	70	86	795	13	66	79	22
5	MERSİN	400-18	4	17	OTSS1	15.476	10.671	14	84	99	1.266	19	78	93	454	12	81	89	2.592	36	74	90	493	18	69	81	20
5	ADANA	400-19	1	21	OTSS1	18.847	12.768	10	82	96	2.122	14	75	89	409	10	81	89	2.932	31	72	88	616	13	64	79	19
5	ADANA	400-19	2	24	OTSS3	11.730	8.305	25	85	99	1.116	24	76	88	62	25	77	86	1.807	24	68	78	440	24	69	78	19
5	ADANA	400-19	3	17	OTSS1	8.157	4.609	6	84	95	830	11	71	87	91	7	71	86	2.210	23	68	85	417	7	62	75	32
5	ADANA	400-20	1	3	OTSS1	7.404	4.119	13	84	98	561	16	78	91	79	22	83	93	2.191	36	76	92	454	14	70	79	36
5	ADANA	400-20	2	25	OTSS1	6.940	3.890	27	91	108	588	30	85	98	89	44	90	102	1.998	46	80	95	375	28	75	84	34
5	OSMANIYE	400-21	1	3	G.TRAF	6.940	3.890				588				89			1.998				375				34	
5	OSMANIYE	400-21	2	3	OTSS1	4.666	3.050	18	87	102	395	26	82	97	85	36	88	100	1.004	51	80	94	132	28	73	85	24

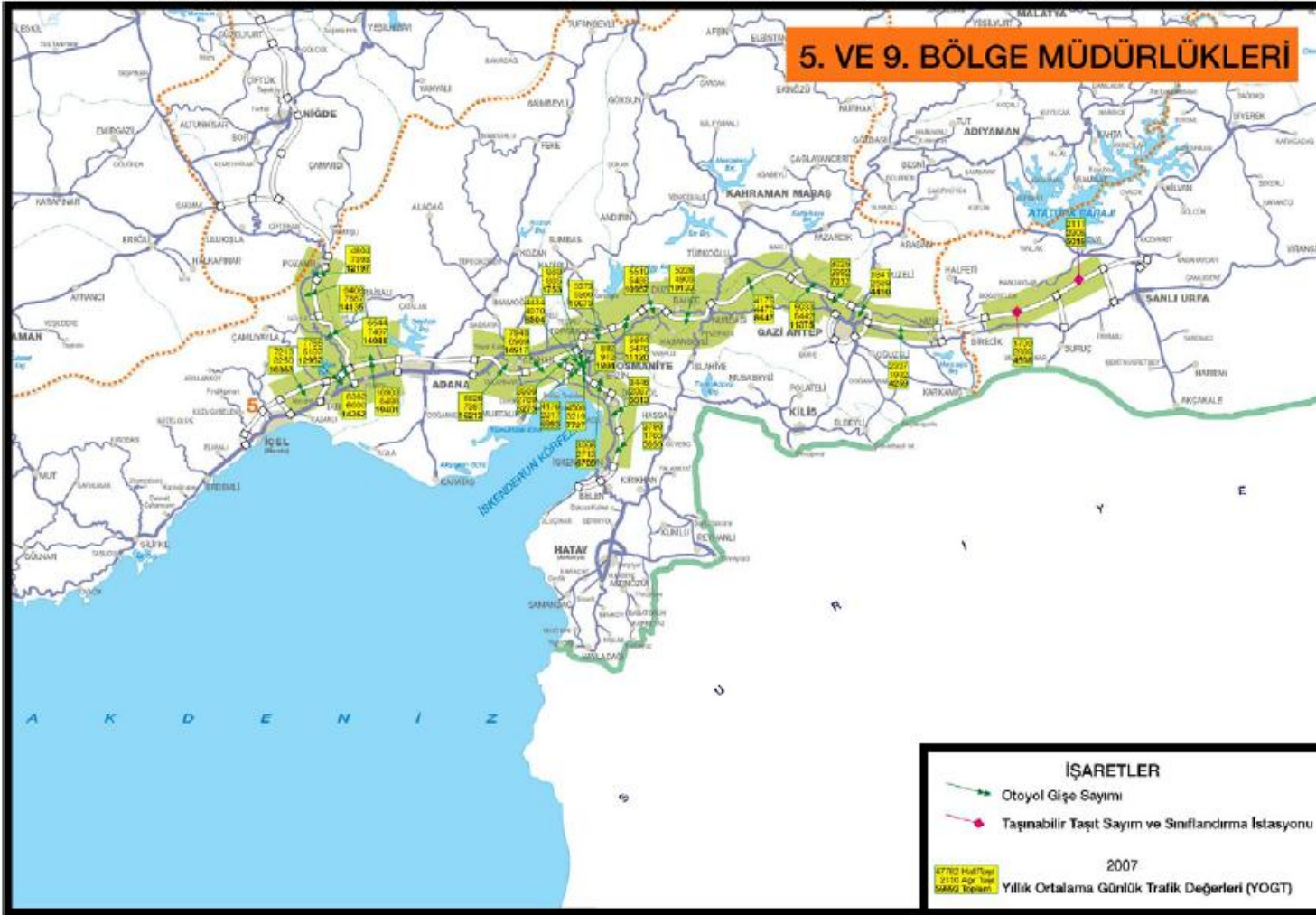
Şekil 1.149 : Karayolları 5. Bölge Devlet Yolları 2007 Yılı Ortalama Trafik Değerleri
Kaynak:2007 Ulaşım ve Trafik Bilgileri Kitabı, Karayolları Genel Müdürlüğü

Kent, 1999 yılında Pozantı-Tarsus-Adana otoyoluna bağlanmıştır. Bu otoyol kentin kuzeyinden geçmekte Tece'de D-400'e katılmakta, Akbelen ve 151. Caddeleriyle de kente iki yerden bağlanmaktadır. Adı geçen otoyol, doğuda çok az bir kesimi hariç Şanlıurfa'ya kadar ulaştırılmıştır. Batı bağlantısının ise Silifke'ye kadar uzatılması uzun dönemde düşülmektedir. Bu otoyolun hizmete girmediği 1998 yılında D-400 numaralı karayolu Mersin-Tarsus kesitinde yıllık ortalama günlük toplam trafik 34.660 ve otomobil trafiği 30.440 iken, 2007'de otoyolun açılmasıyla toplam trafik 27.038'e otomobil sayısı da 17.132'ye inmiştir. Bu durum, otoyolun bu koridorda ağır taşıt trafiğinden çok, otomobil trafiğini çektiğini göstermekte, kamyonların önemli bir kısmının hala D-400 koridorunu tercih ettiğini göstermektedir. Şekil 1.150 ve tablo 1.179, Karayolları 5. ve 9. Bölge Müdürlükleri sınırları içindeki otoyol trafik hacimlerini ve akım haritalarını göstermektedir. Her koşulda otoyol, hala D-400 koridorunun 1/3'ü kadar trafik taşımaktadır.

KESİM - ADI	UZUNLUK KM	HAFIF TAŞIT Taşıt/Gün	AĞIR TAŞIT Taşıt/Gün	TOPLAM Y.O.G.T. Taşıt/Gün
POZANTI-TEKİR	14,0	4.804	7.393	12.197
TEKİR-ÇAMALAN	15,4	6.468	7.667	14.135
ÇAMALAN-YENİCE	32,5	6.544	7.497	14.041
MERSİN ALIN-TARSUS	24,0	7.213	3.150	10.363
TARSUS-ÇAMTEPE	10,6	7.765	5.197	12.962
ÇAMTEPE-YENİCE	1,8	8.362	6.000	14.362
YENİCE-ADANA BATI	19,0	10.903	8.498	19.401
ADANA DOĞU-CEYHAN	23,4	8.826	7.387	16.213
CEYHAN -İSKENDERUN AYR. BATI	11,8	7.948	6.969	14.917
İSKENDERUN AYR. BATI-TOPRAKKALE	18,6	4.434	4.070	8.504
TOPRAKKALE-OSMANIYE	11,7	5.373	5.300	10.673
OSMANIYE-DÜZİÇİ	20,4	5.644	5.476	11.120
DÜZİÇİ-BAHÇE	9,4	5.519	5.438	10.957
BAHÇE-NURDAĞI	25,2	5.228	4.905	10.133
NURDAĞI-NARLI	36,2	4.175	4.472	8.647
NARLI-GAZİANTEP BATI	18,9	5.933	5.442	11.375
GAZİANTEP BATI-GAZİANTEP KUZEY	13,5	3.025	3.992	7.017
GAZİANTEP KUZEY-GAZİANTEP DOĞU	10,0	1.841	2.569	4.410
GAZİANTEP DOĞU-NİZİP	34,2	2.327	1.932	4.259
BİRECİK-SURUÇ	41,1	1.730	2.868	4.598
SURUÇ-ŞANLIURFA	36,0	2.111	2.905	5.016
İSKENDERUN AYR. BATI-YUM.SER. BÖL.	7,1	3.506	2.769	6.275
YUM.SER.BÖL-GÖZENELER KAV.	8,4	4.176	2.817	6.993
GÖZENELER KAV.-ERZİN	2,4	4.508	3.219	7.727
ERZİN-DÖRTYOL	16,1	3.996	2.713	6.709
DÖRTYOL-PAYAS	13,8	3.446	2.067	5.513
PAYAS-İSKENDERUN	16,0	3.790	1.765	5.555
İSKENDERUN AYR. DOĞU-OSMANIYE ORG.	12,0	868	885	1.753
OSMANIYE ORG.-GÖZENELER KAV.	5,0	892	912	1.804

Tablo 1.179 : Karayolları 5. ve 9. Bölge Otoyolları Yıllık Ortalama Günlük Trafikleri

Kaynak : 2007 Ulaşım ve Trafik Bilgileri Kitabı, Karayolları Genel Müdürlüğü



Şekil 1.150 : Karayolları 5. ve 9. Bölge Müdürlükleri Otoyol Trafik Sayımları
Kaynak:2007 Ulaşım ve Trafik Bilgileri Kitabı, Karayolları Genel Müdürlüğü

Kent içi ulaşım şebekesine bakıldığında, Mersin geleneksel merkezi iş alanı (MİA) ve ilk yerleşim birimi, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güneyi ile batıda Müftü Deresi arasında yer almaktadır. Bu bölgedeki kuzey-güney bağlantıları Kuvva-i Milliye Caddesi, Zeytinlibahçe Caddesi ve Çakmak Caddeleri'nce sağlanmaktadır. MİA Bölgesinin doğu-batı bağlantısı sağlayan kolektörler de en güneyden geçen İsmet İnönü Bulvarı, onun kuzeyindeki İstiklal Caddesi ve Silifke Caddesidir. Bu ana yollardan, Gazi Mustafa Kemal ve İsmet İnönü Bulvarları bölünmüş 2x3, İstiklal Caddesi bölünmüş 2x2, diğerleri ise çoğunlukla 2 şerit bölünmemiş tek yönlü yollardır. Bu bölge içindeki diğer yollar, tasarım standartlarından uzak dar sokaklar şeklinde biçimlenmiştir.



Şekil 1.151 : Mersin Karayolu Şebekesi

MİA bölgesi dışındaki alanlar ise görece planlı gelişen alanlar olup bu bölgelerdeki yollar gerekli tasarım standartlarını sağlamakta daha başarılıdır. Yıllar içinde Mersin'in gelişimi kuzeye ve batıya olmuştur. O nedenle, eski adı "Muhit Yolu" olan Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın hemen kuzeyinde yine doğu batı aksında önemli bir arter olan, Okan Merzeci Bulvarı açılmıştır. Okan Merzeci Bulvarı kuzeyinde doğu batı yönünde bir başka arter daha imar planlarında önerilmiş olsa da, bu arter henüz tamamiyle teşekkül etmemiştir. Mevcutta kentin doğu-batı yönünde otoyol da dahil olmak üzere, yüksek kapasiteli ve süreklilik arz eden dört bağlantısı bulunmaktadır. Ancak kent, kuzey-güney bağlantıları yönünden o denli sürekli ve yüksek kapasiteli olmayıp, radyal şekilde MİA ve kent güneyine bağlanmaktadır. Bunların

en önemlileri, Mimar Sinan Bulvarı, Kuvva-i Milliye Caddesi, Akbelen Caddesi ve Sait Çiftçi Caddeleridir. Ancak, bu çalışmanın konusuyla en fazla ilgili kuzey-güney bağlantısı, liman, hal, serbest bölge ve diğer ardaanlarını otoyola bağlayan 151. Caddedir. Bu cadde, 2x2 bölünmüş otoyol olup, yönsel olarak yaklaşık 4.000 otomobil kapasiteye sahiptir.

Mersin kenti yaşama alanları kentin batı ve kuzeyinde, çalışma alanları da ağırlıklı olarak doğu ve geleneksel MİA'da yer aldığından, gün boyu oluşan trafiğin ağırlıklı kısmı, doğu-batı yönündeki bağlantılar üzerinde olmaktadır. Bu nedenle, 2000 yılı ulaşım etüdü, önemli doğu-batı bağlantılarının trafik hacimlerini ve servis düzeylerini belirtmiş olup, bu değerler Tablo 174'de sunulmuştur. Buna göre, 2000 yılı verilerine göre kentte trafik sıklığı (yani servis düzeyi E ya da F olan) yaratan bir bağlantı henüz yoktur. Önemli bağlantılardaki servis düzeyleri B ve C düzeyinde olup, kapasitelerinin altında bir trafik hacmine sahiptir. Yalnızca, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın bazı kesimlerinde servis düzeyi D'ye ulaşmış olup yakın zamanda kapasite durumuna ulaşabilecektir. Şüphesiz ki bu hesaplamalar, kapasite hesabının nasıl yapıldığına bağlı olarak değişebilmektedir. Kesintisiz otoyollarda, kapasite hesapları sağlıklı bir şekilde yapılabilmekteyken, kent içi yollarda etkileyen faktörlerin fazla olması nedeniyle, kapasite hesapları çok kolay değildir. O nedenle kapasite varsayımlarının nasıl yapıldığı önemli bir konudur.

YOLUN ADI	KESİM No.	AKIM ORANI		KAPASİTE (SAATTE OB)	KAPASİTE KULLANIMI (%)	HİZMET DÜZEYİ
		TAŞIT	OB			
Gazi Mustafa Kemal	0101	680	811	2.520	0,32	B
	0106	1.608	2.034	3.780	0,54	C
	0108	2.704	3.145	3.780	0,83	D
	0112	1.980	2.424	3.780	0,64	C
	0118	1.836	2.528	3.780	0,67	C
	0120	924	1.299	2.520	0,52	C
H.Okan Merzeci	0202	860	968	3.780	0,26	B
	0205	780	894	3.780	0,24	B
	0208	572	716	2.520	0,28	B
Akbelen	0612	604	640	3.780	0,17	A
İsmet İnönü	0407	1.196	1.518	3.780	0,40	C
	0408	1.328	1.594	3.780	0,42	C
İstiklal	0504	868	1.008	2.520	0,40	C
	0515	476	971	2.520	0,39	C
Kuvayı Milliye	0512	900	950	3.780	0,25	B
	0514	1.676	1.941	3.780	0,51	C
Silifke	1110	562	603	2.520	0,24	B
	1111	568	621	2.520	0,25	B
A. Menderes	0303	764	784	3.780	0,21	B

Tablo 1.180 : Mersin Önemli Kent İçi Yolları 2000 Yılı Servis Düzeyleri
Kaynak: Mersin Kentsel Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu, 2000, RMT

Mersin kent içi toplu taşıma hizmeti lastik tekerlekli türlerle sağlanmaktadır. Ancak, belediye otobüs filosu ve otobüs işletmesinin yetersizliği nedeniyle, bu hizmetin bir bölümü özel halk otobüsleri ve ağırlıklı bir kısmı da minibüsler aracılığı ile verilmektedir. Otobüs'ün toplam

yolculuklardaki payı 2000 yılında yapılan ulaşım araştırmasında % 5 civarındadır. Bu % 5'lik kısımda özel halk otobüslerinin payı % 75'tir. Minibüslerin payı ise tüm yolculuklarda yaklaşık % 30, araçlı yolculuklarda ise % 48 olup, oldukça yüksektir. Servis kullanımında ise pay % 8 olup, araçlı yolculukların %14'ünü oluşturmaktadır. Benzer büyüklükteki kentlerle kıyaslandığında, servis kullanım oranının Mersin'de düşük olduğu söylenebilir.

1.4.6.2. Mersin Demiryolu Altyapısı

Mersin, demiryolu altyapısına 1886 yılından beri sahiptir. Adana'daki 6. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak il sınırları içinde yaklaşık 55 km'lik çift hat ile yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri verilmektedir. Üç adet yolcu peronu ve 3 adet yükleme rampası bulunmaktadır. Mersin Garı 250 mt'lik bir hat ile Mersin Limanı'na bağlanmaktadır. Liman içinde 35 km'lik demiryolu hattı, 51 adet makas, 563 vagon tali demiryolu bulunmaktadır. Mevcut durumda günde 100 adet vagona 4.000 ton yükleme yapılabilecek rıhtım ve yükleme hatları vardır. Yine de rampalı demiryolu ihtiyacı belirtilmektedir. Ayrıca, TMO'nin 2.712 metre, 8 yol ve 161 vagon yükleme kapasiteli, Ataş'ın 280 metre, 2 yol ve 20 vagon yükleme kapasiteli, Toros Gübre'nin 3.940 mt., 9 yol ve 271 vagon yükleme kapasiteli, Petrol Ofisi'nin 744 metre, 3 yol ve 56 vagon yükleme kapasiteli ve Ceynak'ın 3.940 metre, 3 yol ve 56 vagon yükleme kapasiteli altyapısı bulunmaktadır.

Mersin, ülke demiryolu ağına 44 kilometre mesafeli Yenice'den bağlanmaktadır. Ülke demiryolu ağı Şekil 1.152'de, Mersin'in değişik kentlere olan uzaklıkları ise Tablo 1.181'de verilmektedir.



Şekil 1.152 : Türkiye Demiryolu Şebekesi Kaynak : TCDD Genel Müdürlüğü

Mersin-Tarsus	27 Km
Mersin-Adana	68 Km
Mersin-Niğde	215 Km
Mersin-Ankara	693 Km
Mersin-Konya	390 Km
Mersin-Eskişehir	823 Km
Mersin-H.Paşa	1.136 Km
Mersin-Malatya	459 Km
Mersin-Elazığ	713 Km
Mersin-İzmir	1.083 Km

Tablo 1.181 : Mersin'den bazı merkezlere olan demiryolu uzaklıkları (km)
Kaynak: Mersin Gar Müdürlüğü

Mersin'deki demiryolu kapasitesinin mevcut talebi karşılayabilecek nitelikte olduğu belirtilmektedir. Ancak, demiryolu taşımacılığın ülkemizde çok yüksek olmamasının, arz kalitesi ve kapasitesinin düşük olmasından kaynaklandığı bilinen bir gerçektir. O nedenle, TCDD Genel Müdürlüğü 6. Bölge Müdürlüğü demiryolu altyapısına yönelik olarak iyileştirme ve ilaveler düşünmektedir. Bu iyileştirme ve ilaveler aşağıdaki başlıklardan oluşmaktadır:

Mersin-Adana arasında can ve mal kaybını önlemek ve en aza indirmek amacıyla 2008 yılı içinde 10.000 m demiryolunun geçtiği kritik bölgelere koruyucu duvar inşa edilmesi önerilmiş olup, ödenek aktarıldığı takdirde yapımına derhal başlanacaktır.

Mersin-Adana arasında işletilmesi planlanan hızlı dizel trenlerin (High Speed Diesel Multiple Unit) çok yakında hizmete gireceği belirtilmiştir. Ayrıca Ray-Bus'lerin 2008 yılı sonunda yine Adana-Mersin hattında işletmeye alınacağı belirtilen bir başka husustur.

Bunların dışında Boğazköprü-Ulukışla-Yenice ve Mersin-Yenice-Toprakkale Hatları Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Projesi'ne başlanmıştır. Bu projenin toplam tutarı yaklaşık 133.000.000 dolar olup, bunun 33.000.000 doları Mersin ili sınırları içinde harcanacaktır. Bu projenin tamamında 348 kilometre tek ve 78 kilometre çift hatta toplam 34 istasyon boyunca iyileştirme öngörülmektedir. Bu projenin tamamlanması sonrasında,

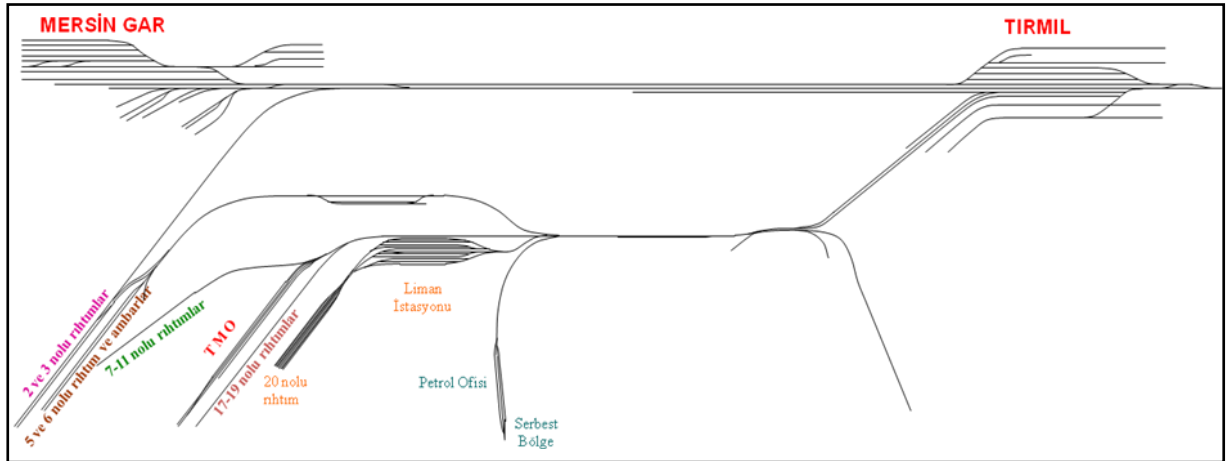
- Daha fazla yük ve yolcu treni çalışacağı,
- Yolcu tren işletmeciliğinde kalite artacak, daha seri, temiz ve hızlı tren işletmeciliği mümkün olacağı,
- Blok tren işletmeciliği kolaylaşacak ve yük trenlerinin daha seri çalışması sağlanacağı,
- Önemli ölçüde personel tasarrufu sağlanacağı,

- Tren seferlerinde emniyet sağlanacağı ve
- Hemzemin geçitler otomatik bariyerli hale geleceğinden geçit bekçisi sorunu kalmayacağı

bildirilmiştir.

TCDD 6. Bölge Müdürlüğü tarafından ifade edilmiştir. Bu projenin ihalesi yapılmış olup, 2,5 yıl içinde tamamlanması beklenmektedir.

Mersin'de demiryolu yük taşımalarını etkileyecek olan önemli bir başka proje Tırmıl Projesidir. Bu proje Mersin Garı'nın neden olduğu, gürültü ve görüntü kirliliğinin giderilmesi ve ayrıca mevcut liman bağlantısının bulunduğu D-400 Karayolu'nu kesen hemzemin geçidin ortadan kaldırılması ve Liman bağlantısının daha uygun bir şekilde Tırmıl'da bir yük terminaliyle kurulması amacını taşımaktadır. Projenin genel şeması Şekil 1.153 ve 1.154'de verilmektedir.

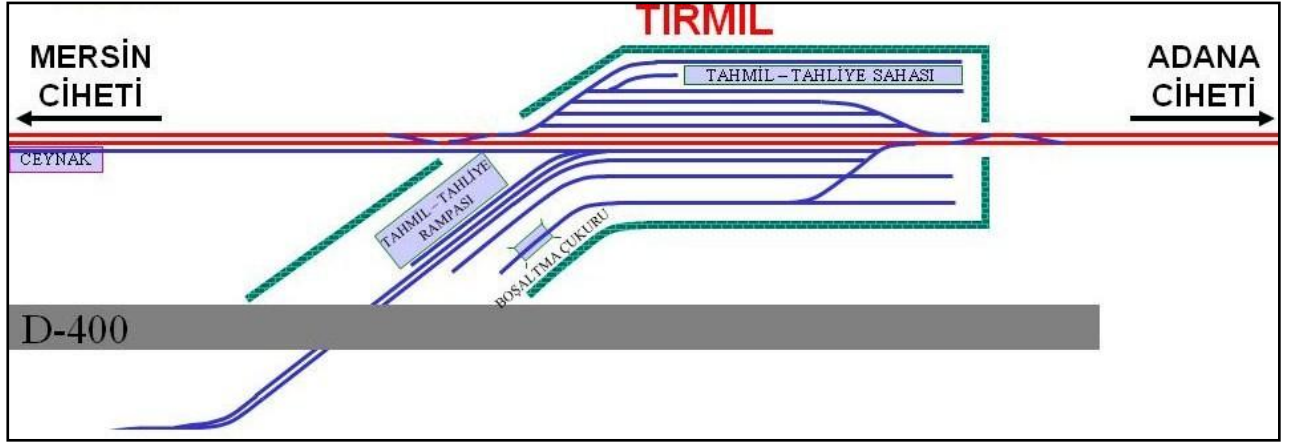


Şekil 1.153 : Tırmıl Yük Terminali projesi

Kaynak: TCDD 6. Bölge Müdürlüğü

Bu projenin amacı, gerekçesi ve detayları TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü ile yapılan görüşmelerimizde şu şekilde ifade edilmiştir: "Mersin Garı'nın batı tarafında makas bölgesi olmaması manevra yapılmasını zorlaştırmaktadır. Limana giriş esnasında, bağlantı yolu üzerinde bulunan, Adana-Mersin D-400 Karayolu'na ait hemzemin geçit kapatılmakta ve araçlar uzun süre geçitte bekletilmektedir. Mersin Limanı'na doğrudan bağlantının sağlanabilmesi için Tırmıl İstasyonu'nun yük terminali olarak tekrar işletmeye alınması gerekmektedir. Mersin Liman ile Tırmıl arasında yenilenerek işlerlik kazandırılacak demiryolu, mevcut üstgeçit sayesinde D-400 Karayolu'nu kesmemektedir. Tırmıl'da 4.000 metrelik gar ve tren teşkil yolları, dökme, parça ve konteynır yükler için 5.000 metrelik tahliye yolları ve 23 basit makas ve 1 İngiliz makastan oluşan sistem düşünülmektedir. Mevcut 2.150 metrelik

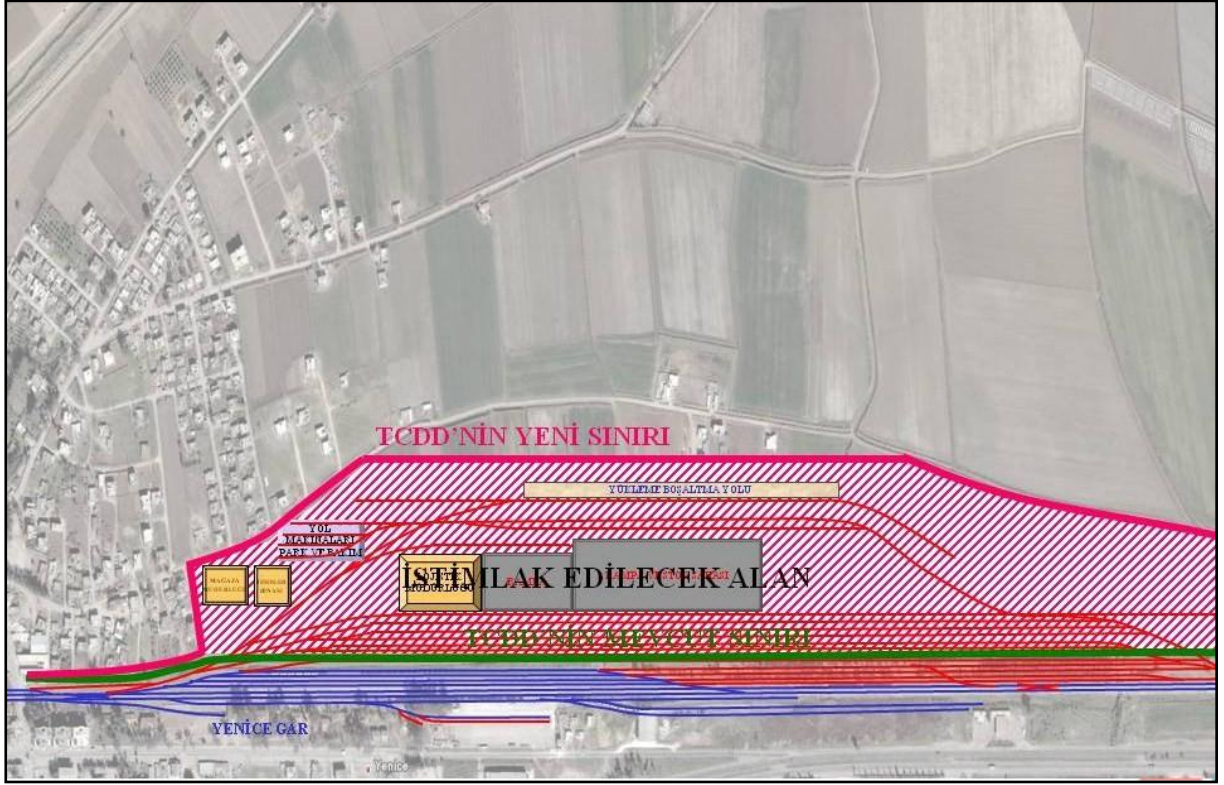
prefabrik ihata hattı da sökülerek istimlak sınırına yeni tip ihata yapılacaktır.” Ödenek talep edilen bu projeye, kaynak aktarımı sağlanır sağlanmaz başlanacağı belirtilmiştir.



Şekil 1.154 : Tırmıl Yük Terminali Projesi Detayı

Kaynak: TCDD 6. Bölge Müdürlüğü

Bölgedeki bir diğer önemli demiryolu altyapısı projesi, TCDD tarafından başlatılması düşünülen 10 lojistik köyden (Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gökköy (Balıkesir), Hasanbey (Eskişehir), Aydın, Uşak, Kaklık (Denizli), Yenice (Mersin), Kayacık (Konya), Boğazköprü (Kayseri), Palandöken (Erzurum)) birisi olan Yenice Lojistik Köyü'dür. Yenice Lojistik Köyü'nün, Yenice'de, Şekil 1.155'de gösterilen 495 dönüm arazi üzerinde yapılması planlanmakta olup, bakanlar kurulundan kamulaştırma kararının çıkması beklenmektedir. 2009 yılında tamamlanması düşünülen bu proje ile, Adana Garı'ndaki yol, cer, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin buraya taşınması, ve bölge sanayisinin ihtiyaç duyduğu demiryolu taşıma hizmetlerinin bu bölgeden sağlanması hedeflenmektedir. Mevcut yollar, gerekli hizmetin sağlanması için yeterli olamamaktadır. Proje kapsamında, mevcut yollara 8 adet yeni yol eklenmesi planlanmaktadır. Ancak, söz konusu proje içerik olarak daha çok TCDD operasyonlarına yönelik olarak düşünülmekte olup, çok aktörlü, değişik fonksiyonlu ve geniş bir alana yayılan organize lojistik bölgesi değildir. O nedenle, Mersin'de yapılması düşünülen Lojistik Köy Projesi'ne rakip bir proje olarak görülmemelidir.



Şekil 1.155 : TCDD Yenice Lojistik Köyü Lokasyonu

Kaynak: TCDD 6. Bölge Müdürlüğü

Mersin açısından önemli bir demiryolu projesi Mersin-Konya demiryolu bağlantısıdır. Hâlihazırda Ankara-İstanbul ve Polatlı-Konya demiryolu hatlarının inşaatları devam etmektedir. Bu projeler tamamlandığı zaman İstanbul-Konya ve Ankara-Konya arasında yüksek standartlı bir demiryolu hattı oluşacaktır. O nedenle, Konya-Mersin hattının da aynı standartta yapılması halinde, Ankara-Mersin-Adana ve İstanbul-Mersin-Adana arasında yani kuzey-güney aksında yüksek standartlı bir demiryolu hattı ulusal demiryolu ağıma kazandırılmış olacaktır. Hattın uygulama projesi ve fizibilite etüt işlerinin 23/08/2007 tarihinde ihale edildiği, 04/10/2007 tarihinde işin sözleşmesi imzalandığı ve 11/10/2007 tarihinde işe başlanıldığı DLH Genel Müdürlüğü tarafından ifade edilmektedir.

1.4.6.3.Mersin Havayolu Altyapısı²²⁷

Mersin havayolu ulaşımı il merkezine 69 kilometre uzaklıktaki Adana Şakir Paşa Havaalanı'ndan yapılmaktadır. Adana Havalimanı 1937 yılında hizmete girmiştir. Toplam 2.105.510m² kurulu alanı bulunan Adana Havalimanı'nda 4.540 m² iç hat, 5.825 m² dış hat olmak üzere toplam 10.365 m²'lik, 2.200.000 Yolcu/yıl kapasiteli terminal mevcuttur. Adana Hava alanı'nda 2750x45 metre boyutunda 115 PCN mukavemetinde bir adet kompozit

²²⁷ Bu bölüm son paragrafı dışında, sayın Murat Torun tarafından Mersin Lojistik Platformu için hazırlanan "Lojistik Raporu"ndan, yazarın izni ile aynen alınmıştır.

pist ve 9+2 adet (NATO Apronu dahil) uçak kapasiteli, 269x100, 104x98 ebadında, 100 PCN mukavemetinde iki beton apron bulunmaktadır. Adana Havalimanı'na ait teknik bilgiler şu şekildedir:

ADANA HAVALİMANI			
IATA: ADA ICAO: LTAF			
Özet Bilgi			
Havaalanı Tipi	Sivil		
İntifa	DHMI		
Hizmete Giriş	1937		
Şehre Uzaklık	3,5 kilometre		
Ulaşım	Otobüs, Servis, Taksi		
Yükseklik (AMSL)	65 FT (19.74M)		
Koordinatlar	365857K 351659D		
Aydınlatma Kategorisi	CAT I		
İtfaiye Kategorisi	CAT IX		
Banka Hizmetleri	VAR		
Sağlık Hizmetleri	VAR		
PTT			
VİP	VAR		
Cafe Restaurant	VAR		
Otopark	1050 Araç		
PİSTLER			
	Uzunluk		
Doğrultu	Uzunluk	Mukavemet	Yüzey
May.23	2750 X 45	115 PCN	Kompozit
APRONLAR			
Uzunluk			
BOYUT	KAPLAMA	MUKAV.	UÇAK KAPAS.
269X100	BETON	PCN- 100	9+2 (NATO Apronu)
104x98	BETON	PCN- 100	
TAKSİRUT			
Uzunluk			
METRE	KAPLAMA	MUKAVEMET	
3250 X 23	ASFALT	PCN- 100	

Tablo 1.182 : Adana Şakir Paşa Havaalanı teknik özellikleri
Kaynak: DHMI

Adana Havalimanı, 2006 yılında 20.393'ü iç hat, 5.528'i dış hat olmak üzere toplam 25.921 uçaklık bir trafiğe ev sahipliği yapmıştır. Bu rakamla, Türkiye içerisinde %4.4'lük bir orana sahiptir.

	2005			2006		
	Adana	Türkiye	%	Adana	Türkiye	%
Tüm Uçak Trafiği	21.567	534.087	4,0	25.921	594.749	4,4
Ticari Uçak Trafiği	14.906	471.637	3,2	19.981	522.785	3,8
Yolcu Trafiği	1.708.952	54.525.727	3,1	2.216.747	58.778.131	3,8
Yük Trafiği	29.953	1.249.555	2,4	34.067	1.279.340	2,7

Tablo 1.183 : Adana Havaalanı 2005-2006 trafik istatistikleri

Kaynak: DHMI

Mersin’de bir havaalanı yapılması uzun yıllardır şehir gündemini işgal etmektedir. Yeni bir havaalanına yönelik olarak beş ayrı fikir tartışılmaktadır. Bunlardan bir tanesi Tarsus’un güneydoğusunda Seyhan Nehri Deltası üzerinde planlanan Baharlı Havaalanı’dır. Bu havaalanı uluslararası bir havaalanı olarak projelendirilmiş ancak, çevresel etki değerlendirme raporu bu projeye olanak vermemiştir. Bu alan Mersin ve Adana’ya 45’er kilometre mesafede olup demiryolu ve karayolu bağlantısı gerektirmektedir. Tartışılan bir diğer alternatif Kumkuyu Havaalanı’dır. Bu alan, Mersin’in 50 kilometre güneybatısında, eğimli araziler üzerinde bulunmakta ve önemli miktarda hafriyat ve mühendislik işleri gerektirmektedir. O nedenle, büyük kapasiteli uçakların kullanımı için yeterli pist uzunluğu sağlanamamaktadır. Ayrıca, Adana’ya 120 kilometre mesafede olması, bölgesel bir havalimanı olma niteliğini engellemektedir. Mahkeme kararı ile iptal edilmiş olmasına karşın, halen gündemde olan bir projedir. Bir başka alternatif lokasyon Karataş Havaalanı olup, Adana kamuoyunun üzerinde durduğu bir alternatiftir. Bu havaalanı Mersin’e 130 kilometre mesafede olacağından Mersin bazlı talepler, bu havaalanına karşı duyarsız kalabilecektir. O nedenle, aynen Kumkuyu Projesi gibi bölgesel bir niteliği olmayan bir proje olmak durumundadır. Baharlı Havaalanı alternatif olmaktan çıkınca Ulaştırma Bakanlığı’nca Yenice’nin 10 kilometre güneyinde Karsavuran ve Çiçekli Köyleri’nin batısında yeni bir alan belirlenmiştir. Bu alan, alternatifler arasında bölgesel ve uluslar arası bir havaalanı olma niteliğine izin vermekte, Adana ve Mersin bazlı taleplerin tümünü değerlendirebilecek niteliktedir. Bu nedenden ötürüdür ki, 1/100.000 ölçekli Mersin-Karaman Çevre Düzeni Planı’nda da havaalanı olarak öngörülmüştür. Tüm bunların dışında da naif bir alternatif olarak, kısa vadede Adana Şakir Paşa Havaalanının kapasitesinin artırılması öngörülmektedir. Ancak, bu havaalanının yerleşik alan içinde kalması ve ulaşılabilirliğindeki kısıtlamalar uluslararası bir havaalanı olma niteliğini uzun dönemde engellemektedir.

1.4.6.4.Mersin Ulaştırma Ana Planı ve Öneriler

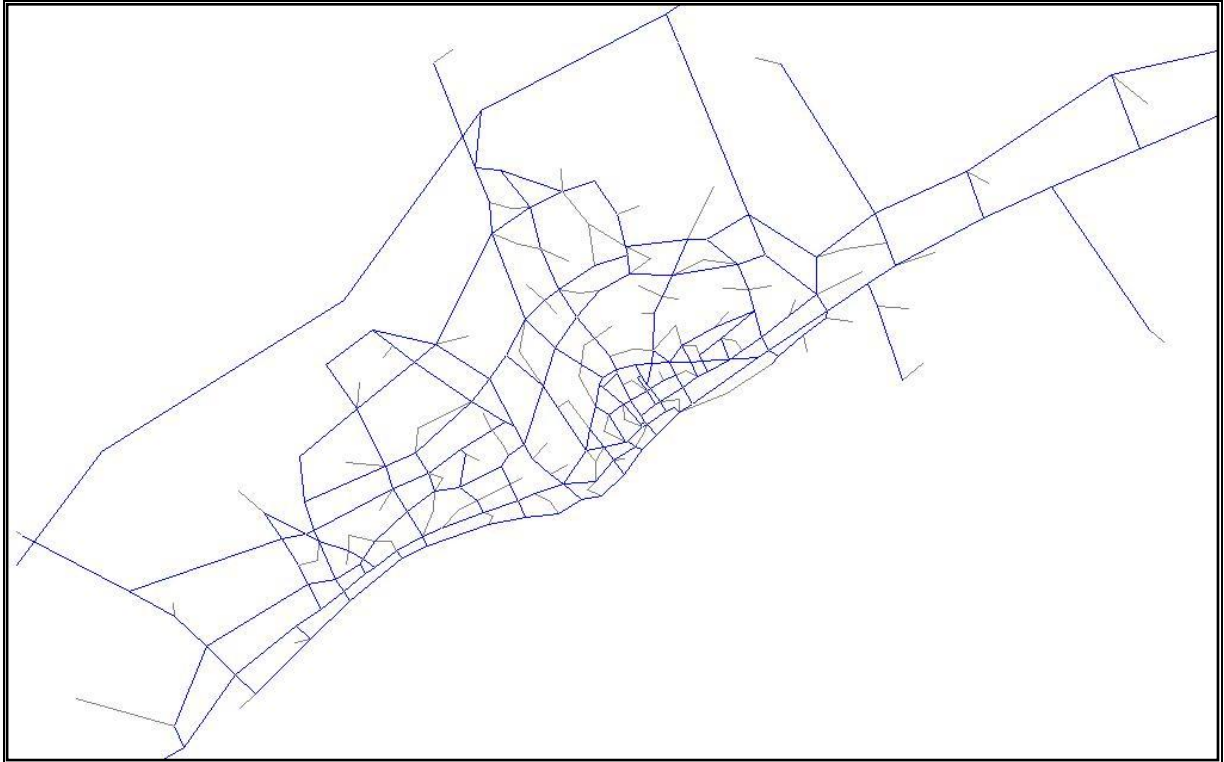
Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2000 yılında, kentin gelecekteki ulaştırma altyapı ihtiyacını belirlemek üzere bir ulaşım etüdü ve projesi işini yaptırmıştır. Bu çalışma her ne kadar yolcu ulaştırması talebi üzerinde yoğunlaşıyor olsa da, yük taşımacılığının da özellikle kent içi karayolu şebekesinin önemli bir kısmını kullandığı düşünüldüğünde, şebeke üzerinde gelecekteki talebin ne olacağını ve kentin ulaşım davranışlarını burada özetlemek önemlidir.

2000 yılı Ulaşım Etüdü çalışma alanı, otoyol güneyinde kalan bölgede doğuda OSB'ye, batıda ise Tece'ye kadar olan bölgeleri kapsamaktadır. Bu alanda yaşayan 2000 yılı nüfusu 662.000 kişi olarak hesaplanmıştır. Yapılacak hane halkı araştırması örneklem büyüklüğünü saptamak üzere hane halkı büyüklüğü 4,8 alınmıştır. Buna göre, Mersin'de yaklaşık 138.000 hane olduğu ve % 4 örnekleme 5.511 anket yapılmıştır. Ancak, anketler sonucu hane halkı büyüklüğünün 3,9 olarak bulunması örneklem büyüklüğünü kaçınılmaz olarak % 3.2'ye indirmiştir. Çalışma alanının analiz bölgelerine dağılan istihdamının 135.882, ancak anket sonuçlarına göre bulunan çalışan sayısının 197.000 olduğu söz konusu çalışmanın mevcut durum raporunda belirtilmesine karşın, aradaki büyük farkın nereden kaynaklandığı ya da nasıl sonuçlandığı belirtilen rapordan anlaşılamamıştır. Alandaki öğrenci sayısı ise 147.000'dir. Çalışma alanındaki otomobil sahipliği 1.000 kişiye 62 olarak bulunmuştur. Bu oran görece düşük bir sayı olup, süratle yükselmesi beklenebilir.

Çalışma, tüm diğer ulaştırma araştırmalarında olduğu gibi dört etaplı bir ulaşım talep modeli kurulması ile başlamıştır. Bu modelin hassasiyeti ve kalitesi, söz konusu ulaştırma ana planın kalitesini belirleyen en önemli husus olmaktadır. Talep modelinde çalışma alanı 81 alt ve 16 üst trafik analiz bölgesine ayrılmıştır. analiz bölgeleri mahalle sınırları ile çakıştırılmıştır. Küçük merkez mahalleleri birleştirilerek tesis edilen zonlara karşın dış bölgelerde sadece bir mahalleden oluşan zonlar da mevcuttur. Ulaşım şebekesi sadece karayolu şebekesinden oluşmaktadır ve ayrı bir toplu taşıma şebekesi oluşturulmamıştır. O nedenle, bu model ile toplu taşıma hatlarında oluşabilecek talebin ne olabileceğine dair hassas ve güvenilir hesaplamalar yapılabilmesi mümkün olamayabilir. Bu modeldeki en önemli eksikliklerden bir tanesi, modelin sofistike bir türel seçim modelinin bulunmamasıdır. Buna göre, analiz bölgelerinde hane halkı anketlerinden edinilen türel seçim yüzdelerinin gelecekte de aynı kalacağı var sayılarak, bir türel seçim modeli oluşturmak yerine, sabit yüzdeler kullanılarak karayolu ve toplu taşıma yolculukları için iki ayrı yolculuk dağılım modeli hesaplanmıştır. Bu tür bir yaklaşım hızlı karar verilmesi gereken durumlarda (quick response models) geçerli olabilir. Ancak, bu yaklaşım konvansiyonel modellemede kesinlikle tercih edilmemesi gereken bir yöntemdir. Zira, bu yaklaşım türler arası talep kaydırması ve trafik sistem yönetimi için önemli olabilecek politika değişkenlerinin sınanmasına izin vermeyecektir.

Ayrı bir toplu taşıma şebekesi tesis edilip, ayrı bir toplu taşıma şebekesi atamasının yapılamaması ve ayrı bir türel seçim modelinin olmaması, özellikle pahalı toplu taşıma yatırımlarındaki günlük indi-bindi sayılarında büyük yanılgılara neden olabilecektir. Bu durum, bu türden yatırımların ekonomik ve finansal fizibilitelerinde önemli sapmalara neden olacak; bu da bu tür projelere, uluslararası finansman, yap-işlet-devret, kamu-özel sektör ortaklığı gibi dış finans sağlayabilme şansını ortadan kaldıracaktır. Zira bu türden dış finansörler mutlaka tahmin hassasiyeti yüksek talep modellerine dayandırılan fizibiliteler talep etmektedir. Talep modeli tarafından kullanılan 2000 ve 2020 yılı ulaştırma şebekesi ve analiz bölgesi merkezleri (centroid) Şekil 1.156'da gösterilmektedir.

Model çalışmasında yolculuklar dört gruba ayrılmıştır: Ev-İş (evden işe giden yolculuklar), Ev-Okul (evden okula giden yolculuklar), Diğer (evden tüm diğer amaçlarla çıkan yolculuklar, eve dönen tüm yolculuklar, ve bir ucu ev olmayan tüm diğer yolculuklar) ve Dış (amacı ne olursa olsun bir ucu çalışma alanı olan) yolculuklardır. Ancak, bu sınıflandırma sistemi yine sorunlu görünmektedir. Geleneksel olarak yolculuklar, Ev Bazlı İş, Ev Bazlı Okul, Ev Bazlı Diğer, ve Ev Bazlı Olmayan yolculuklar olarak sınıflandırılır. Bu yolculukların dönüşleri de yine aynı sınıflandırmaya tabi tutulur. Bunun dışındaki sınıflandırmalar, burada açıklanması gerekmeyen belli sorunları kaçınılmaz olarak yaratabilecektir. Bu da söz konusu modelin sorunlu olabilecek yönlerinden bir başkasıdır.



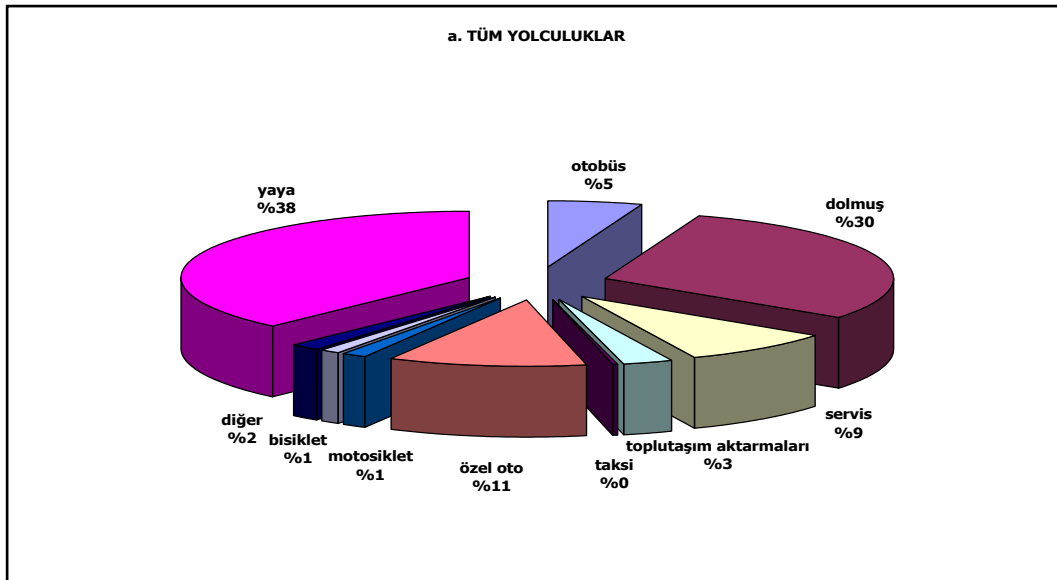
Şekil 156: Mersin Ulaşım Talep Modeli 2000 yılı Karayolu Şebekesi
Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Talep Tahmini Raporu

Hane halkı araştırması sonucu bulunan toplam yolculuk oranı 1,28, motorlu araçlarla yolculuk oranı 0,79'dur. Buna göre çalışma alanı içinde 847.000 günlük toplam yolculuk, 523.000 araçlı yolculuk yapılmaktadır. Bu yolculukların ulaşım türlerine ve amaçlarına dağılımı Tablo 1.184 ve 1.185, Şekil 11.157 ve 1.158'de sunulmaktadır. Buna göre tüm yolcuların % 46,5'i toplu taşıma, % 15,5'i özel oto ve % 38'i yaya olarak gerçekleştirilmektedir. Sadece araçlı yolculuklarda özel oto oranı % 25, toplu taşıma oranı ise % 75'dir.

Taşıt Türü	Çalışma	Alışveriş	Okul	İş Takibi	Diğer	Ev	Genel
Otobüs	4,02	6,41	3,78	7,35	9,25	5,29	5,18
Dolmuş	30,89	39,33	20,92	41,33	38,72	29,71	29,83
Servis	9,15	0,95	13,87	1,43	0,42	8,96	8,67
Toplutaşıma Aktarmaları	3,81	1,68	1,76	1,32	3,03	2,88	2,79
Toplutaşıma Toplam	47,87	48,37	40,33	51,43	51,42	46,84	46,47
Taksi	0,3	0,32	0	0,61	0,24	0,24	0,23
Özel Otomobil	18,5	14,61	1,47	17,86	11,94	10,3	10,95
Motosiklet	2,94	0,53	0,04	2,76	0,85	1,33	1,42
Bisiklet	2,34	1,16	0,47	1,63	0,52	1,28	1,3
Diğer	3,19	0,53	0,08	4,18	1	1,42	1,57
Bireysel Ulaşım Toplam	27,27	17,15	2,06	27,04	14,55	14,57	15,47
Araçlı Toplam	75,14	65,52	42,39	78,47	65,97	61,41	61,94
Yaya	24,86	34,48	57,61	21,53	34,03	38,59	38,06
Toplam	100	100	100	100	100	100	100

Tablo 1.184: Yolculukların Amaçlara Göre Türlerine Dağılımı

Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu

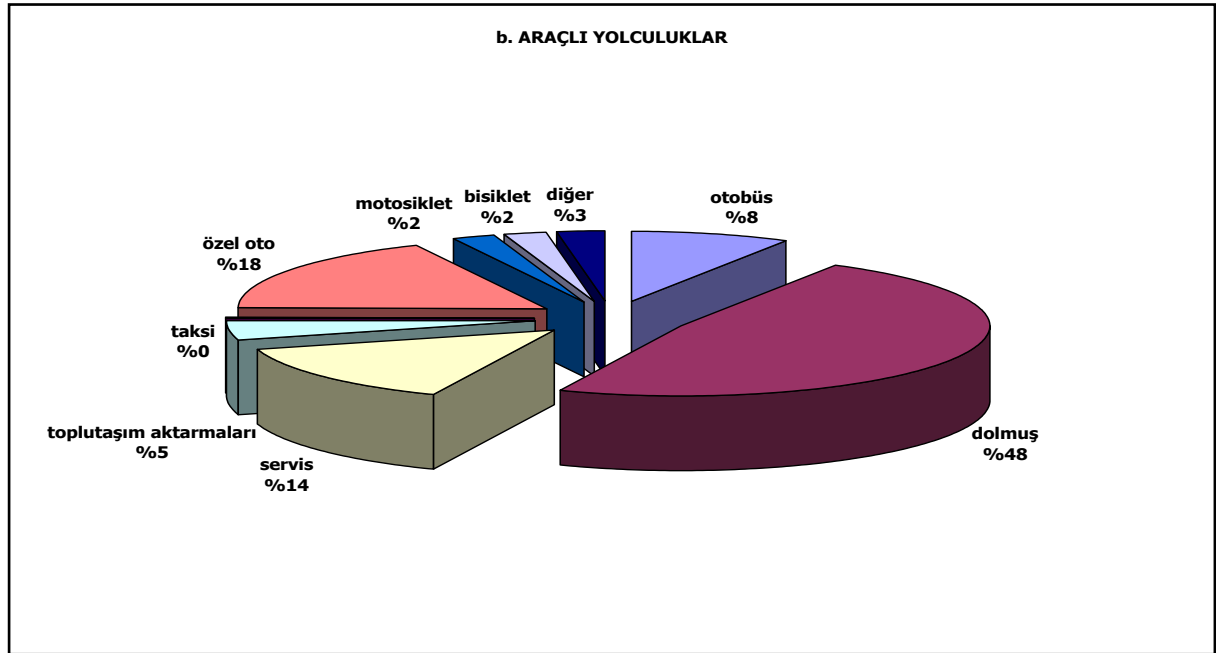


Şekil 1.157 : Tüm Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı

Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu

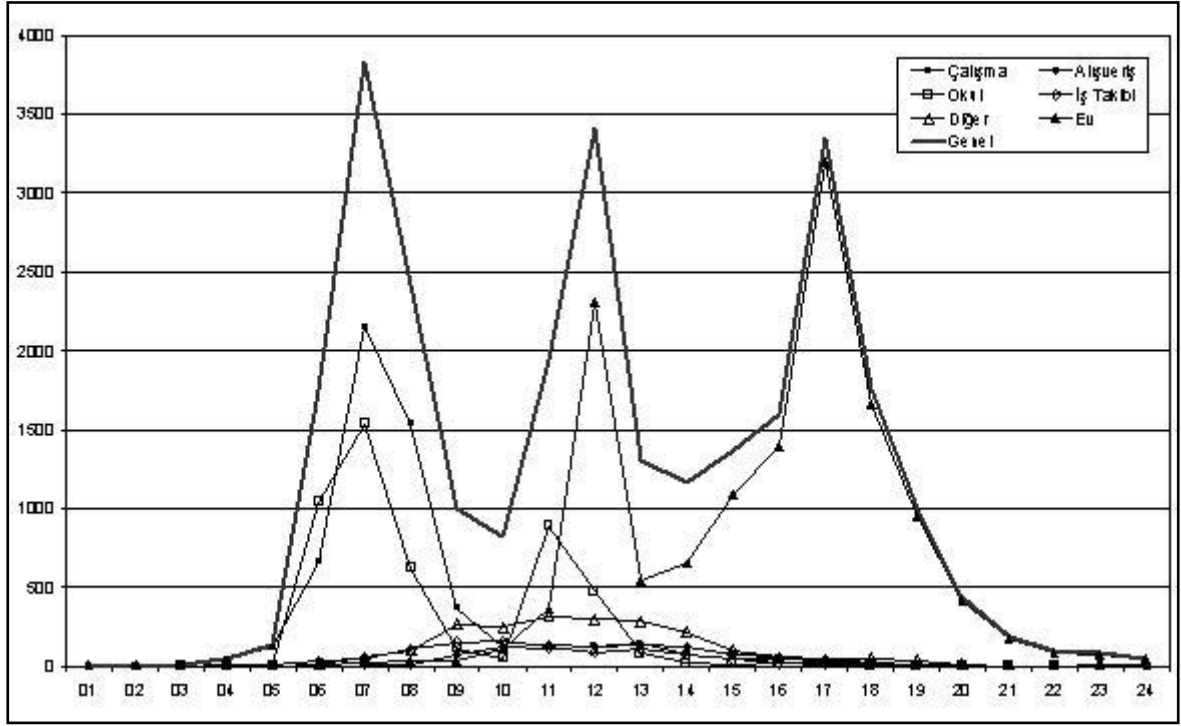
Taşıt Türü	Çalışma	Alışveriş	Okul	İş Takibi	Diğer	Ev	Genel
Otobüs	5,35	9,79	8,92	9,36	14,01	8,61	8,36
Dolmuş	41,11	60,03	49,35	52,67	58,69	48,39	48,16
Servis	12,17	1,44	32,72	1,82	0,65	14,58	14,00
Toplutaşım Aktarmaları	5,07	2,57	4,14	1,69	4,60	4,70	4,50
Toplutaşım Toplam	63,70	73,84	95,13	65,54	77,95	76,28	75,02
Taksi	0,40	0,48	0,00	0,78	0,36	0,40	0,37
Özel Otomobil	24,62	22,31	3,47	22,76	18,10	16,77	17,68
Motosiklet	3,92	0,80	0,10	3,51	1,29	2,16	2,29
Bisiklet	3,11	1,77	1,11	2,08	0,79	2,09	2,11
Diğer	4,25	0,80	0,19	5,33	1,51	2,30	2,54
Bireysel Ulaşım Toplam	36,30	26,16	4,87	34,46	22,05	23,72	24,98
Araçlı Toplam	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Tablo 1.185: Araçlı Yolculukların Amaçlara Göre Türlerine Dağılımı
Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu



Şekil 1.158 : Araçlı Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı
Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu

Yolculukların saatlere dağılımında, tüm yolculuklarla araçlı yolculuklar arasında önemli bir fark gözlenmediği belirtilmiştir. Buna göre Mersin’de sabah zirvesi 05:00-09:00, öğlen zirvesi 10:00-13:00, akşam zirvesi de 16:00-20:00 arasında olmaktadır.



Şekil 1.159: Toplam Yolculukların Başlangıç Saatine Göre Dağılımı

Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu

Mersin'deki ortalama en kısa süreli yolculuk 18 dk. ile özel otomobillerle gerçekleştirilmiştir. Toplu taşıma ile yapılan yolculukların ortalama süresi 29 dk., yaya yolculuklarının ortalama süresi ise 13 dk. olarak gerçekleşmektedir. Tüm araçlı yolculuklarda ortalama seyahat süresi 26 dk., tüm yolculuklarda ise ortalama 21 dk. olarak gerçekleşmiştir. Türlerine göre detaylı süreler Tablo 1.186'da sunulmaktadır.

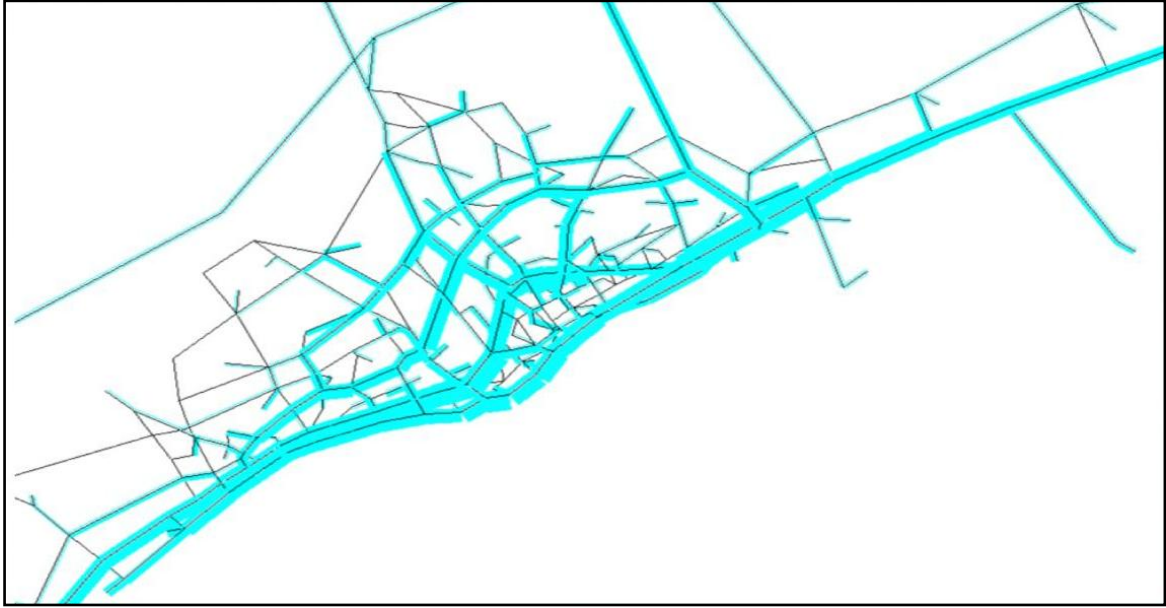
Taşıt Türü	Ortalama Süre [dakika]
Otobüs	29
Dolmuş	26
Servis	30
Toplutaşıma Aktarmaları	50
Toplutaşıma Toplam	29
Taksi	15
Özel Otomobil	18
Motosiklet	16
Bisiklet	18
Diğer	27
Bireysel Ulaşım Toplam	19
Araçlı Toplam	26
Yaya	13
Toplam	21

Tablo 186: Türlerin Ortalama Yolculuk Süreleri
Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu

Bu ulaşım talep modelinin sorunlu olabilecek yönlerinden bir diğeri de kamyon matrisinin hesaplanma biçimidir. Bazı lojistik odaklar ve kent giriş çıkış noktalarında yapılan sayımlarla, her bir noktaya gelen ve giden toplam kamyon sayıları bulunduğundan sonra, bu toplam sayılar hesaplanmış olan yolcu matrisi dağılım modeli parametresi ile bölgeler arasında dağıtılmıştır. Ancak, kamyon hareketlerinin de mesafe karşında yolculara ait mesafe duyarlılıkları ile davranmalarını beklemek kesinlikle makul bir varsayım değildir. Üstelik kamyon hareketleri daha önceden belirli ve görev hareketleri olduğundan, kent içinde mesafeye karşı çoklukla duyarsızdır. Bu yöntem yerine, son dönemlerde geliştirilen ve meslek pratiğinde yaygın olarak kullanılan, link sayımlarından en muhtemel kamyon matrisinin üretilmesi mümkün olabilecektir.

Plan hedef yılı 2020'de metropolitan alanda nüfus 1.390.000 olarak kabul edilmiştir. Çalışan sayısının 300.000, öğrenci sayısının da 326.000 olacağı öngörülmüştür. Plan hedef yılı için mevcutta 0,79 olan motorlu araç yolculuk oranının 1,00 olacağı varsayılmaktadır. Ancak, bu artış oranının hanehalkı/metropolitan alan geliri, otomobil sahipliği ya da bazı türlerin sahip olacağı avantajlarla ilişkilendirilmemiş olması, bu varsayımın makul olup olmadığını değerlendirmemize izin vermemektedir. Buna göre metropolitan alanda plan hedef yılında 1.390.000 motorlu yolculuk yapılacaktır. Araç matrislerine dönüştürülen bu yolculuklar karayolu şebekesine atanarak şebeke darboğazları belirlenmiştir. Zirve saat trafik hacimlerinin hedef yılında nasıl olacağı Şekil 1.160'da verilmektedir.

Hedef yılı trafik akımlarına bakıldığında bu akımların ağırlıklı olarak Gazi Mustafa Kemal, İsmet İnönü, Cumhuriyet Bulvarları ve İstiklal Caddesinde yer alacağı görülmektedir. Ancak, talep tahmini raporunda, hedef yılında önemli bir şebeke sıkıntısı yaşanmayacaktır denmesine karşın, bu ifade ile hemfikir olunması mümkün değildir. Özellikle GMK ve İstiklal Caddelerinde ciddi sıkışıklıklar olması beklenilecektir. Hele hele modelin son derece ılımlı varsayımlarla kurulmuş olduğu göz önüne alındığında, diğer bağlantılar üzerinde de ciddi şebeke sıkıntılarının yaşanacağı aşikârdır. Ulaşım etüdü çalışmasında, önemli arterlerde kavşak düzenlemeleri, GMK bulvarı üzerinde bir raylı sistem önerisi ve ulaşım idaresinin tek daire altında koordinasyonunu sağlamak üzere toplanması önerilmektedir.



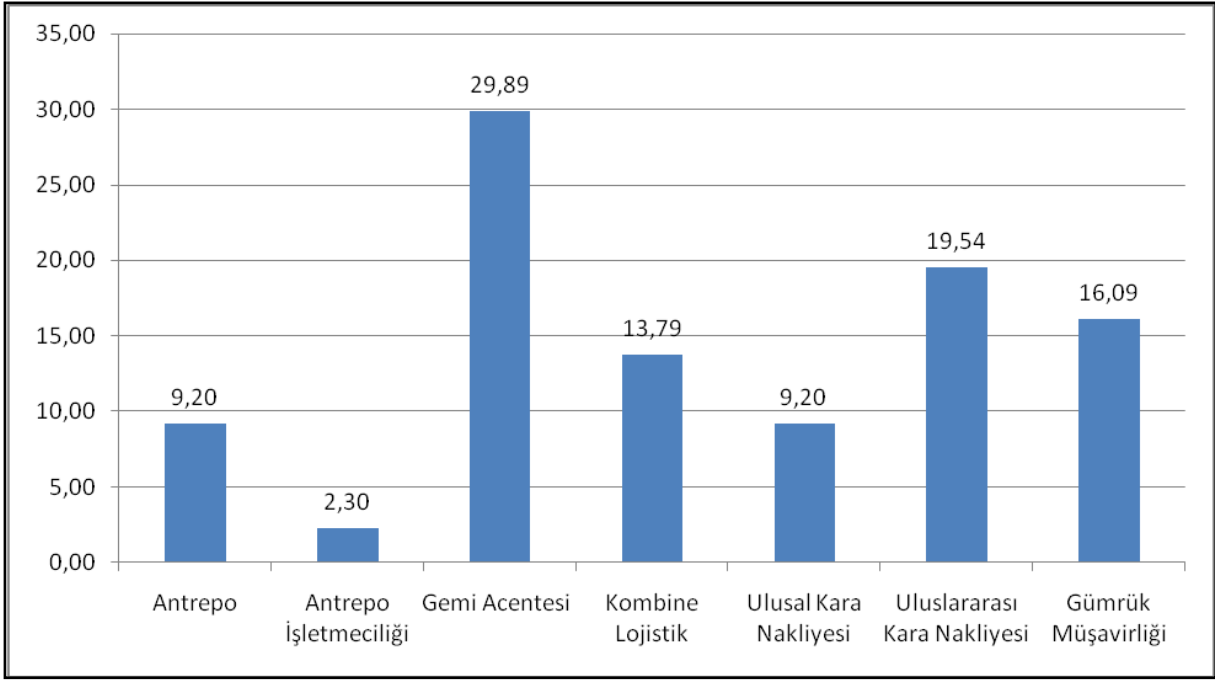
Şekil 1.160: Zirve Saat Trafik Akımları
Kaynak: Mersin Ulaşım Etüdü ve Projesi Bulgular Raporu

1.4.7. Lojistik Sektörü Araştırması Değerlendirmesi

Mersin Lojistik Strateji Master planının yapılması amacıyla, bölgede faaliyet gösteren kuruluşların bir anket çalışması ile taranması, sektörün genel değerlendirilmesinin yapılması, ortak bilgi yaratılması amaçlanmış ve Mersin’de yerleşik toplam 87 firmaya, Eylül 2008 de yüz yüze görüşme tekniğiyle bir anket uygulanmıştır. Anket formu EK 1.10’da yer almaktadır. Uygulanan ankete yanıt veren firmaların % 30’u gemi acenteliği, %20’si ise uluslararası kara nakliyesi yapan firmalardan oluşmaktadır. Anket uygulanan diğer firmaların ise, %16’sını gümrük müşavirliği ve %14’ünü kombine lojistik alanlarında faaliyet gösteren firmalar oluşturmaktadır. Antrepo ile ulusal kara nakliyeciliği, %9’luk bir pay taşımaktadır.

	Firma Sayısı	%
Antrepo	8	9,20
Antrepo İşletmeciliği	2	2,30
Gemi Acentesi	26	29,89
Kombine Lojistik	12	13,79
Ulusal Kara Nakliyesi	8	9,20
Uluslararası Kara Nakliyesi	17	19,54
Gümrük Müşavirliği	14	16,09
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.187: Anket Uygulanan Firmaların Profili



Şekil 1.161: Anket Uygulanan Firmaların Profili

Yapılan anket çalışması sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Firmaların Hizmet Statüleri

Firmaların hizmet statülerine bakıldığında, firmaların yüzde 71,26'sı ana-şirket merkezi, yüzde 27,59'u ana şirketin şubesi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana şirket acentesi olarak faaliyet gösteren 1 firma yer almaktadır. Ankete katılan, firmaların ağırlıklı olarak Mersin merkezli konumlandığı görülmektedir. Yapılan anket Mersin ilinde lojistiğin ağırlıklı olarak yerel şirketler tarafından gerçekleştirildiğini göstermektedir. % 28 oranında dış merkezli şirket olunması da bölge dışındaki şirketlerin Mersin'de gelişmekte olan lojistik potansiyelini değerlendirdikleri ve mevcut pazardan pay almak üzere faaliyete geçtiklerini göstermektedir.

	Firma Sayısı	%
Ana şirket merkezi	62	71,26
Ana şirket şubesi	24	27,59
Ana şirket acentesi	1	1,15
Diğer	0	0,00
Cevapsız	0	0,00
TOPLAM	87	100

Tablo 1.188: Anket Uygulanan Firmaların Hizmet Statüleri

Ana Şirket Merkezi Statüsündeki Firmaların Şube ve Acente Mevcutları

Ağırlıklı olarak ana-şirket merkezi olarak faaliyet gösteren bu firmaların yüzde 56'sının şubesi olduğu anlaşılmaktadır. Tek merkezli firma oranı ise yüzde 43 dolayındadır.

Şirketlerin % 56 sının sadece tek merkezle çalışmamış olması da memnun edici bir sonuçtur. Özellikle Yerel firmalar merkezleri dışında şubeye sahip olup verdikleri hizmetin sadece Mersin içinde kalmayacak kadar ölçüklerinin büyüdüğünün bir göstergesidir. Bunun sonucu olarak ta farklı bölgelere de yatırım yapmaktadırlar.

	Firma Sayısı	%
Şubesi var	49	56,32
Acentesi var	1	1,15
Tek Merkezli	37	42,53
Cevapsız	0	0,00
TOPLAM	87	100

Tablo 1.189: Anket Uygulanan Firmaların Şube ve Acente Mevcutları

Faaliyet Süreleri

Bölgede faaliyet gösteren şirketlerin % 78'inin 7 yıl ve üzeri bir süredir bölgede faaliyet gösterdikleri görülmüştür. Bölge açısından çalışmaları oturmuş, alt yapıya yatırım yapmış firmalar olmaları gelecekte daha da büyüyecek olan lojistik sektöründe yer almalarını kolaylaştıracaktır. Firmaların yüzde 78'i, 2000 Yılı öncesi kurulan işletmelerdir. Bu da, lojistik alanda faaliyet göstermenin belli bir birikim gerektirdiğine işaret etmektedir. 2000 Yılı sonrasında kurulan işletmelerin genellikle 3-4 yıldır faaliyet gösterdikleri anlaşılmaktadır.

	Firma Sayısı	%
1 yıldan az	3	3,45
1-2 yıl arası	3	3,45
3-4 yıl arası	11	12,64
5-6 yıl arası	2	2,30
7 yıl üstü	68	78,16
Cevapsız	0	0,00
TOPLAM	87	100

Tablo 1.190: Anket Yapılan İşletmelerin Sektördeki Faaliyet Süreleri

Sermaye Yapıları

Anket kapsamındaki işletmelerin yüzde 14'ünün tek sahipli şahıs işletmesi, yüzde 84'ünün çok ortaklı işletme statüsünde olduğu saptanmıştır. Henüz bölgemizde halka açık şirket olmaması, sermaye yapısı açısından henüz sektörün gelişmenin başlangıcında olduğuna işaret etmektedir.

Geçmişte tamamına yakını tek ortakla başlamış olan bölge şirketlerinde çokortaklığın % 84 oranında olması beklenmeyen bir sonuçtur. Birden fazla ortakla çalışma alışkanlığının kazanılmış olması, gelişen ekonomide ve büyüyen lojistik sektöründe yönetim zorluğu çekilmeden iş bölümü yapılabileceğinin göstergesi olmaktadır.

	Firma Sayısı	%
Tek sahipli	12	13,79
Çok ortaklı	73	83,91
Halka açık	0	0,00
Diğer	1	1,15
Cevapsız	1	1,15
TOPLAM	87	100

Tablo 1.191: Anket Kapsamındaki İşletmelerin Sermaye Yapıları

Sermaye Dağılımları

Şirketlerin sermaye yapılarına bakıldığında % 92 oranında yerli sermaye hakimdir. Sektör içindeki şirketlerde yabancı sermayeli şirket sayısının toplam % 5 civarında olması henüz yabancı sermayenin ilgisini uyandıracak ölçüde bir iş potansiyeline ulaşılmamış olduğunu göstermektedir. Gelecekte iş kapasitelerinin büyümesi ile doğal olarak yabancı sermaye şirketleri de Mersine gelecek ve bölge lojistik sektörü için rekabet zor hale getirecektir. Uluslararası bir konuma sahip olan Mersin kentinin özellikle lojistik konusunda daha fazla yatırım çekmesi için Başbakanlık Yatırım Destekleme ve Promosyon Ajansı, Çukurova Kalkınma Ajansı vb. kuruluşlara etkin tanıtımlar yapması ve ayrıca kentin bir “İletişim Stratejisi” geliştirmesi düşünülmelidir. Yabancı sermaye lojistik bazlı yatırımlara oldukça sıcak yaklaşmaktadır. Önemli olan doğru bir iletişim stratejisi oluşturulması ve uygulanmasıdır.

	Firma Sayısı	%
Tamamı yerli sermaye	80	91,95
Tamamı yabancı sermaye	3	3,45
Yabancı ve yerli sermaye ortak	2	2,30
Diğer	0	0,00
Cevapsız	2	2,30
TOPLAM	87	100

Tablo 1.192: İşletmelerin Sermaye Dağılımları

Şirket Operasyonlarının Yurtiçi ve Yurtdışı Ağırlıklarının Yüzdesel Olarak Tanımı

Anket kapsamındaki işletmelerin büyük oranda (%53) sadece yurtiçi ve sadece yurtdışı olarak çalıştıkları görülmektedir. Her iki alanda çalışan firma oranı ise %47 civarındadır.

Mersin bölgesindeki şirketlerin verdikleri hizmetler içinde iç piyasa ve dış piyasa iş potansiyelleri dağılımına baktığımız zaman ortaya çıkan görüntü, sadece % 5'lik bir bölümünün iç ve dış piyasa aktivitelerini dengeli bir şekilde sürdürdüğü şeklindedir. Firmaların %30'u sadece yurt dışı ve % 23'ü sadece yurt iç hizmet vermektedir. Bu sonuçlar bize bölgedeki lojistik şirketlerin henüz geniş bir yelpazede lojistik hizmet veremediklerini, yani henüz gelişimlerini tamamlayamadıklarını, gelişme süreci içinde olduklarını göstermektedir

Yurtiçi çalışma yüzdesi	Yurtdışı çalışma yüzdesi	Firma Sayısı	%
0	100	26	29,89
100	0	20	22,99
10	90	9	10,34
20	80	8	9,20
30	70	7	8,05
50	50	4	4,60
80	20	3	3,45
70	30	3	3,45
2	98	2	2,30
96	4	1	1,15
95	5	1	1,15
90	10	1	1,15
25	75	1	1,15
5	95	1	1,15
		87	100,00

Tablo 193: 1.Lojistik İşletmelerin Yurtiçi ve Yurtdışı Operasyonları

Şirket Merkezinin Bulunduğu Şehir

Anket kapsamındaki işletmelerin %72'sinin şirket merkezi Mersin olup, ikinci sırada %17 ile İstanbul gelmektedir.

Şehir	Firma Sayısı	%
Mersin	63	72,41
İstanbul	15	17,24
İskenderun	2	2,30
Adana	2	2,30
Mardin	1	1,15
İzmir	1	1,15
Antalya	1	1,15
Ankara	1	1,15
Cevapsız	1	1,15
TOPLAM	87	100

Tablo 1.194: Merkez Ofisin Lokasyonuna Göre Anket Uygulanan İşletmeler

Yurtiçi Ofislerin Şehirler İtibariyle Toplam Sayıları

Yurtiçi ofislerde sırasıyla İstanbul, Mersin ve İzmir ağırlıklı olduğu görülmektedir.

Şehir	Ofis Sayısı
İstanbul	33
Mersin	20
İzmir	18
İskenderun	5
Ankara	4
Adana	3
Bursa	3
Gaziantep	2
Gemlik	2
İzmit	2
Çorlu	1
Ereğli	1
Maraş	1
Midyat	1

Tablo 1.195: Yurtiçi Ofis/Şube Durumu

Yurtdışı Ofislerin Durumu

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık %80'inin yurtdışı ofisi olmadığı görülmektedir. Bu veriden yola çıkılarak sadece 5 işletmeden 1'inin yurtdışında ofisi olduğu bilgisine ulaşılabılır.

Mersin limanı dış ticaret ağırlıklı çalışan bir limanımızdır. Bölge aktivitelerinin büyük kısmı liman bağlantılı lojistik hizmetlerden oluşmaktadır. Dış ticaret içinde lojistik hizmetlerin bir bölümünü veren şirketlerin % 80 oranında dış bağlantılarının olmaması, hizmetin yerel kaldığını ve henüz küresel rekabette yer almadıklarını göstermektedir. Buna karşılık % 20 oranında yurt dışı ofisleri bulunması da iyi bir başlangıç noktası olarak ele alınmalıdır.

Yurtdışı Ofisleri	Firma Sayısı	%
Var	18	20,69
Yok	69	79,31
TOPLAM	87	100

Tablo 1.196: Yurtdışı Ofis/Şube Durumu

Yurtdışı Ofislerinin Ülkeler İtibariyle Durumu

Mersindeki lojistik firmaların en fazla yurt dışı ofisine sahip olduğu ülke Irak olarak dikkat çekmektedir.

Ülke	Ofis Sayısı
İRAK	5
KIRGISİZTAN	2
KKTC	2
RUSYA	2
ABD	2
ALMANYA	1
AVUSTRALYA	1
BULGARİSTAN	1
ÇİN	1
GÜRCİSTAN	1
İRAN	1
İSPANYA	1
İSRAİL	1
İTALYA	1
ROMANYA	1
İNGİLTERE	1

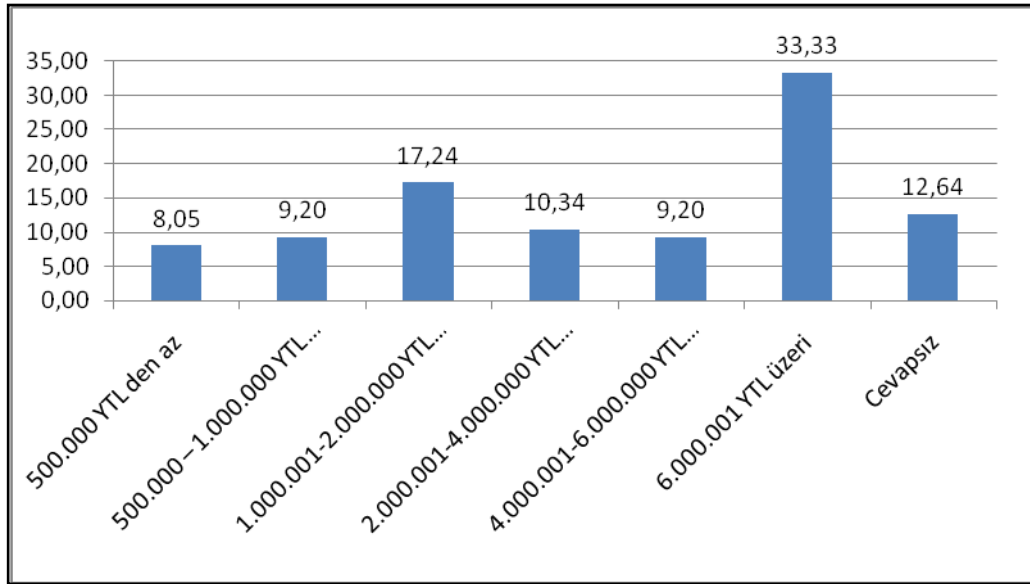
Tablo 1.197: Yurtdışı Ofislerin Ülkelere Göre Durumu

2007 Yılı Cirosu

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık 1/3'ünün cirosunun 6.000.001 TL üzeri olduğu görülmekte olup, yaklaşık %20'lik bir kısmının ise 1.000.001-2.000.000 TL arası olduğu tespit edilmiştir. Bu soru %13'lük bir kesim tarafından ise cevapsız bırakılmıştır. Sektör firmalarının bir yıl önceki ciroları konusunda hala bilgi vermekten kaçınmaları henüz yaptıkları işten memnun olmadıklarını ve tutucu yönetim yapılarını ortaya koymaktadır.

2007 yılı cirosu	Firma Sayısı	%
500.000 TL den az	7	8,05
500.000 – 1.000.000 TL arası	8	9,20
1.000.001-2.000.000 TL arası	15	17,24
2.000.001-4.000.000 TL arası	9	10,34
4.000.001-6.000.000 TL arası	8	9,20
6.000.001 TL üzeri	29	33,33
Cevapsız	11	12,64
TOPLAM	87	100

Tablo 1.198: 2007 Yılı Ciroları



Şekil 1.162: Şirketlerin 2007 Yılı Ciroları

2008 Yılı Tahmini Cirosu

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık 1/3'ünün tahmini cirosunun 6.000.001 TL üzeri olduğu görülmekte olup, bu soru %11'lik bir kesim tarafından cevapsız bırakılmıştır. 2007 yılı ile 2008 yılı cirolarının karşılaştırılması sonucunda 2008 yılı beklentilerinin yükseldiği yüksek ciro limitindeki şirket sayısının az da olsa artmış olması üstelik bastırılmış dolar kuru üzerinde TL olarak bu beklentilere çıkacakları sektörün büyümesini göstermektedir.

2008 yılı tahmini cirosu	Firma Sayısı	%
500.000 TL den az	6	6,90
500.000 – 1.000.000 TL arası	12	13,79
1.000.001-2.000.000 TL arası	10	11,49
2.000.001-4.000.000 TL arası	10	11,49
4.000.001-6.000.000 TL arası	9	10,34
6.000.001 TL üzeri	30	34,48
Cevapsız	10	11,49
TOPLAM	87	100

Tablo 1.199: 2008 Tahmini Ciro

2009 Yılı Tahmini Cirosu

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık 1/3'ünün tahmini cirosunun 6.000.001 TL üzeri olduğu görülmekte olup, bu soru yaklaşık 1/3'lük bir kesim tarafından cevapsız bırakılmıştır. Bu da iş planlarının uzun dönemli olmadığını, henüz bütçe çalışmalarının yapılmadığını hatta bir ön görüş bile bulunmadığını göstermektedir.

2009 yılı tahmini cirosu	Firma Sayısı	%
500.000 TL den az	3	3,45
500.000 – 1.000.000 TL arası	4	4,60
1.000.001-2.000.000 TL arası	5	5,75
2.000.001-4.000.000 TL arası	10	11,49
4.000.001-6.000.000 TL arası	6	6,90
6.000.001 TL üzeri	28	32,18
Cevapsız	31	35,63
TOPLAM	87	100

Tablo 1.200: Anket Yapılan İşletmelerin 2009 Yılı Tahmini Ciroları

Personel Sayıları

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık % 52'sinin personel sayılarının 20 kişiyi geçmediği görülmektedir. %27'si ise 20 ile 50 arası personel istihdam etmektedir. Firmaların sadece %13'ü ise 50 den fazla personel çalıştırmaktadır.

Personel Sayısı	Firma Sayısı	%
1-9 kişi	26	29,89
10-19 kişi	26	29,89
20-29 kişi	16	18,39
30-39 kişi	3	3,45
40-49 kişi	5	5,75
50 - üstü	11	12,64
TOPLAM	87	100

Tablo 1.201: Çalışan Personel Sayısına Göre Büyüklük

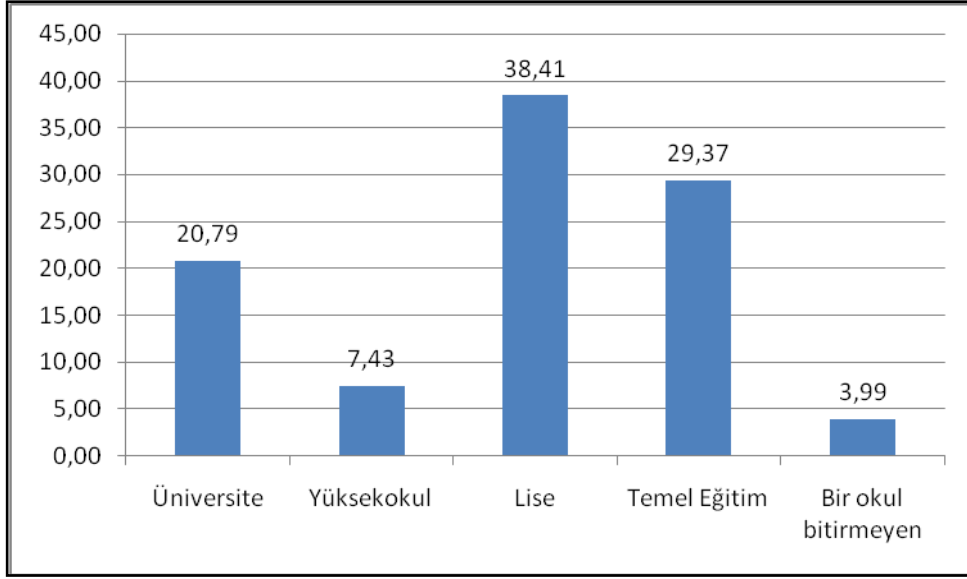
Eğitim Durumları

Anket kapsamındaki işletmelerin personel eğitim durumlarından %38 ile Lise birinci sırada yer alırken, %29 ile Temel Eğitim ikinci sıradadır. Sektörde çalışmakta olan Üniversite mezunu oranı ise %21'dir. Üniversite ve Yüksekokul mezunlarının oranı %28; Lise, Temel eğitim ve bir okul bitirmeyenlerin oranı ise %72'dir.

Bu verilerden yola çıkılarak sektördeki insan kaynağının ağırlıklı olarak lise ve daha düşük bir eğitim durumuna sahip olduğu sonucuna ulaşılabilir ki bu sektörün doğal olgusudur. Diğer yandan, taşıma, depo gibi yüksek eğitim gerektirmeyen kişilerin istihdam edildiği bir sektörde üniversite mezunlarının oranının yüksekliği de ilgi çekicidir. Bu sonuç şirketlerde beyaz yakalı personelin oranının yüksek olduğunun, yani şirketlerin küçük ölçekli çalıştığına en belirgin göstergesidir. Zira lojistik şirketlerde operasyonel büyüme mavi yaka personelin sayısının artmasıyla elde edilmektedir.

Eğitim Durumları	Kişi sayısı	%
Üniversite	453	20,79
Yüksekokul	162	7,43
Lise	837	38,41
Temel Eğitim	640	29,37
Bir okul bitirmeyen	87	3,99
TOPLAM	2179	100

Tablo 1.202: Çalışan Personelin Eğitim Durumu



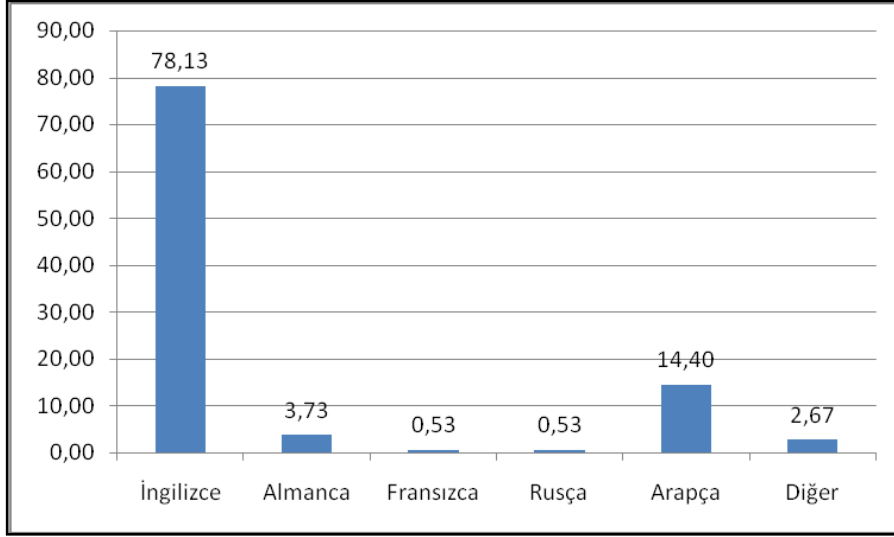
Şekil 1.163: Çalışan Personelin Eğitim Durumu

Bilinen Yabancı Diller ve Personel Sayısı

Anket kapsamındaki işletmelerde İngilizce bilen personel sayısı %78 ile birinci sırada yer alırken, %14 ile Arapça ikinci sırada yer almaktadır.

Yabancı Dil	Kişi sayısı	%
İngilizce	293	78,13
Almanca	14	3,73
Fransızca	2	0,53
Rusça	2	0,53
Arapça	54	14,40
Diğer	10	2,67
TOPLAM	375	100

Tablo 1.203: Sektörde Kullanılan Yabancı Diller



Şekil 1.164: Sektörde Kullanılan Yabancı Diller

Sahip Olunan Yetki Belgeleri

Anket kapsamındaki işletmelerde sahip olunan belge açısından C2 belgesi birinci sırada yer alırken; Acentelik Yetki Belgesi ikinci sırada; K1 belgesi üçüncü sırada yer almaktadır. Firmaların aldıkları belgelerin dağılımlarına baktığımızda R2,R1,L2,L1 belgeleri lojistik hizmet vermeye hazır firmaların belgeleridir. Bu belgelere sahip firma sayısı 11 adettir. Bu sayı gelecekte lojistik merkez olacak bir bölge için yetersizdir; Bölge firmalarının bu gün henüz lojistik hizmet vermediklerinin, sadece lojistiğin içinde belli operasyonları yapmakta olduklarının göstergesi olmaktadır.

Sahip olunan belgeler	Firma sayısı
C1	1
C2	30
C3	0
E2	0
G1	0
G2	0
G3	0
G4	0
H1	2
H2	1
K1	14
K2	4
K3	0
L1	1
L2	1
M1	0
M2	0
M3	0
N1	0
N2	0
P1	0
P2	0
R1	6
R2	3
T1	0
T2	0
T3	0
Acentelik Yetki Belgesi	17

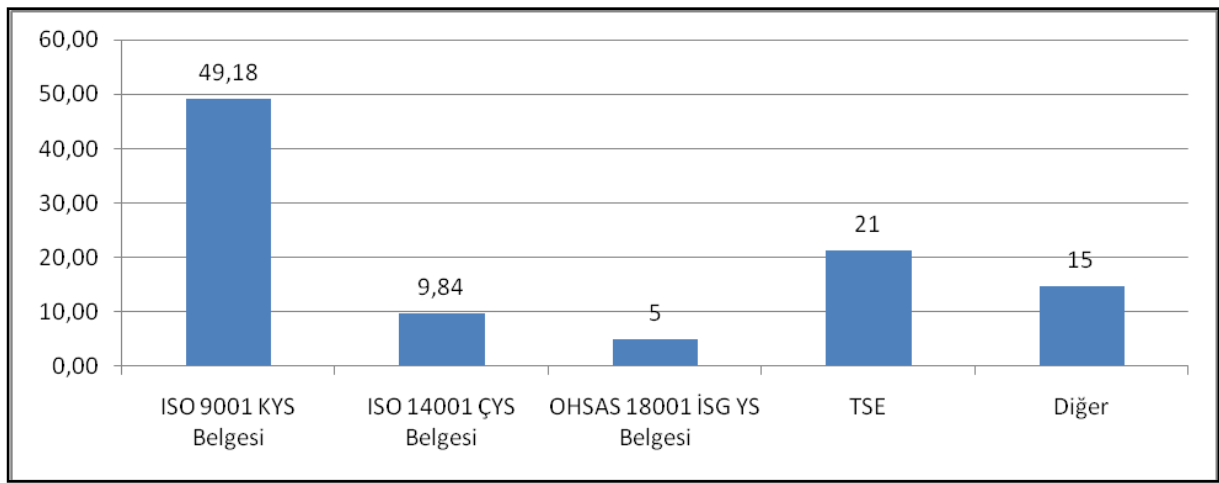
Tablo 1.204: Yetki Belgeleri Sayısı (İşletmelere Göre)

Kalite Belgeleri

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık yarısının ISO 9001:2000 Kalite Yönetim Sistemi belgesine sahip olduğu görülmektedir. %21 i ise TSE belgesine sahiptir. Firmaların tamamında olmamasına karşılık kalite belgesi almış firma oranı yüksektir. Bir kalite bilincinin başlamış olması olumlu olarak değerlendirilmiştir.

Sahip olunan belgeler	Firma sayısı	%
ISO 9001 KYS Belgesi	30	49,18
ISO 14001 ÇYS Belgesi	6	9,84
OHSAS 18001 İSG YS Belgesi	3	5
TSE	13	21
Diğer	9	15
TOPLAM	61	100,00

Tablo 1.205: Kalite Belgeleri



Şekil 1.165: Kalite Belgeleri

Sahip Olunan Araç-Gayrimenkul

Ankete katılan firmaların araç parkına bakıldığında büyük çoğunlukla TIR tipi araç ve vagon olduğu görülmektedir. Bu veriler, liman ağırlıklı taşımanın yapıldığı bir bölgede büyük ölçekli taşımanın da yapıldığını göstermektedir.

Depolama konusunda antrepo alanının milli depolamanın yarısı kadar olması dikkat çekici bir sonuçtur. Genelde antrepolardaki ürünlerin fazla beklemediği, buna karşılık milli depolarda daha uzun süreli bekleme yapılması söz konusudur. Görünen durum Mersin İli içindeki kapalı milli depolama alanlarının yetersizliğini göstermektedir. Uluslararası araştırmalar, bölgelerde kişi başına kapalı alanın 1m² olduğunu ortaya koymaktadır. Bu yaklaşımla Mersin İli için olması gereken kapalı depolama alanı ihtiyacı 1.700.000 m² olarak ortaya çıkmakta ve büyük bir depolama talebi olduğu anlaşılmaktadır. Bu talebin bir kısmı anket dışı kalan küçük kişisel depolar tarafından karşılanmakta olup lojistik hizmetlere uygun depoya da ayrıca ihtiyaç bulunmaktadır.

TIR	1.570	adet
KAMYON	178	adet
KAMYONET	26	adet
VAGON	119	adet
GEMİ	0	adet
AÇIK DEPOLAMA ALANI	584.671	m ²
KAPALI DEPOLAMA ALANI	314.676	m ²
ANTREPO ALANI	160.640	m ²
SOĞUK HAVA DEPOSU	0	m ²
ARAÇ PARKI	353.501	m ²

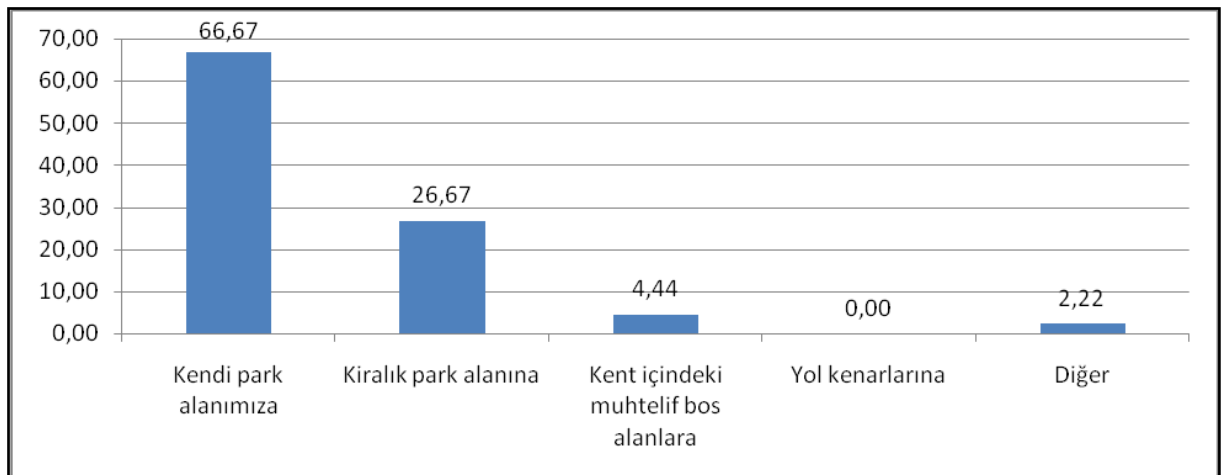
Tablo 1.206: Araç-Gayrimenkul

Araçların Park Durumu

Anket kapsamındaki işletmelerin %67' sinin kendi park alanı olduğu, %27'sinin ise park alanını kiraladıkları görülmektedir. Firmaların kendi park alanlarının olması, şehrin içinde ufak ufak çok sayıda tır parkı olduğunu göstermektedir. Parkların kişisel park olması nedeniyle verimli kullanılmadığı, gereksiz alanların işgal edildiği ve şehir içinde trafik sıkışıklığı yarattığı da izlenmektedir.

Araçlar Nerelere Park Etmekte	Firma sayısı	%
Kendi park alanımıza	30	66,67
Kiralık park alanına	12	26,67
Kent içindeki muhtelif boş alanlara	2	4,44
Yol kenarlarına	0	0,00
Diğer	1	2,22
TOPLAM	45	100,00

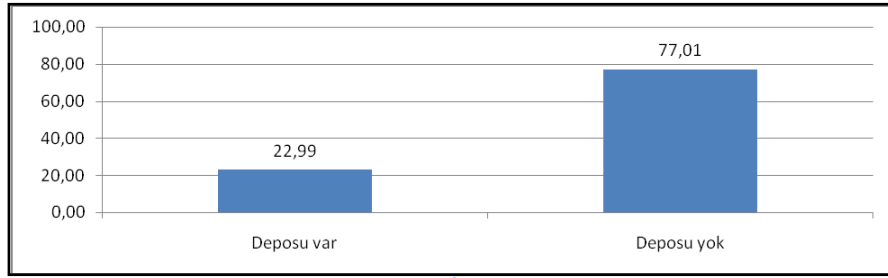
Tablo 1.207: Araçların Park Durumu



Şekil 1.166: Araçların Park Durumu

Depo İşletimi

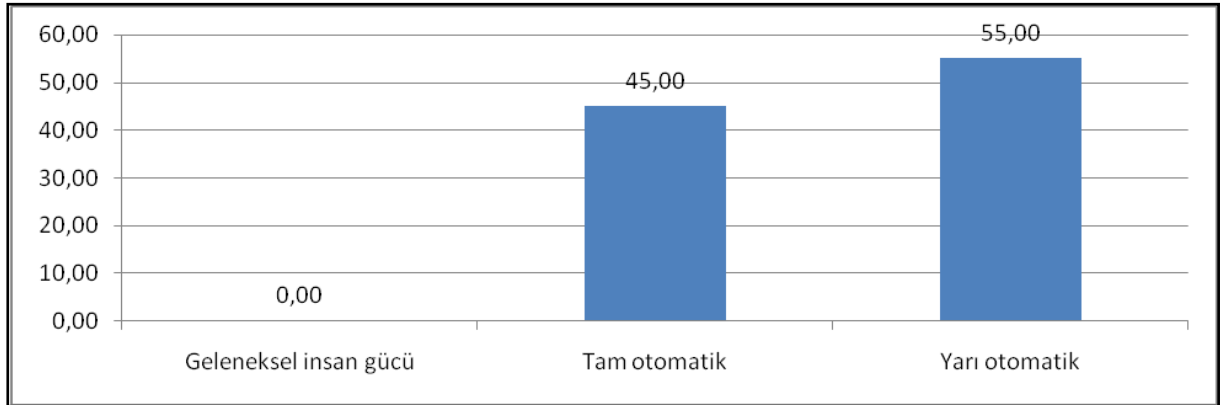
Araştırma kapsamındaki işletmelerin sadece %23'ünün kendi deposu varken, %77 sinin kendi deposu olmayıp bu hizmeti dışarıdan kiralama yoluyla satın almaktadır. Bu da a belenen bir sonuç olmuştur. Özellikle taşıma yapan bölge lojistik şirketleri henüz depo hizmeti vermeye başlamamışlar ve deposu olan firmalardan yer kiralamaktadırlar. Bu da işlerini büyütme durumu depo ihtiyaçları olacağını, yani yapılacak olan bir lojistik köy için potansiyel müşteri olduklarını göstermektedir.



Şekil 1.167: Depo İşletimi

Depo İşletiminde Kullanılan Sistemler

Soru yöneltilenler; kullanılan sistemi %55 yarı otomatik olarak nitelediği için ;Teknoloji kullanımının henüz yeterli düzeyde olmadığını söyleyebiliriz.



Şekil 1.168: Depo İşletimi

Depoların 2008 Yılındaki Doluluk Oranları

Anket uygulanan işletmelerin %70 'i depolarını %60'ın üzerinde doldurabildiğini belirtmektedir. % 60 oranında bir doluluk, bir yıla ayrılmış süreç için tatmin edici bir oran olmakla beraber, depoların mevsimsel olarak doluluk gösterdiğini ve yeni alanlara ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır.

	Firma sayısı	%
% 1 - % 20	1	5,00
% 21 - % 40	0	0,00
% 41 - % 60	5	25,00
% 61 - % 80	7	35,00
% 81 - % 100	7	35,00
TOPLAM	20	100,00

Tablo 1.208: Depo Doluluk Oranları

Hangi Hizmetler Şirket Bünyesinde veya Dışarıdan Hizmet Alınarak Verilmektedir (Firma Sayısına Göre)

Hizmet Türü	Tamamını işletme bünyesinde veriyor	%80-99 İşletme Bünyesinde veriliyor	%20-1 Dışarıdan Alınıyor	%60-80 İşletme Bünyesinde veriliyor	%40-20 Dışarıdan Alınıyor	%40-60 İşletme Bünyesinde veriliyor	%60-40 Dışarıdan Alınıyor	%20-40 İşletme Bünyesinde veriliyor	%80-60 Dışarıdan Alınıyor	%1-20 İşletme Bünyesinde veriliyor	%99-80 Dışarıdan Alınıyor	Tamamını Dışarıdan alıyor
Karayolu taşımacılığı	6	6		7		3		4		4		12
Demiryolu taşımacılığı	1	0		1		0		0		0		8
Denizyolu taşımacılığı	13	0		0		1		0		0		13
Havayolu taşımacılığı	0	0		0		0		0		0		6
Depo işletmeciliği	7	1		0		0		0		0		1
Antrepo işletmeciliği	7	1		0		0		0		0		4
Elleçleme	7	1		0		2		0		0		5
Dağıtım Merkezi	5	0		0		0		0		0		0
Çok noktalı	2	0		0		1		0		0		1
Tersine Lojistik	1	0		0		1		0		0		0
Sipariş işleme	2	0		0		0		0		0		0
Ambalajlama/Paketleme	6	0		0		0		0		0		0
Proje Taşımacılığı	6	0		0		3		1		1		0
Kargo	1	0		0		0		0		0		1
Barkod/Etiketleme	5	0		0		1		0		0		1
Konteynır taşımacılığı	5	0		0		0		0		0		6
Kalite Kontrol	3	0		0		0		0		0		0
Envanter/Stok yönetimi	2	0		0		0		0		0		0
Cross-Docking	4	0		0		0		0		0		0
Tedarik	8	0		0		1		0		0		0
İthalat/İhracat	7	0		0		0		0		0		0
Gümrükleme	16	0		0		0		1		0		5
Yük Konsolidasyonu	2	0		0		0		0		0		0
Sigorta	1	0		0		0		0		0		4
Diğer	0	0		0		0		0		0		0

Tablo 1.209: Sunulan Hizmetler (Şirket Bünyesinde veya Dışarıdan)

Hangi Sektörlerde Hizmet Verilmekte

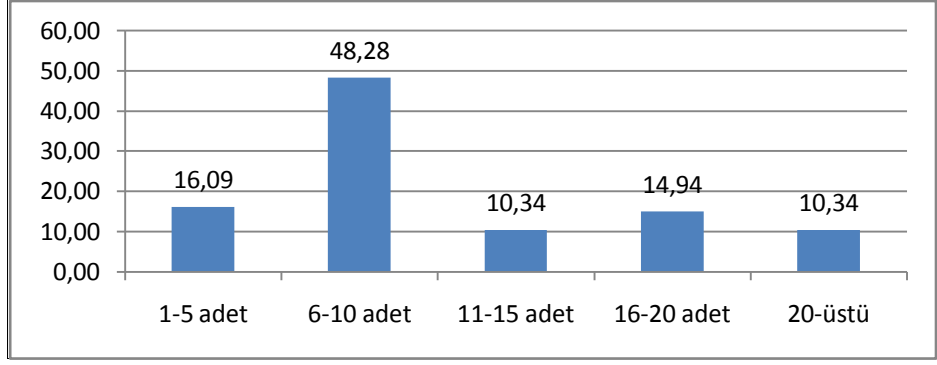
Anket kapsamındaki işletmelerde hizmet verilen sektör açısından birinci sırada gıda ve içecek ürünleri imalatı, ikinci sırada giyim ve tekstil ürünleri imalatı, üçüncü sırada ise giyim ve tekstil ürünleri imalatına çok yakın sayıda metal ürünleri (makine teçhizat hariç) imalatı olduğu görülmektedir. Hizmet yelpazesinin çok geniş olması, firmalar arasında ihtisaslaşma olmadığını, her firmanın çok fazla çeşitte ürün için hizmet verdiğini, yani rekabetin çok keskin olduğunu ortaya koymaktadır.

SEKTÖR	Hizmet veren Firma Sayısı
Gıda ve içecek ürünleri imalatı	56
Giyim ve tekstil ürünleri imalatı	45
Metal ürünleri (makine teçhizat hariç) imalatı	44
Makine teçhizat ürünleri imalatı	39
Tarımsal ürünler	37
Kağıt ve kağıt ürünleri imalatı	35
Ağaç ve orman ürünleri İmalatı	34
Mineral ve maden ürünleri (metalikler hariç)	34
Plastik ve Kauçuk ürünleri imalatı	34
Kimyasal madde ve ürünleri imalatı	34
Mobilya ürünleri imalatı	34
İthalat-İhracat Firmaları	34
Tıbbi ve hassas aletler imalatı	31
Petrol, kömür ve türevleri imalatı	30
Elektronik ürünler imalatı	29
Motorlu kara taşıtları imalatı	26
Bilgisayar ürünleri imalatı	25
Gerİ dönüşüm ürünleri	23
Deri ve deri ürünleri imalatı	22
Tütün ve tütün ürünleri	21
Basım ve yayın ürünleri imalatı	18
Diğer	15

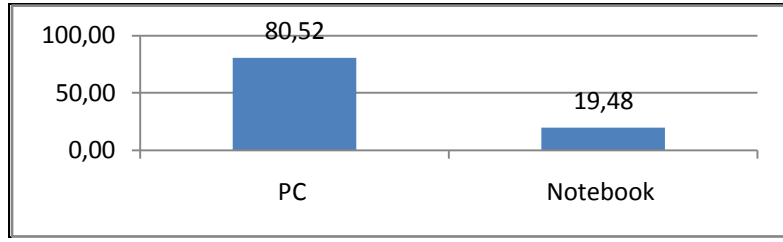
Tablo 1.210: Hizmet Sunulan Sektörler

İşletmedeki Bilgisayar Sayısı

Anket kapsamındaki işletmelerin yaklaşık yarısında 6-10 adet arası bilgisayar bulunduğu görülmektedir. Firmaların tamamına yakınında bilgi sistemleri az da olsa kullanılmaktadır. Bu faktör lojistik hizmetlerin kesinlikle bilgisayar ortamında yürütülmesi zorunluluğuna uygundur.



Şekil 1.169: İşletmelerdeki Bilgisayar Sayısı



Şekil 1.170: Bilgisayar Türleri

Bilgi Teknolojilerinden Hangileri, Hangi Tarihten İtibaren İşletmeler Tarafından Kullanılmakta (Firma Sayısına Göre)

Anket kapsamındaki işletmelerin tamamının internet kullandığı, yaklaşık yarısının server'ı olduğu, %37 sinin intranet ve %26'sının Radyo Frekanslı Veri İletişimi kullandığı görülmektedir. İnternet kullanımına büyük oranda 2000 yılında başlanmıştır.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Kullanmayan firma sayısı	Kullanım oranı
1. İnternet	1		3	3	3	13	3	22	9	3	6	8	7	4	1	1	0	% 100,00
2. İnternet			1			2		3	4	1	3	8	4	5		1	55	% 36,78
3. Veritabanı					1	1		2	1	1	2	1	1	1		1	75	% 13,79
4. Elektronik Veri İletişimi (EDI)							1		1	1	2	3	2	1			76	% 12,64
5. Barkod	1												2		2		82	% 5,75
6.GPS/GPRS											1			2		2	82	% 5,75
7. Radyo Frekanslı Veri İletişimi	6		1	2		4	1	4		1		1		2		1	64	% 26,44
8. Server						7	2	5	4	1	8	3	7	3	2		45	% 48,28

Tablo 1.211: Bilgi Teknolojileri Kullanımı

Yazılım Gruplarından Hangileri, Hangi Tarihten İtibaren İşletmeler Tarafından Kullanılmakta (Firma Sayısına Göre)

Anket kapsamındaki işletmelerin %89'unun Muhasebe Paket Program, %15'inin Araç Takip Sistemi kullandığı görülmektedir.

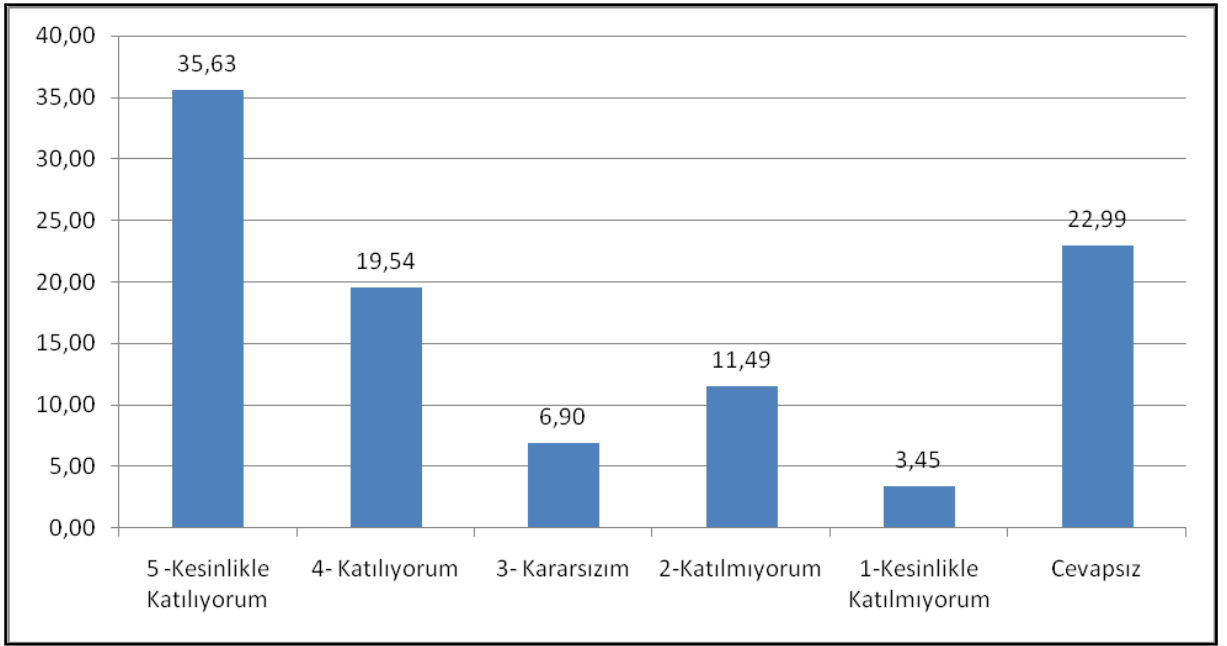
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Kullanmayan firma sayısı	Kullanım oranı
Muhasebe Finansman	5	2	5	4	2	8	1	8	6	5	4	5	10	5	4	3	10	% 88,51
Depo Yönetimi					1			2		1		1	1	1		1	79	% 9,20
Yük Takip								1	1			1	3	4			77	% 11,49
Taşıma Yönetimi								1					1	2	1		82	% 5,75
Araç Takip								2			1	1	3	4	1	1	74	% 14,94
Dağıtım Yönetimi								1						1	1		84	% 3,45
Müşteri İlişkileri								1								1	85	% 2,30
Yükleme/Boşaltma								1								1	85	% 2,30
RF Barkod Sistemi								1									86	% 1,15
Konteynır Yönetimi						1		2			2					1	81	% 6,90
ERP (Kurumsal Kaynak Planlanması)								1								1	85	% 2,30

Tablo 1.212: Yazılım Kullanımı

Karayolu Altyapısına Yönelik Sorunlar

“Mersin kent içi yolları ve otoyol bağlantılarındaki trafik sıkışıklığı, yük taşımalarını engelleyecek düzeyden çok fazladır.”

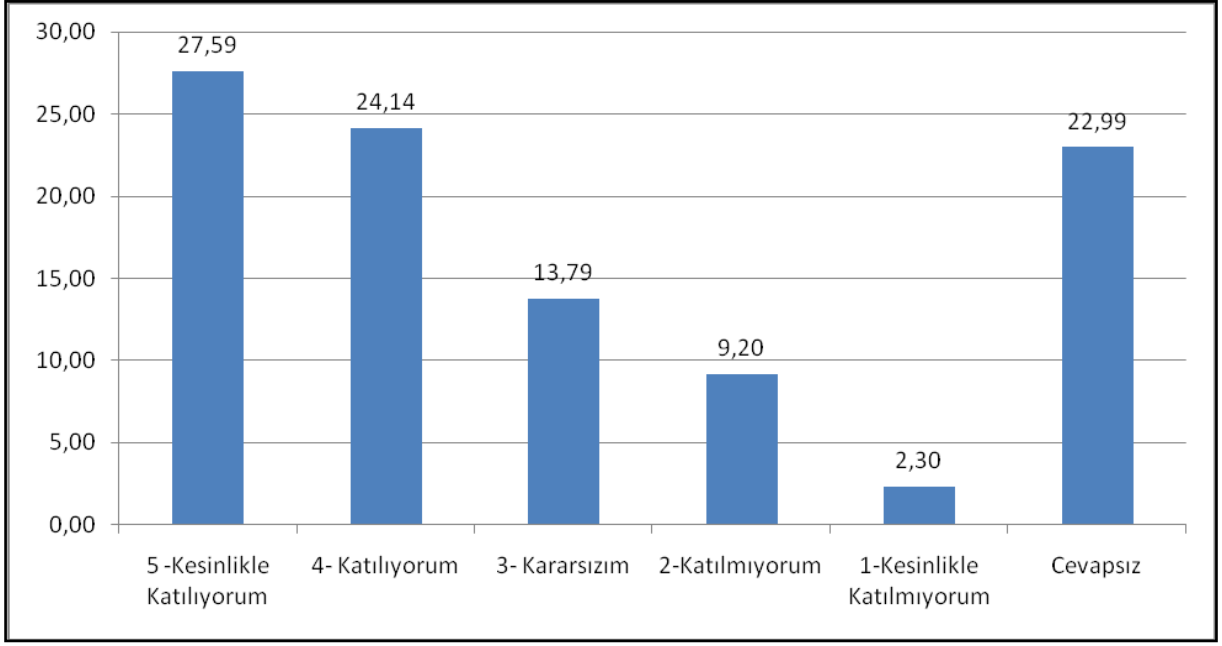
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %55'i yukarıdaki cümleyi onaylarken %15'i kabul etmemiştir. %7 kararsız kalmış ve %23'ü cevapsız bırakmıştır. Karayolu nakliyesi yapmayan firmalar da olduğu düşünüldüğünde, trafik sorunundan sektördeki firmaların çoğunun rahatsız olduğu görülmektedir.



Şekil 1.171: Trafik Sorunu Yük Taşımalarını Engelleyecek Düzeyden Daha Fazladır

“Mersin'deki karayolları kamyon operasyonlarını kısıtlayacak şekilde kötüdür.”

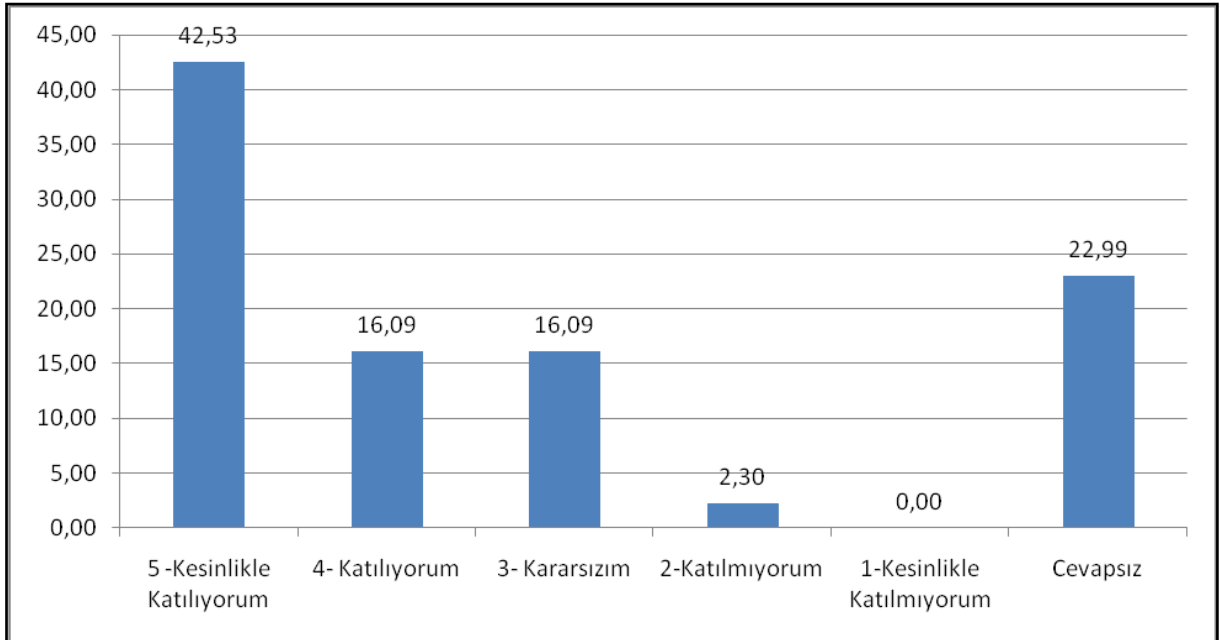
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %52'si yukarıdaki cümleyi onaylarken %12 si kabul etmemiştir. %14'ü kararsız kalmış ve %23'ü cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.172: Karayolları, Kamyon Operasyonlarını Kısıtlayacak Şekilde Kötüdür

“Mersindeki karayollarının fiziksel kalitesi oldukça kötüdür.”

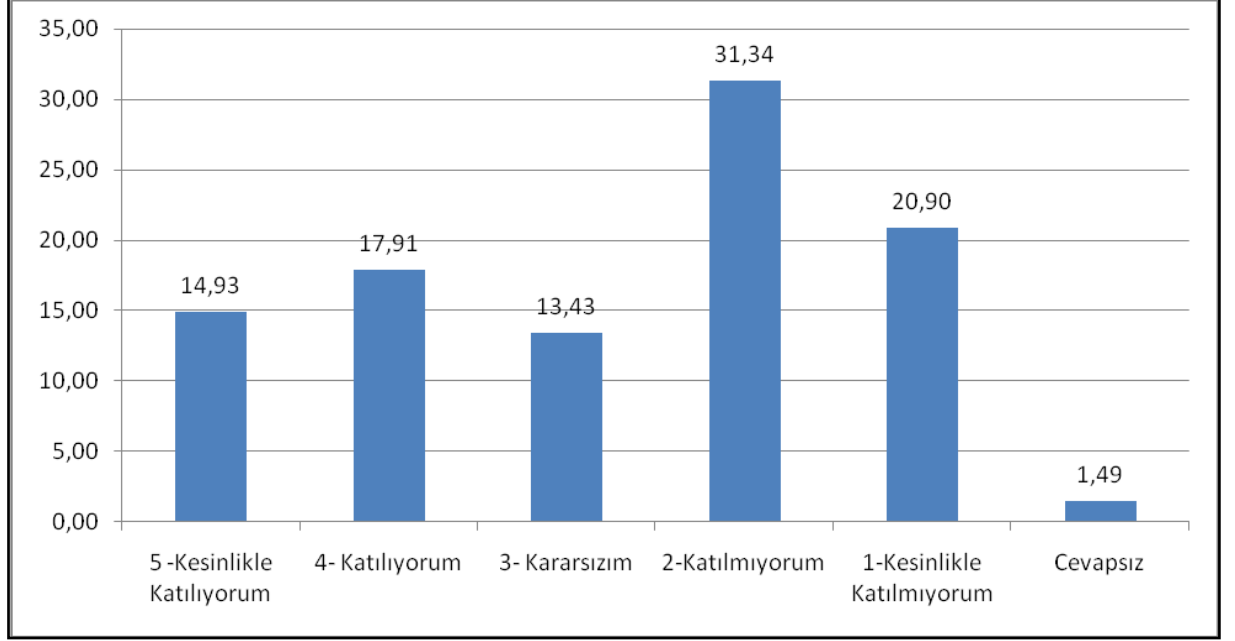
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %59'u yukarıdaki cümleyi onaylarken %2'si kabul etmemiş, %16'sı kararsız kalmış ve %23'ü cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.173: Karayollarının Fiziksel Kalitesi Kötüdür

“Mersin’de yeterli kamyon ve araç parkı bulunmamaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin %33'ü yukarıdaki cümleyi onaylarken %52'si kabul etmemiştir. %13'ü kararsız kalmış ve %1'i cevapsız bırakmıştır. Dağılıma bakıldığında mevcut araç parkının ihtiyacı karşılayacak seviyede olduğu görülmektedir. İlave araç gerekmemesi, mevcut araçların verimsiz kullanıldığı yani henüz doyumluğa ulaşmadığını göstermektedir. Boş kapasite mevcuttur.

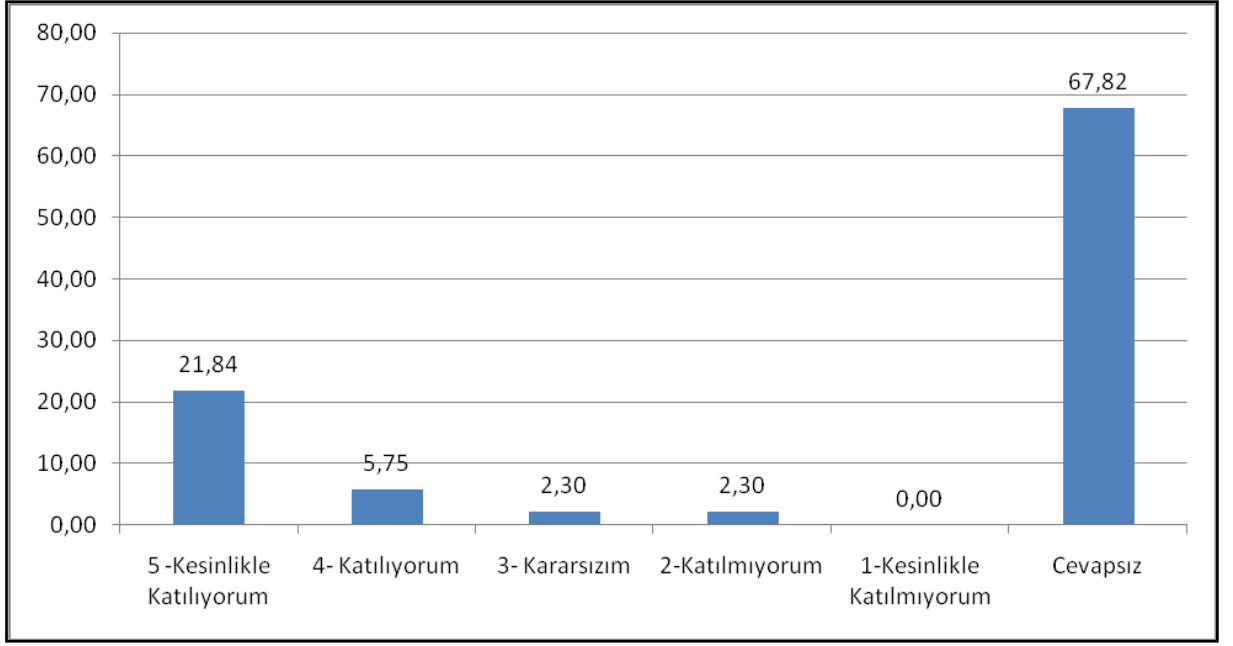


Şekil 1.174: Araç Parkları Yetersizdir

Demiryolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar

“Demiryolu ağı ve modernizasyonu yetersizdir.”

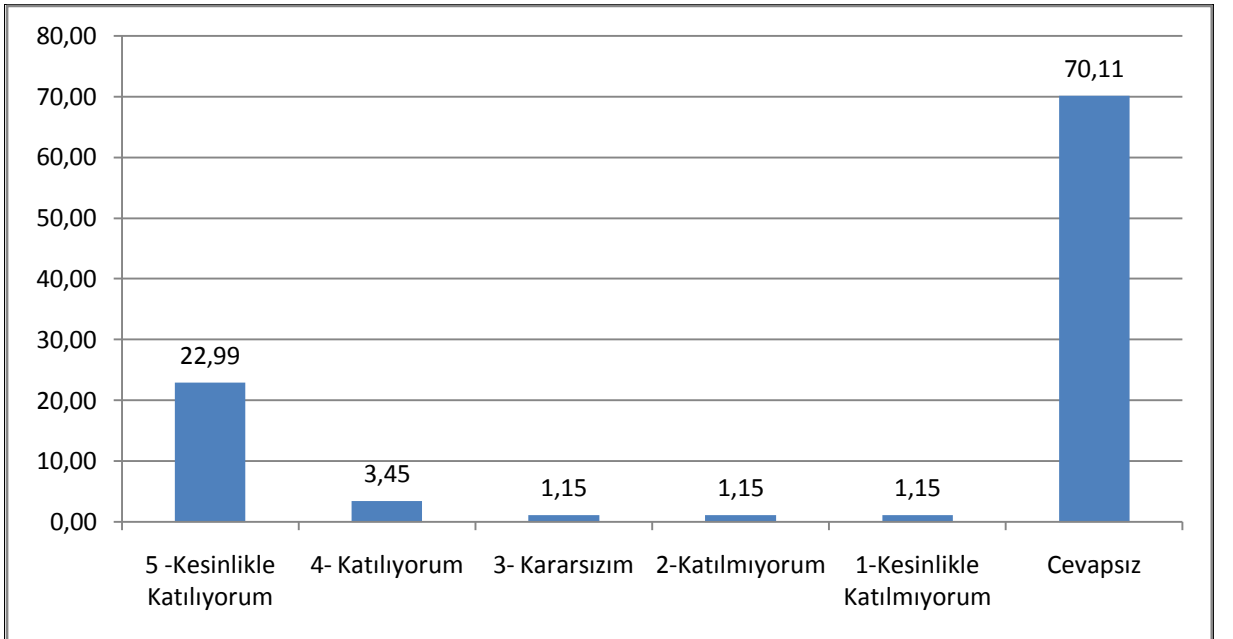
Anket kapsamındaki işletmelerin %28'i yukarıdaki cümleyi onaylarken %2'si kabul etmemiştir. %2'si kararsız kalmış ve %68'i cevapsız bırakmıştır. Cevapsız olanların demiryolu sektörü dışında hizmet verdiği varsayılarak demiryolu ile ilgili firmalarda ağı yetersizliği ve ekipman eksikliği çok net olarak görülmektedir.



Şekil 1.175: Demiryolu Modernizasyonu Yetersizdir

“Demiryolu taşımacılığında vagon temini zor olmaktadır.”

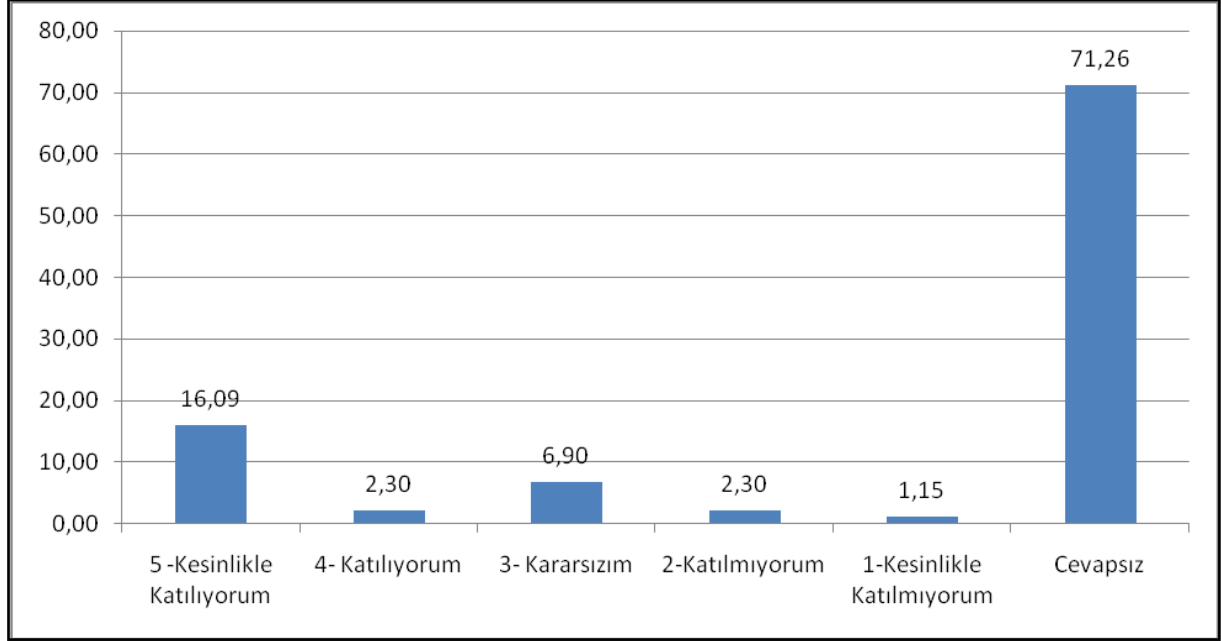
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %26’ü yukarıdaki cümleyi onaylarken bir anlamda vagon bulmakta ciddi zorluk olduğuna işaret etmişlerdir. %2’si kabul etmemiştir. %1’i kararsız kalmış ve %70 ‘i cevapsız bırakmıştır. Cevaplayan firmalar içinde bölgede mevcut vagon potansiyelinin yetmediği ortaya çıkmaktadır. Bu da demiryoluna ağırlık vermemizi yani özel sektörün daha fazla vagon yatırımı yapması gerekliliğini ortaya koymaktadır.



Şekil 1.176: Demiryolu Taşımacılığında Vagon Temini Zordur

“Demiryolu taşımacılığında Mersin’de ciddi yönetim sorunları bulunmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %18’u yukarıdaki cümleyi onaylarken %3’ü kabul etmemiştir. %7 ‘si kararsız kalmış ve %71’i cevapsız bırakmıştır.

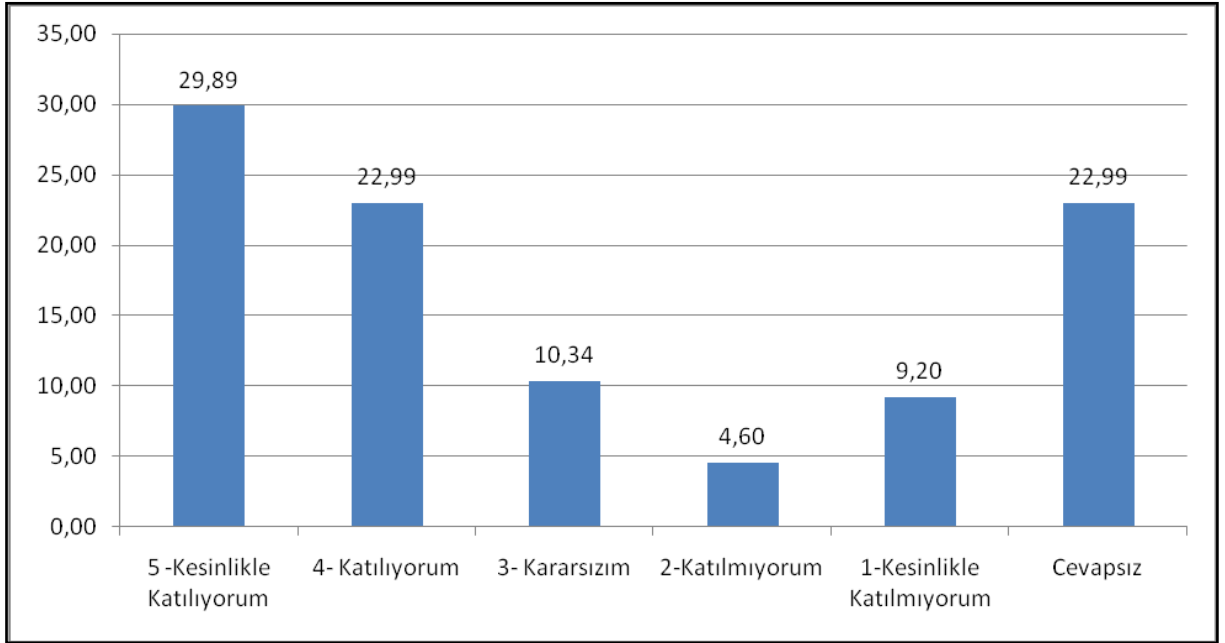


Şekil 1.177: Demiryolları Yönetimi Sorunudur

Mersin Limanında Yaşanan Sorunlar

“Mersin Limanının depolama sahaları yetersizdir.”

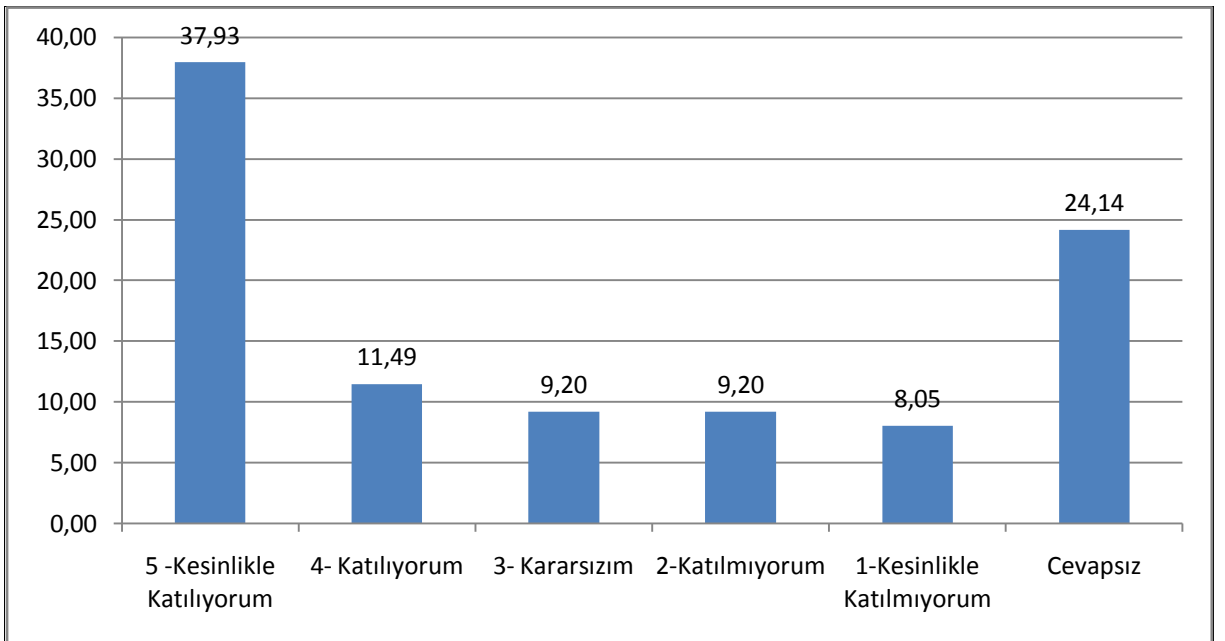
Anket kapsamındaki işletmelerin %53’ü yukarıdaki cümleyi onaylarken %14’ü kabul etmemiştir. %10’u kararsız kalmış ve %23’ü cevapsız bırakmıştır. Cevap verenler içindeki yığılmaya bakıldığında, Mersin limanında depo kapasitesinin yetersiz olduğu görülmektedir. Master planımıza konu olacak depolamam tesislerinin liman dışına çıkartılması stratejisine uygun bir geri dönüş alınmış olmaktadır. Amaç, liman sahası gibi kıymetli bir alanın depo operasyonlarından arındırılması olmalıdır.



Şekil 1.178: Mersin Limanı Depolama Sahaları Yetersizdir

“Mersin Limanında boşaltma yükleme ekipmanları yetersizdir.”

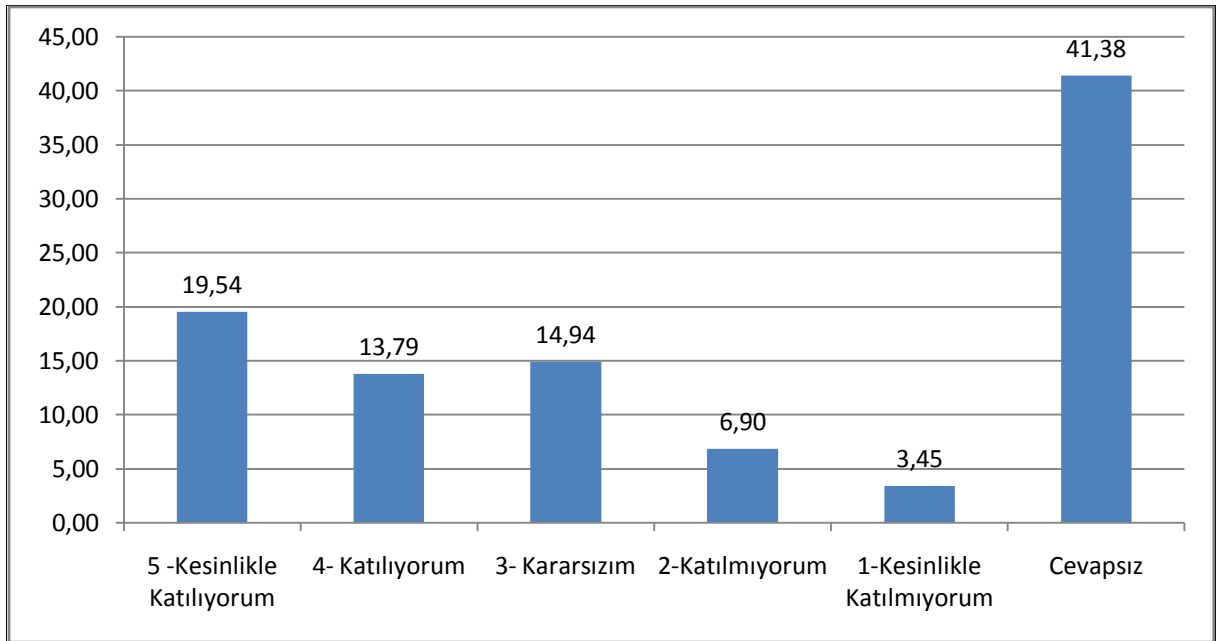
Anket kapsamındaki işletmelerin %49'u yukarıdaki cümleyi onaylarken %17'si kabul etmemiştir. %9'u kararsız kalmış ve %24'ü cevapsız bırakmıştır. Cevaplanan sonuçlar içinde büyük oranda ekipman eksikliği görülmesi önemli bir sonuçtur. Bunun sağlanması için MIP'nin ekipman yatırımını hızlandırması gereği ortaya çıkmaktadır.



Şekil 1.179: Mersin Limanında Boşaltma Yükleme Ekipmanları Yetersizdir

“Mersin Limanında yanaşma ücretleri yüksektir.”

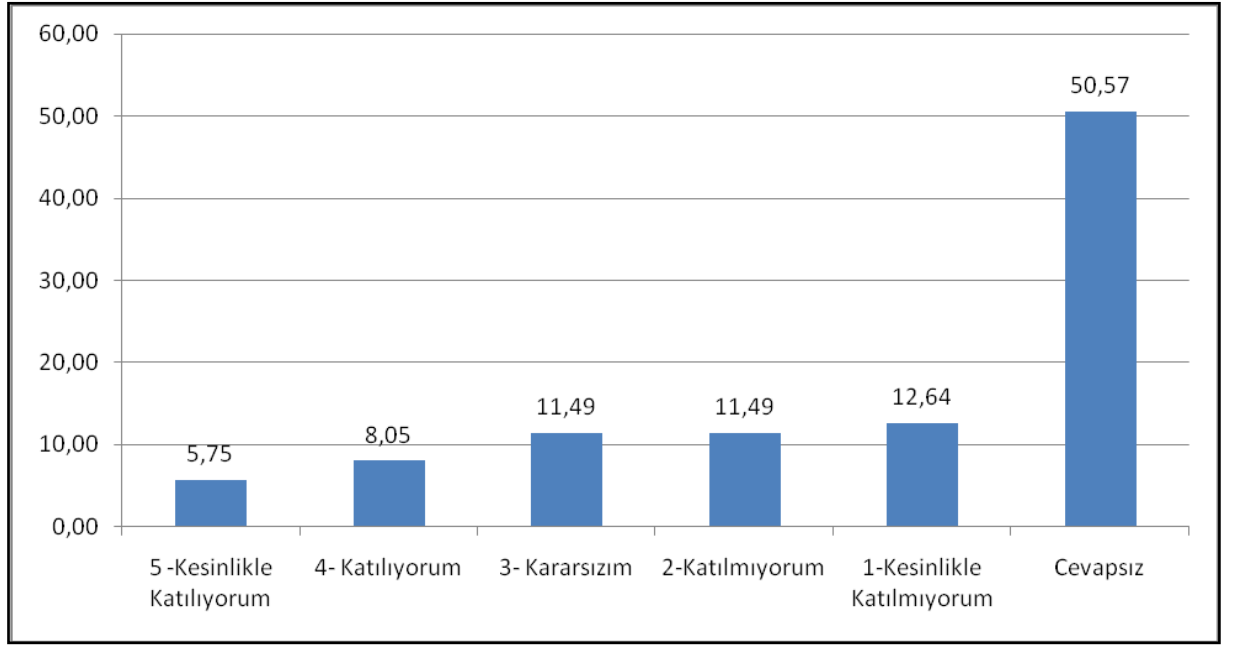
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %33’ü yukarıdaki cümleyi onaylarken %10’u kabul etmemiştir. %15’i kararsız kalmış ve %41’i cevapsız bırakmıştır. Mersin bölgesinde rekabetin olmadığı tek liman olarak çalışan MIP’nin ücretleri kullanıcılara yüksek gelmektedir. Bunun arkasında kullanıcının psikolojisi olduğu kadar, ücretlerin zaman içinde artmış olması da olasılık olarak görülmektedir.



Şekil 1.180: Mersin Limanında Yanaşma Ücretleri Yüksektir

“Mersin Limanında gümrükleme hizmetleri yetersizdir.”

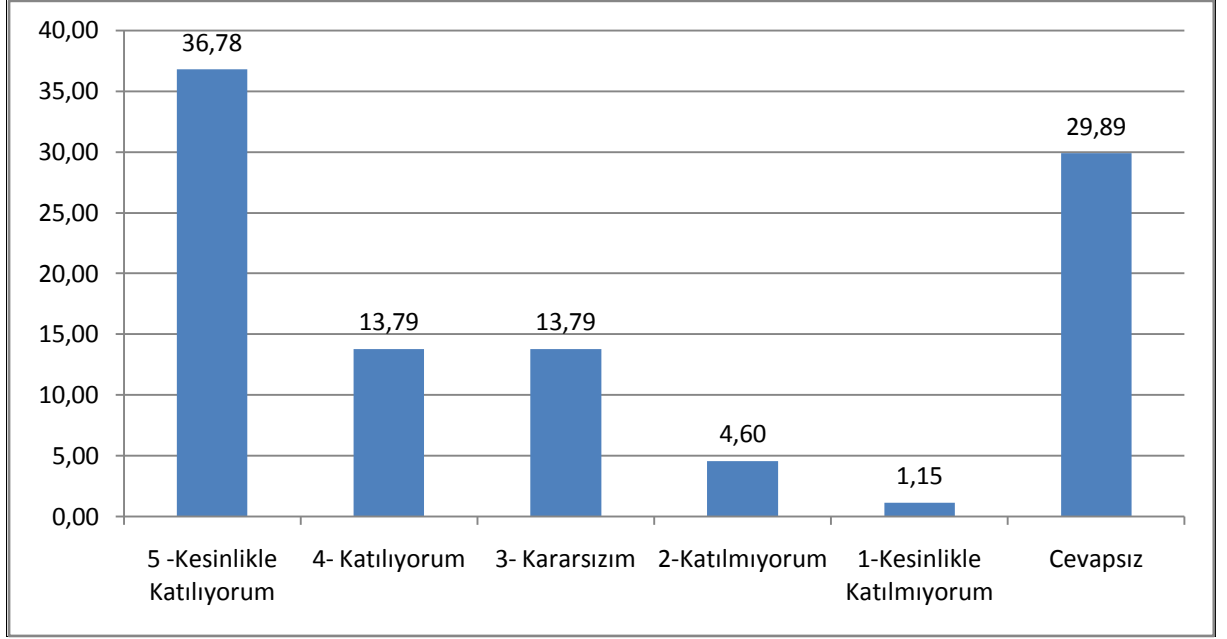
Anket kapsamındaki işletmelerin %14’ü yukarıdaki cümleyi onaylarken %24’ü kabul etmemiştir. %11’i kararsız kalmış ve %51’i cevapsız bırakmıştır. Mersin liman işletmesi için olumlu bir anket sonucudur. Bölgede çok sayıda gümrük müşaviri olması, MIP ve gümrük idaresi ile yakın çalışmaları gümrükleme hizmetlerinde memnuniyet yaratmaktadır.



Şekil 1.181: Mersin Limanında Gümrükleme Hizmetleri Yetersizdir

“Mersin Limanında yükleme ve boşalma ücretleri yüksektir.”

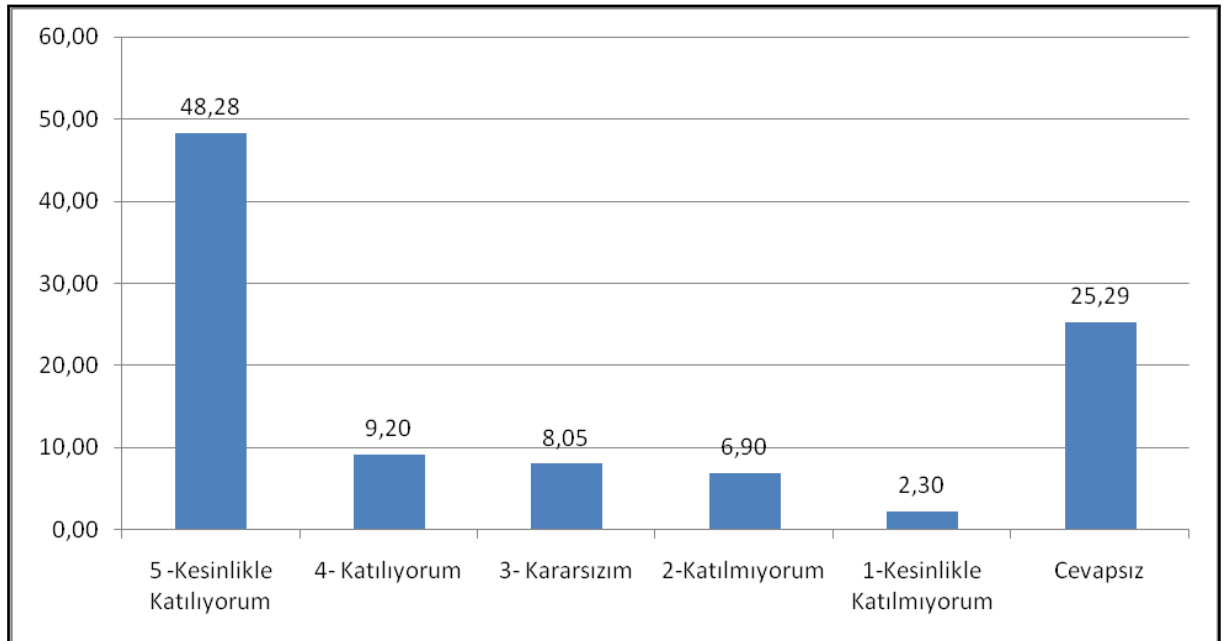
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %51'i yukarıdaki cümleyi onaylayıp; ücretlerin yüksekliğinden rahatsızlıklarını dile getirmişlerdir. %6'sı kabul etmemiştir. %14'ü kararsız kalmış ve %30'u cevapsız bırakmıştır. Liman içindeki ücretlerin yüksek olması yanaşma ücretlerinde olduğu gibi kısmen psikolojik satın alıcı görüşü olup zaman içinde artmış olması da söz konusudur. Kapasitenin artması verimliliği arttıracak ve maliyetleri geri çekip fiyatlarda olumlu etki yapacaktır.



Şekil 1.182: Mersin Limanında Yükleme Ve Boşalma Ücretleri Yüksektir

“Mersin Limanında araç park sahaları yetersizdir.”

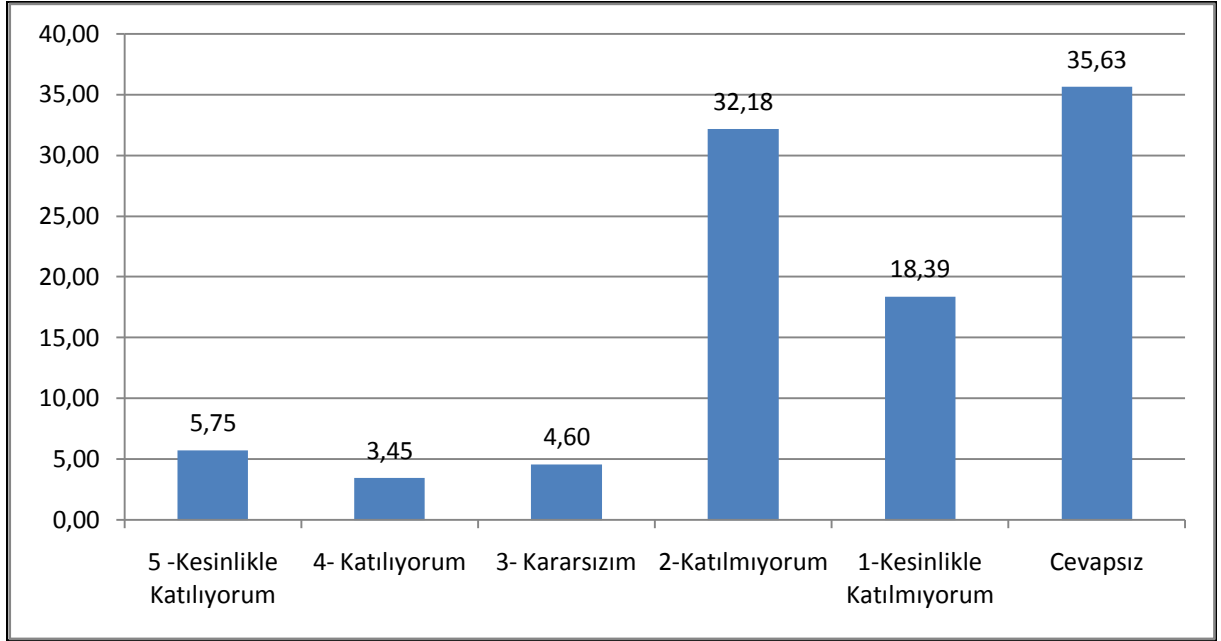
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %57'si yukarıdaki cümleyi onaylarken %9'u kabul etmemiştir. %8'ii kararsız kalmış ve %25'i cevapsız bırakmıştır. Cevaplama oranı içinde park sahasının yetersiz olması belenen bir sonuçtur, zira liman sahası içinde park alanının olmaması limanın kullanım alanının yetmediğini göstermektedir.



Şekil 1.183: Mersin Limanında Araç Park Sahaları Yetersizdir

“Mersin Limanında gemiler yanaşabilmek için uzun süre bekletilmektedir.”

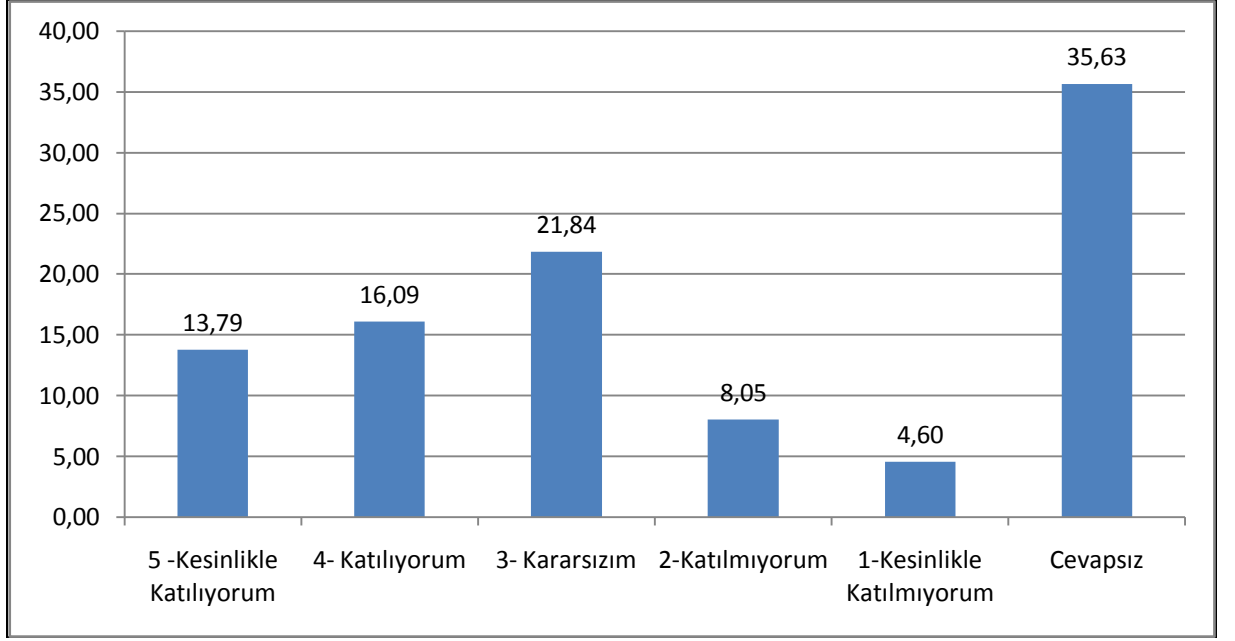
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %9'u yukarıdaki cümleyi onaylarken %51'i kabul etmemiştir. %5'i kararsız kalmış ve %36'sı cevapsız bırakmıştır. Cevaplayanlar içinde şikayetin oranı düşüktür bu da gemi yanaşma sürelerinin doğru planlandığını yani MIP'nin başarılı olduğunu ifade etmektedir.



Şekil 1.184: Mersin Limanında Gemiler Yanaşabilmek İçin Uzun Süre Bekletilmektedir

“Mersin Limanı kombine taşımacılık olanakları açısından yetersizdir.”

Anket kapsamındaki işletmelerin %30'u yukarıdaki cümleyi onaylarken %36'sı kabul etmemiştir. %22'si kararsız kalmış ve %36'sı cevapsız bırakmıştır. Verilen cevaplar dengeli dağılmıştır. Liman içine kadar TIR ve Demiryolu girişi bir yeterlilik ortaya çıkmasına neden olsa bile talebin henüz oluşmaması yetersizliği ortaya çıkartmamaktadır.



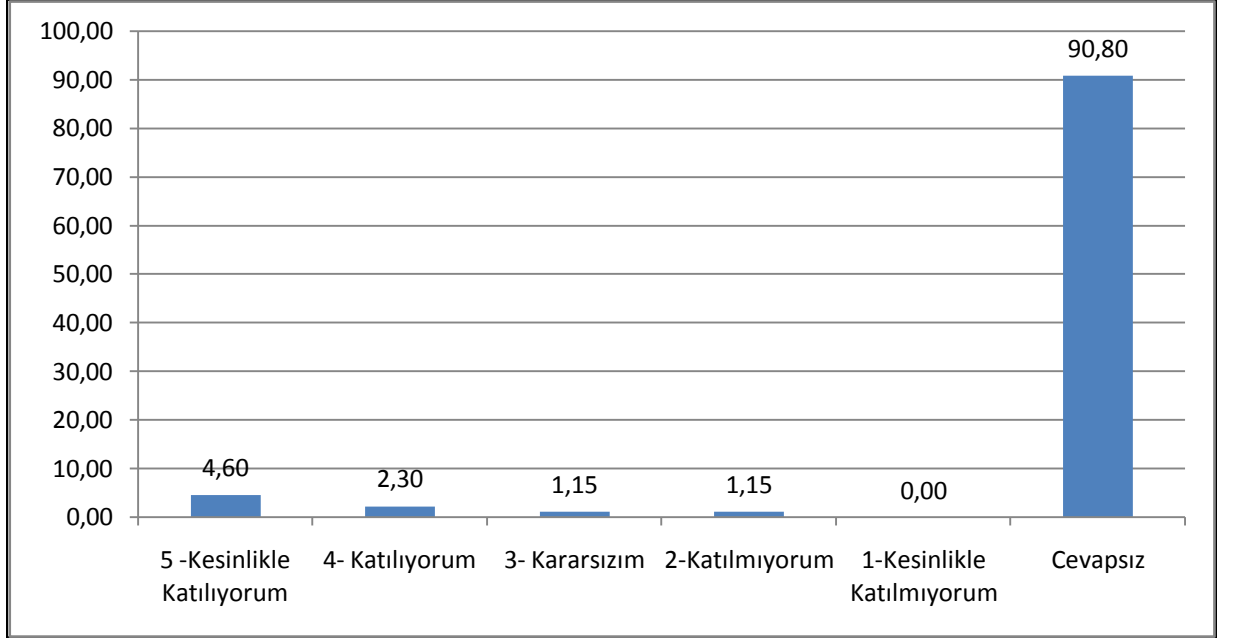
Şekil 1.185: Mersin Limanı Kombine Taşımacılık Olanakları Açısından Yetersizdir

Havayolu Taşımacılık Sorunları

(*Cevapsız: havayolu taşımacılığı kullanmayan)

“Mersin’den havayolu taşımacılığına erişim sorunludur.”

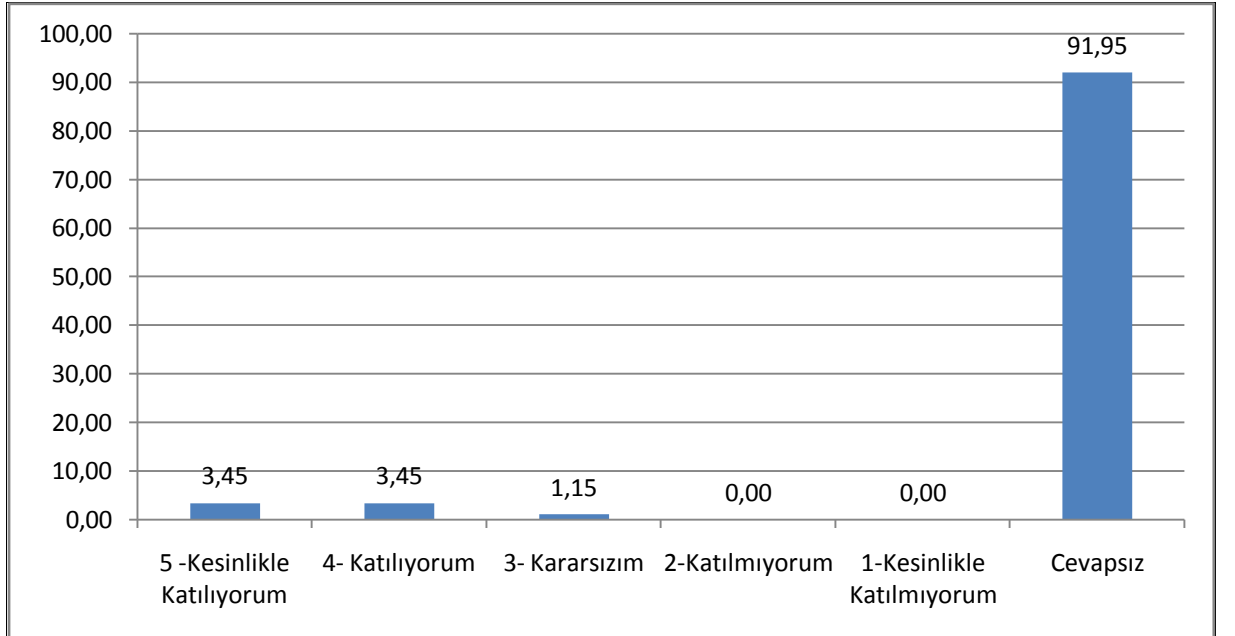
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %7’si yukarıdaki cümleyi onaylarken %1’i kabul etmemiştir. %1’i kararsız kalmış ve %90’ı cevapsız bırakmıştır. Havalimanının Mersine uzak bir nokta olan Adana da olması bu konuda görüş belirtenlerin en önemli problemi olarak seslendirilmiştir.hava kargo taşıması oranının düşük olması da bu sonucu ortaya çıkartmaktadır.



Şekil 1.186: Mersin'den Havayolu Taşımacılığına Erişim Sorunludur

“Mersin çevresindeki hava meydanları kargo taşımacılığı için yeterli filo kapasitesine ve ekipmana sahip değildir.”

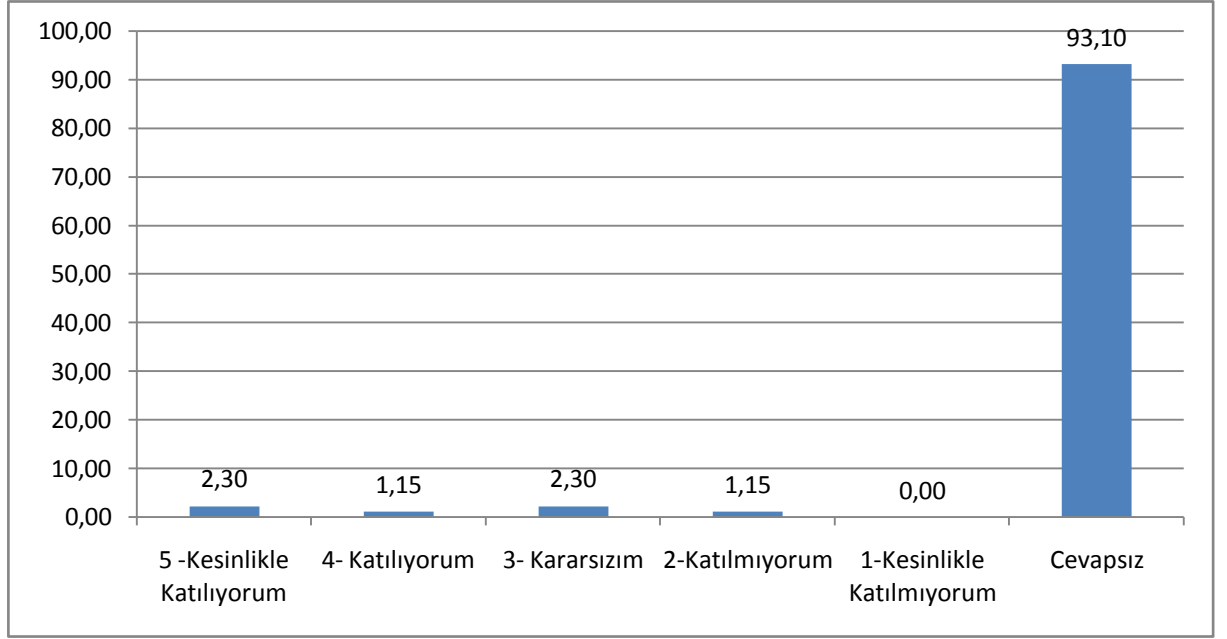
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %7’si yukarıdaki cümleyi onaylarken, katılmayan bulunmamaktadır. %1’i kararsız kalmış ve %92’s’i cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.187: Mersin Çevresindeki Hava Meydanları Kargo Taşımacılığı İçin Yeterli Filo Kapasitesine Ve Ekipmana Sahip Değildir

“Mersin çevresinde havayolu taşımacılığında gümrükleme sorunları yaşanmaktadır.”

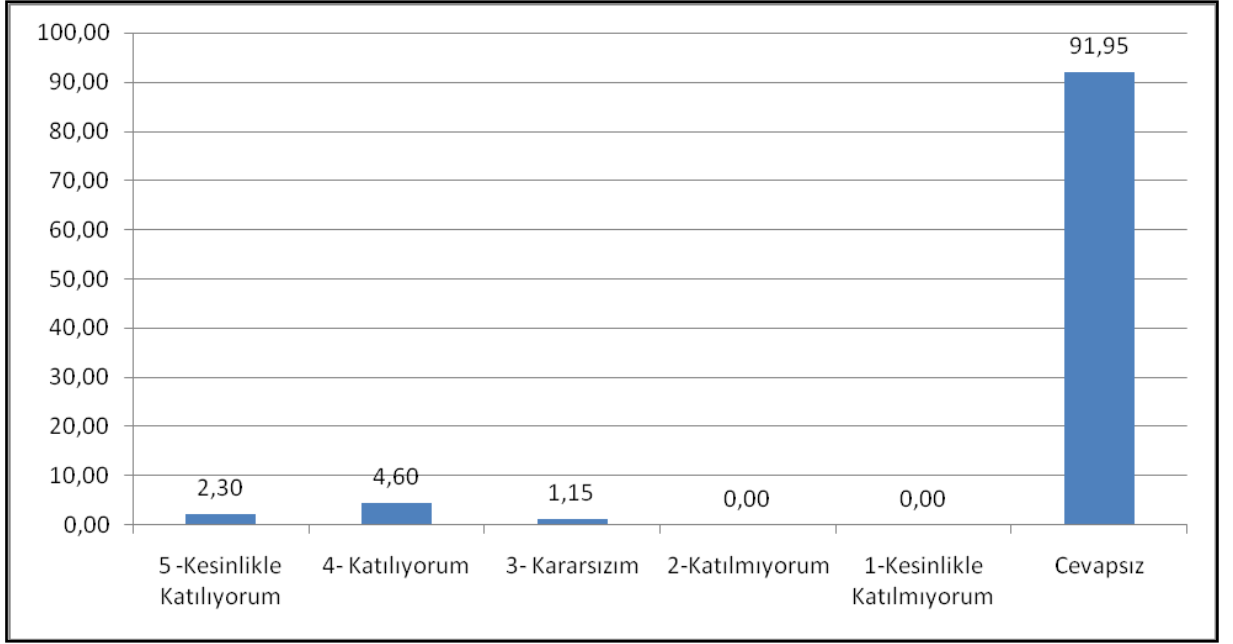
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %3'i yukarıdaki cümleyi onaylarken %1'i kabul etmemiştir. %2'si kararsız kalmış ve %9'ü cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.188: Mersin Çevresinde Havayolu Taşımacılığında Gümrükleme Sorunları Yaşanmaktadır

“Mersin çevresindeki havayolu taşımacılığında gereksiz bürokrasi zaman ve kaynak kaybına neden olmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %7'si yukarıdaki cümleyi onaylarken %1'i kabul etmemiştir. %2'si kararsız kalmış ve %92'si cevapsız bırakmıştır.

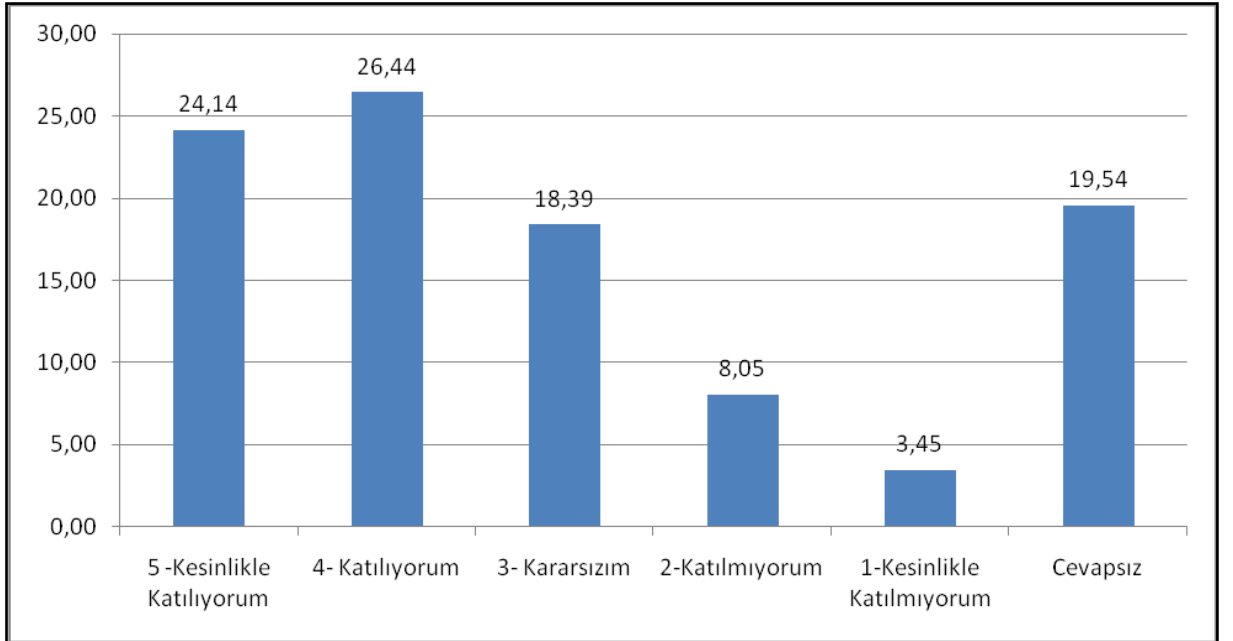


Şekil 1.189: Mersin Çevresindeki Havayolu Taşımacılığında Gereksiz Bürokrasi Zaman Ve Kaynak Kaybına Neden Olmaktadır

Gümrüklerde Yaşanılan Sorunlar

“Mersin gümrüklerindeki elemanların ciddi bir eğitim eksikliği bulunmaktadır.”

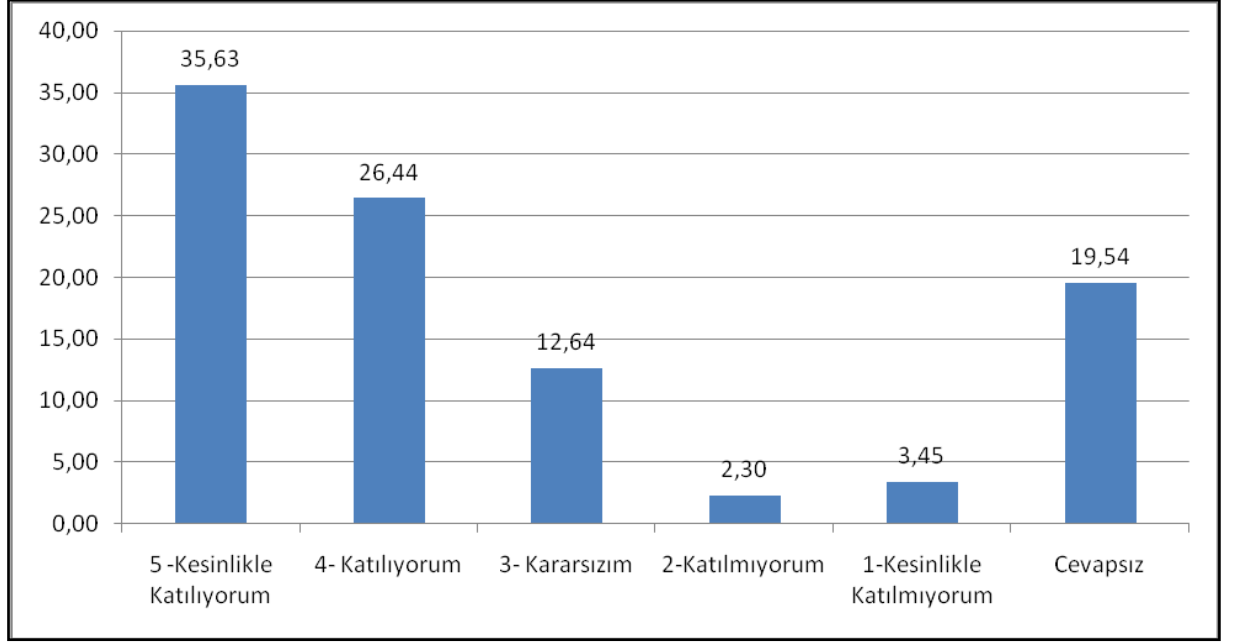
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %51’i yukarıdaki cümleyi onaylarken %12’si kabul etmemiştir. %18’i kararsız kalmış ve %20’si cevapsız bırakmıştır. Cevap verenler içinde de gümrüklerle sorun yaşamaları beklenmeyen bir sonuçtur.



Şekil 1.190: Mersin Gümrüklerindeki Elemanların Ciddi Bir Eğitim Eksikliği Bulunmaktadır

“Mersin gümrüklerindeki bürokrasi olması gerekenden fazladır.”

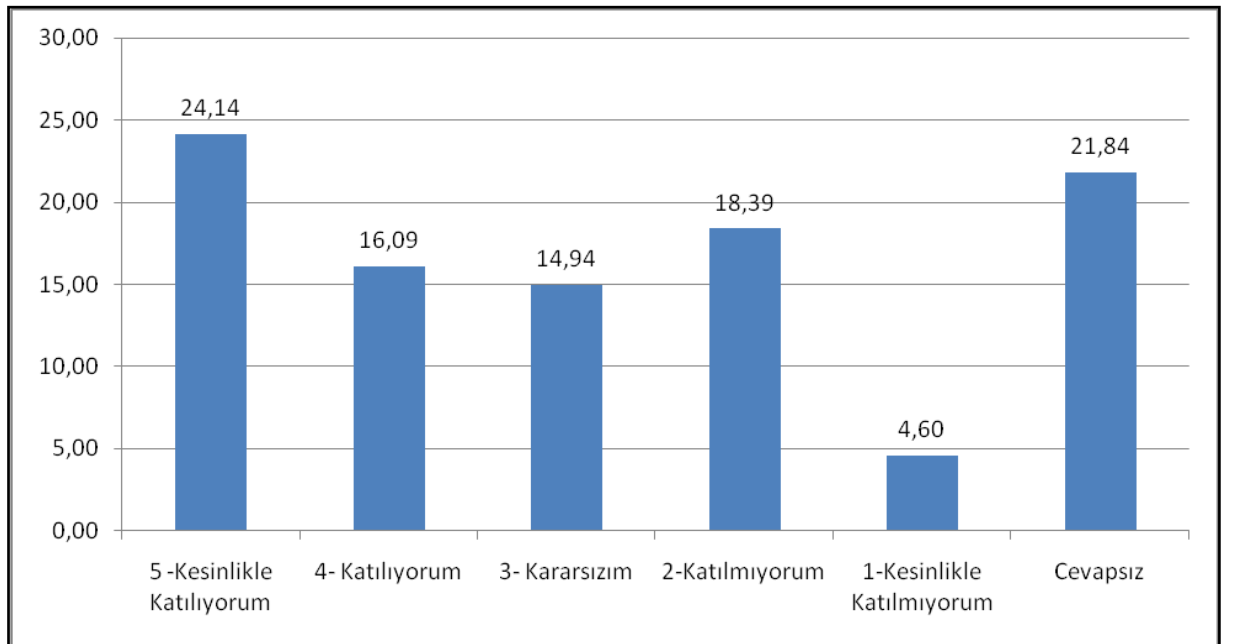
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %62’si yukarıdaki cümleyi onaylarken %6’sı kabul etmemiştir. %13’ü kararsız kalmış ve %20’si cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.191: Mersin Gümrüklerindeki Bürokrasi Olması Gerekenden Fazladır

“Mersin gümrüklerdeki teknik altyapı olanakları oldukça düşüktür.”

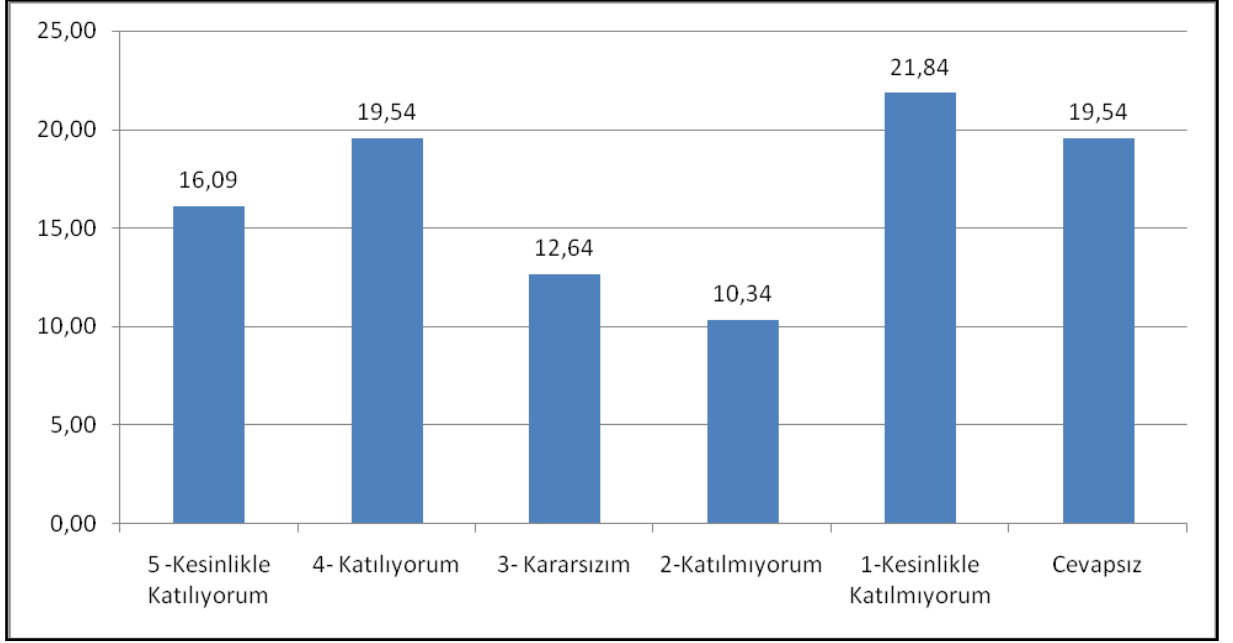
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %40’ı yukarıdaki cümleyi onaylarken %23’ü kabul etmemiştir. %15’i kararsız kalmış ve %22’si cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.192: Mersin Gümrüklerdeki Teknik Altyapı Olanakları Oldukça Düşüktür

“Mersin gümrüklerindeki personel sayısı yetersizdir.”

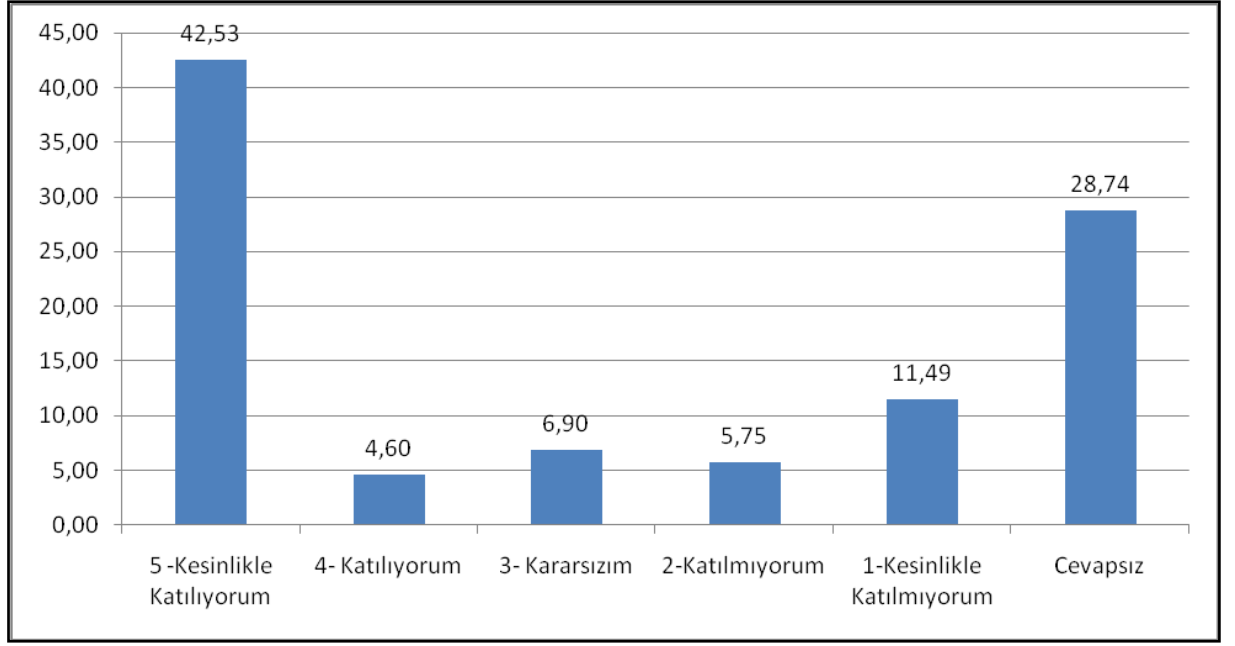
Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %36’sı yukarıdaki cümleyi onaylarken %32’si kabul etmemiştir. %13’ü kararsız kalmış ve %20’si cevapsız bırakmıştır.



Şekil 1.193: Mersin Gümrüklerindeki Personel Sayısı Yetersizdir

“Mersin gümrüklerinde haksız taleplerde bulunmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %47’si yukarıdaki cümleyi onaylarken %17’si kabul etmemiştir. %7’ si kararsız kalmış ve %17’si cevapsız bırakmıştır. Bu sonuç iddali bir sonuçtur ancak gerçeği yansıtmaktadır.



Şekil 1.194: Mersin Gümrüklerinde Haksız Taleplerde Bulunulmaktadır

Depolarda karşılaşılan sorunlar

(*Cevapsız : depo kullanmayan veya bu hizmeti almayan)

“Soğutmalı depo temininde güçlük çekilmektedir.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %18'i yukarıdaki cümleyi onaylarken %10'u kabul etmemiştir. %5'i kararsız kalmış ve %67'si cevapsız bırakmıştır. Cevap verenler arasında büyük oranda memnuniyetsizlik görülmektedir. Bu da bölgede mevcut depoların amaca uygun inşa edilmediğini ve özellikle soğuk depoların dolu olduğunun yani yeni depo ihtiyacının bulunduğunun bir ifadesidir.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	5	5,75
4- Katılıyorum	11	12,64
3- Kararsızım	4	4,60
2-Katılmıyorum	7	8,05
1-Kesinlikle Katılmıyorum	2	2,30
Cevapsız	58	66,67
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.213: Soğutmalı Depo Temininde Güçlük Çekilmektedir

“Kapalı depo bulmakta zorluklar yaşanmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %13'ü yukarıdaki cümleyi onaylarken %13'ü kabul etmemiştir. %7 si kararsız kalmış ve %68'i cevapsız bırakmıştır. Kapalı depo ihtiyaçlarını şu veyabu çözümlerle karşılandığını ancak cevap verenlerin yarısından fazlasının depo temininde zorluk çektiğini göstermektedir. Yeni depo ihtiyacı vardır.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	3	3,45
4- Katılıyorum	8	9,20
3- Kararsızım	6	6,90
2-Katılmıyorum	8	9,20
1-Kesinlikle Katılmıyorum	3	3,45
Cevapsız	59	67,82
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.214: Kapalı Depo Bulmakta Zorluklar Yaşanmaktadır

“Depolardaki elleçleme araçları ve altyapısı yetersizdir.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %18'i yukarıdaki cümleyi onaylarken %10'u kabul etmemiştir. %3'ü kararsız kalmış ve %68'i cevapsız bırakmıştır. Cevap verenlerin büyük çoğunluğu depo ve hizmetlerde ekipman yetersizliğinden söz etmektedir. Mersin gibi küçük ve çok sayıda depolarda ortaya çıkan doğal bir sonuçtur. Yeni ve amaca uygun ekipmanı tam depolar inşa edilmelidir.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	7	8,05
4- Katılıyorum	9	10,34
3- Kararsızım	3	3,45
2-Katılmıyorum	7	8,05
1-Kesinlikle Katılmıyorum	2	2,30
Cevapsız	59	67,82
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.215: Depolardaki Elleçleme Araçları Ve Altyapısı Yetersizdir

“Depo lokasyonları erişimi, trafik nedeniyle zor yerlerde kalmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %16'sı yukarıdaki cümleyi onaylarken %12'si kabul etmemiştir. %5'i kararsız kalmış ve %68'i cevapsız bırakmıştır. Benzer şekilde depo kullanan yan görüş bildiren firmalar erişimin zorluğunu kabul etmektedirler. Bu da bize depoların artık şehir içi depolar haline geldiğini ve ulaşımın şehir dışına çıkması ile şehir dışında bir lojistik köy ihtiyacı olduğunu göstermektedir.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	4	4,60
4- Katılıyorum	10	11,49
3- Kararsızım	4	4,60
2-Katılmıyorum	7	8,05
1-Kesinlikle Katılmıyorum	3	3,45
Cevapsız	59	67,82
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.216: Depo Lokasyonları Erişimi, Trafik Nedeniyle Zor Yerlerde Kalmaktadır.

“Depo düzenlemeleri ve lokasyonları kamyon manevralarına uygun değildir.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %12’si yukarıdaki cümleyi onaylarken %10’u kabul etmemiştir. %9’u kararsız kalmış ve %69’u cevapsız bırakmıştır.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	4	4,60
4- Katılıyorum	6	6,90
3- Kararsızım	8	9,20
2-Katılmıyorum	7	8,05
1-Kesinlikle Katılmıyorum	2	2,30
Cevapsız	60	68,97
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.217: Depo Düzenlemeleri Ve Lokasyonları Kamyon Manevralarına Uygun Değildir.

“Depolarda yönetim ve organizasyon sorunları yaşanmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %10’u yukarıdaki cümleyi onaylarken %10’u kabul etmemiştir. %8’i kararsız kalmış ve %71’i cevapsız bırakmıştır. Kararsızların sayısının yüksek olması, müşterilerin henüz depolamadan beklentilerini bilmediklerini ifade etmektedir. Depolama bilgisi azdır.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	2	2,30
4- Katılıyorum	7	8,05
3- Kararsızım	7	8,05
2-Katılmıyorum	6	6,90
1-Kesinlikle Katılmıyorum	3	3,45
Cevapsız	62	71,26
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.218: Depolarda Yönetim Ve Organizasyon Sorunları Yaşanmaktadır.

“Depolardaki emtia kötü koruma koşullarından ötürü zarar görebilmektedir.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %7’si yukarıdaki cümleyi onaylarken %17’si kabul etmemiştir. %3’ü kararsız kalmış ve %72’si cevapsız bırakmıştır.

	adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	1	1,15
4- Katılıyorum	5	5,75
3- Kararsızım	3	3,45
2-Katılmıyorum	10	11,49
1-Kesinlikle Katılmıyorum	5	5,75
Cevapsız	63	72,41
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.219: Depolardaki Emtia Kötü Koruma Koşullarından Ötürü Zarar Görebilmektedir.

Diğer Sorunlar

“Mersin’de lojistik sektöründe kalifiye eleman bulma sıkıntısı yaşanmaktadır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %75’i yukarıdaki cümleyi onaylarken %9’u kabul etmemiştir. %6’sı kararsız kalmış ve %10’u cevapsız bırakmıştır. Bu soru karşısında onaylamanın çok yüksek olması eleman sorunlarını ortaya çıkartmaktadır. Lojistik gibi, ülkemizde eğitimin yeni başladığı, tecrübeli elemanların yetmediği bir sektörde eleman sıkıntısı olması şaşırtıcı değildir. Bu sonuç aynı zamanda sektörün büyüme trendinde olduğuna da işaret etmektedir.

	Adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	33	37,93
4- Katılıyorum	32	36,78
3- Kararsızım	5	5,75
2-Katılmıyorum	4	4,60
1-Kesinlikle Katılmıyorum	4	4,60
Cevapsız	9	10,34
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.220: Mersin’de Lojistik Sektöründe Kalifiye Eleman Bulma Sıkıntısı Yaşanmaktadır.

“Mersin’de kalifiye eleman maaşları olması gerekenden yüksektir.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %12’si yukarıdaki cümleyi onaylarken %63’si kabul etmemiştir. %10’u kararsız kalmış ve %15’i cevapsız bırakmıştır. Lojistik sektöründe İstanbul, İzmir, Bursa gibi lojistiğin yerleştiği diğer illerimizde ücretler yükselmiştir. Buna karşılık mersin de

hala düşük görülmesi sektörün gerçek anlamda lojistikçi kullanacak halde olmadığını anlatmaktadır.

	Adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	4	4,60
4- Katılıyorum	6	6,90
3- Kararsızım	9	10,34
2-Katılmıyorum	32	36,78
1-Kesinlikle Katılmıyorum	23	26,44
Cevapsız	13	14,94
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.221: Mersin’de Kalifiye Eleman Maaşları Olması Gerekinden Yüksektir.

“Mersinde bir lojistik sürekli eğitim merkezi kurulmalıdır.”

Anket kapsamındaki işletmelerin toplamda %82’si yukarıdaki cümleyi onaylayarak böyle bir eksikliğin giderilmesi gerektiğini vurgulamışlardır. %2’si kabul etmemiştir. %5’i kararsız kalmış ve %11’i cevapsız bırakmıştır. Çok yüksek oranda olumlu beklenti ile karşılaşmıştır. Lojistik eğitimi verecek akademik ve endüstriyel merkez ihtiyacı ortaya konmuştur. Bu konu 3. bölüm raporunda ele alınacaktır.

	Adet	%
5 -Kesinlikle Katılıyorum	63	72,41
4- Katılıyorum	8	9,20
3- Kararsızım	4	4,60
2-Katılmıyorum	0	0,00
1-Kesinlikle Katılmıyorum	2	2,30
Cevapsız	10	11,49
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.222: Mersinde Bir Lojistik Sürekli Eğitim Merkezi Kurulmalıdır.

Lojistik Merkez Talep Analizi

“Mersin’de yapılacak entegre ve organize bir lojistik merkezde yer almak ister misiniz?”

Anket kapsamındaki işletmelerin %64’ü organize lojistik merkezine hemen katılmak istediğini, %25’i orta-uzun dönemde katılmak istediğini, %9’u ise katılmak istemediğini belirtmiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu hemen, yine ikinci derecede büyük çoğunluğu kurulacak olan lojistik köyde yer almak istemektedir.

	adet	%
Hayır, düşünmüyorum	8	9,20
Hemen katılmak isterim	56	64,37
Orta-uzun (5-10 yıl) dönemde yer almayı tercih ederim	22	25,29
Cevapsız	1	1,15
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.223: Mersin'de Yapılacak Entegre Ve Organize Bir Lojistik Merkezde Yer Almak İster Misiniz?

“Böyle bir lojistik merkezde talep etmeniz muhtemel kullanım türlerini belirtir misiniz?” (talep sayısına göre)

Anketin sınırlı sayıda firmaya uygulanmış olması hemen ihtiyacın görülmesi zorunluluğu göz önüne alınarak mevcut talebin asgari 200.000 m² kapalı saha olacağı mevcut milli depoların en az yarısının bu merkeze taşınma zorunluluğu, inşaat süresi içinde de talebin ilave bir 100.000 m² artacak olması sonucunda 500.000 m² kapalı saha gerekeceği varsayılabılır. Soğuk depolama talebi bu gün için 7.000 m² ancak orta uzun vadede 35.000 m² ye çıkmaktadır. Genel amaçlı depolama alanının 500.000 m² olarak belirlenmesi 50.000 m²'lik soğuk depolama alanını makul olarak göstermektedir. Açık depolama alanı da genel uygulamalarda kapalı alanın yarısı ölçeğinde olması nedeniyle 250.000 m² olarak görülmektedir. Konteyner park alanı olarak talep 62.000 m²'dir. Liman bünyesinden de 60.000 m² alınacağı, inşaatın tamamlanmasına kadar geçen süre içinde de 40.000 m²'lik artış olacağı var sayılarak konteyner stok alanının 160.000 m² olması söz konusu olacaktır. Sektörün araç parkı talebi 1.110.000 m²'dir. İnşaat süresinde de artacak olan talebe bağlı olarak toplam 200.000 m²'lik bir araç park alanı gerçekçi gelmektedir.

	Hemen-Kısa Vadede talep sayısı	Orta-Uzun Vadede talep sayısı	Hemen-Kısa Vadede talep miktarı	Orta-Uzun Vadede talep miktarı
Yönetim ofisi	62	13	7.415 m ²	2.926 m ²
Açık depolama alanı	15	4	82.000 m ²	1.000 m ²
Kapalı depolama alanı	22	3	91.150 m ²	16.250 m ²
Soğuk depolama alanı	2	1	7.000 m ²	28.000 m ²
Konteyner parkı	12	4	62.000 m ²	-
Araç/kamyon parkı	14	4	96.530 m ²	20.000 m ²

Tablo 1.224: Böyle Bir Lojistik Merkezde Talep Etmeniz Muhtemel Kullanım Türlerini Belirtir Misiniz?

“Böyle bir lojistik merkezde kısa vadede yer almak için yukarıdaki kullanımlar için ödemeyi göze alacağınız yaklaşık bütçe ne kadar olabilecektir?”

Anket kapsamındaki işletmelerin %59'u lojistik merkezinde kısa vadede yer almak için 1 milyon dolar altı bir bütçeyi ödemeyi göze alabileceklerini belirtmiş, %31'i ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

	adet	%
1milyon dolar altı	51	58,62
1-3 milyon dolar	5	5,75
3-5 milyon dolar	3	3,45
5 milyon dolar üstü	1	1,15
Cevapsız	27	31,03
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.225: Böyle Bir Lojistik Merkezde Kısa Vadede Yer Almak İçin Yukarıdaki Kullanımlar İçin Ödemeyi Göze Alacağınız Yaklaşık Bütçe Ne Kadar Olabilecektir?

“Böyle bir lojistik merkezde orta ve uzun vadede yer almak için yukarıdaki kullanımlar için ödemeyi göze alacağınız yaklaşık bütçe ne kadar olabilecektir?”

Anket kapsamındaki işletmelerin %16'sı lojistik merkezinde orta-uzun vadede yer almak için 1 milyon dolar altı bir bütçeyi ödemeyi göze alabileceklerini belirtmiş, %80'i ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

	adet	%
1milyon dolar altı	14	16,09
1-3 milyon dolar	3	3,45
3-5 milyon dolar	0	0,00
5 milyon dolar üstü	0	0,00
Cevapsız	70	80,46
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.226: Böyle Bir Lojistik Merkezde Orta Ve Uzun Vadede Yer Almak İçin Yukarıdaki Kullanımlar İçin Ödemeyi Göze Alacağınız Yaklaşık Bütçe Ne Kadar Olabilecektir?

“Kısa ve orta vadede aşağıdaki sermaye varlıkları açısından ne kadar bir ilaveniz olabileceğini düşünüyorsunuz? (toplamda)”

Firmalar ankete büyük miktarda depolama alanı ihtiyaçları olduğunu belirtmiş olmalarına rağmen kendi varlıklarına katacakları depolama alanları düşüktür. Bu da firmaların artık depoya sahip olmak istemediklerini yani kiralama yolu ile teminine çalıştıklarını göstermektedir. Yapılacak olan lojistik köy bu ihtiyacı karşılayacaktır. Araç sayısındaki artış beklentisinin düşük olması daha önce de ortaya çıktığı gibi araç adetlerinin iş kapasitelerine göre yeterli olduğu yani henüz verimli kullanmadıklarını göstermektedir.

	Kısa Vade	Orta Vade
Tır	50 adet	65 adet
Kamyon	6 adet	7 adet
Kamyonet	-	-
Dorsey	46 adet	32 adet
Vagon	-	-
Gondol	-	-
Gemi	-	-
Açık Depolama Alanı	15.000 m2	25.000 m2
Kapalı Depolama Alanı	15.000 m2	-
Antrepo Alanı	35.000 m2	10.000 m2
Soğuk hava	-	-
Araç/Tır parkı	6.000 m2	-

Tablo 1.227: Kısa Ve Orta Vadede Aşağıdaki Sermaye Varlıkları Açısından Ne Kadar Bir İlaveniz Olabileceğini Düşünüyorsunuz?

“Kısa ve orta vadede aşağıdaki bilişim teknolojilerinden hangilerine yatırım yapmayı düşünüyorsunuz?”

Anket kapsamındaki işletmelerin %55’lik bir kısmının E-ticaret konusunda, %37’sinin de web sayfası konusunda kısa ve orta vadede yatırım yapmayı düşündüğü görülmektedir.

	adet	%
İnternet	1	9,09
Network	0	0,00
Web sayfası	4	36,36
E-Ticaret	6	54,55
Diğer	0	0,00
TOPLAM	11	100,00

Tablo 1.228: Kısa Ve Orta Vadede Aşağıdaki Bilişim Teknolojilerinden Hangilerine Yatırım Yapmayı Düşünüyorsunuz?

“Önümüzdeki 5 yıl içerisinde ulusal veya uluslar arası bir firmayla birleşmeyi düşünüyor musunuz?”

Anket kapsamındaki işletmelerin %74'ünün önümüzdeki 5 yıl içerisinde herhangi bir birleşme gerçekleştirmeyi düşünmediği görülmektedir. Yerel aktörlerin yerli ya da yabancı sermayeyle iş ortaklığına soğuk baktığı görülmektedir. Bu konunun üzerinde özellikle çalışılması ve psikolojik alt yapısı dahil gelişme sağlanması gerekmektedir. Sektörün büyümesindeki birincil hedef şirket birleşmeleri ile kapasite ve verim artışının sağlanması olmalıdır.

	adet	%
Evet	19	21,84
Hayır	64	73,56
Cevapsız	4	4,60
TOPLAM	87	100,00

Tablo 1.229: Önümüzdeki 5 Yıl İçerisinde Ulusal Veya Uluslar Arası Bir Firmayla Birleşmeyi Düşünüyor Musunuz?

1.4.8. Mersin Uluslararası Taşımacılık

Mersin, gerek ilde yerleşik bulunan, gerekse artalanındaki illerdeki (Adana, Gaziantep, Kayseri, Konya, Karaman, Kahramanmaraş, Hatay, Malatya vb.) firmaların sanayi, tarım ve doğal yeraltı üretiminin bölgeden toplanarak Akdeniz'e ve Dünya'ya çıkış yaptığı, aynı şekilde bölge sanayisi için gerekli hammadde, yarı mamul ve tüketim için bitmiş ürünlerin ülkeye giriş yaptığı ve bölgeye dağıtıldığı bir dış ticaret giriş-çıkış kapısı (gateway) olma özelliği dolayısıyla yoğun ve yüksek hacimli bir iki yönlü (gelen ve giden) yük trafiğine sahne olmaktadır. Bu yoğun yük trafiği, Mersin'de taşımacılık sektörünün, özellikle uluslararası taşımacılığın gelişmesini ve Türkiye ölçeğinde önemli bir noktaya gelmesini sağlamıştır.

Bu bölümde, Mersin'deki uluslararası taşımacılık sektörü, taşıma modları bazında alt bölümler halinde incelenecektir.

Mersin'de yerleşik (gümrük beyannamelerinde firma adresi ve vergi dairesi Mersin'de bulunan) firmaların 2007 yılında yapmış oldukları ihracat ve ithalatın, taşıma modlarına göre, tutar bazında dağılımı, ön bilgi olarak, Tablo 1.230'da verilmektedir.

TAŞIMA MODU	İHRACAT (\$)	ORAN (%)	İTHALAT (\$)	ORAN (%)
KARAYOLU İLE	427.581.598	47,72	182.127.754	25,31
DEMİRYOLU İLE	11.923.321	1,33	2.466.379	0,34
DENİZYOLU İLE	382.736.813	42,71	497.758.351	69,18
DENİZ ARACINDA MOTORLU KARA TAŞITI İLE	3.537.174	0,39	2.130.654	0,30
DENİZ ARACINDA TREYLER VEYA YARI TREYLER İLE	38.253.754	4,27	28.321.870	3,94
HAVAYOLU İLE	5.801.479	0,65	5.379.989	0,75
KENDİNDEN HAREKETLİ ARAÇLAR İLE	26.226.010	2,93	1.334.468	0,19
POSTA İLE		0,00	25.022	0,00
DİĞER	15.210	0,00		0,00
TOPLAM	896.075.359	100,00	719.544.487	100,00

Tablo 1.230: Mersin'de Yerleşik Firmaların 2007 Yılında Yapmış Oldukları İhracat ve İthalatın, Tutar Bazında, Taşıma Modlarına Göre Dağılımı (ABD \$)

Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı

Bu noktada tablonun doğru okunması açısından belirtilmelidir ki, taşıma modları, gümrük kayıtlarına göre belirlenmiştir. Bu belirlemede, yükün, T.C. gümrük sahasına resmi olarak girdiği (ithalat için millileştirilme işleminin tamamlandığı) ya da çıktığı (ihracat için ihracat beyannamesinin kapandığı) anda üstünde bulunduğu taşıt dikkate alınmaktadır. Bu yüzden, örneğin, gemi ile gelmiş bir yük millileştirilmeksizin antrepoya boşaltılmış ve antrepo çıkışında millileştirildiği anda kara taşıtı (TIR ya da kamyon) üzerinde ise bu yük için taşıma modu karayolu olarak kaydedilmiştir.

Tablonun modlar bazında detaylandırılması ve değerlendirilmesi, ilerleyen bölümlerde yapılacaktır.

1.4.8.1 Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Mersin'in Türkiye ve Doğu Akdeniz'deki coğrafi konumu; hinterlandının önemli bir sanayi ve tarım bölgesi olması; Türkiye'nin tüm liman hizmetlerini verebilecek nitelikte ve uluslararası standartları yakalayarak işlem hacmini hızla artırmakta olan bir limana sahip olması; limanının Ortadoğu, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetler için bir ihracat-ithalat giriş-çıkış limanı niteliğinde bulunması, Mersin'de kombine taşımacılık hizmetleri ve tedarik zincirinin tamamlanması anlamında güçlü bir ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığı filosunun bulunmasını kaçınılmaz kılmıştır.

Mersin ili'nde faaliyet göstermekte olan uluslararası kara taşıması sektörü, geçmişte hızla gelişmiş, bunun sonucunda Mersin, uluslararası çıkış belgesine sahip araç sayısına göre diğer

iller içinde ön sıralarda yer almıştır. Geçmişte Irak ve Suriye'nin yoğun talepleri karşısında Mersin İli'ndeki firmalar araç filolarını güçlendirmişler ve özellikle denizyolu ile gelen ithal ürünlerin Irak, Suriye, İran ve Orta Asya Cumhuriyetleri'ne taşınmasını üslenmişlerdir. Irak savaşının başlamasından sonra uzun bir süre kesilen Irak taşımacılığımızdan bölge firmaları etkilenmiş ve araçlarını batı yönlü taşımalar için kullanmak zorunda kalmışlar, sonrasında yavaş yavaş artan potansiyelle birlikte eski aktivitelerini kazanmaya başlamışlardır.

Ulaştırma Bakanlığı Karayolu Ulaştırma Genel Müdürlüğü'ne bağlı Ulaştırma Bölge Müdürlükleri tarafından verilen yetki belgelerinin dağılımında, Mersin'in de bağlı olduğu Adana Bölge Müdürlüğü (Adana, Mersin, Karaman, Kilis, Niğde, Hatay, Osmaniye, K. Maraş, G. Antep, Adıyaman), toplam yetki belgesi sayısında 27.780 belge ve % 9,65'lik bir oranla 12 bölge içerisinde 4. sırada yer almaktadır²²⁸. Diğer taraftan, uluslararası karayolu ticari yük taşımacılığı için verilen C2 yetki belgesi açısından değerlendirildiğinde (kodlarına göre yetki belgelerinin tanımları Bölüm 3.2.1.'de verilmiştir), Adana Bölge Müdürlüğü, 387 adet C2 yetki belgeli firma ile İstanbul Bölge Müdürlüğü (448 adet C2 belgeli firma)'nden sonra 2. sırada gelmektedir. Buna göre Türkiye genelindeki C2 yetki belgeli firmaların % 27,30'u Adana Bölge Müdürlüğü'ne bağlı illere kayıtlıdır. Bu firmaların, 153 adedi (Bölge'nin % 39,53'ü, Türkiye'nin % 10,79'u) Mersin'de yerleşik durumdadır²²⁹.

Mersin İli'nde, bazıları her iki dernekte de olmak üzere, UND ve RODER'e kayıtlı 153 adet C2 belgeli firma bulunmaktadır (UND kayıtlarında 71 adet, RODER kayıtlarında 122 adet). Bu firmaların listesi EK 1.11'de sunulmuştur. Bazı firmaların merkezlerinin başka illerde olması veya belgelerini farklı illerden almış olmaları nedeniyle gerçek anlamda Mersin İli'nde uluslararası taşıma yapan firma sayısının bu rakamların üzerinde olduğu görülmektedir.

Mersin İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü'nden alınan verilere göre ise, 31.08.2008 tarihi itibarı ile Mersin il merkezi ve ilçelerinde trafiğe kayıtlı toplam 6.132 adet çekici (TIR ön bölümü), 6.922 adet yarı römork (TIR arka bölümü), 175 adet römork (kamyon-römorkların arka bölümü), 1.338 adet tanker ve 17.634 adet kamyon bulunmaktadır. Merkez ve ilçeler bazında tüm motorlu araç ve römork sayıları Tablo 1.231'de verilmiştir.

²²⁸ Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü web sitesi – www.kugm.gov.tr

²²⁹ Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü web sitesi – www.kugm.gov.tr

ARAÇ TİPİ	MERKEZ	TARSUS	ERDEMLİ	SİLİFKE	MUT	GÜLNAR	BOZYAZI	ANAMUR	TOPLAM
Motosiklet	38.949	19.715	11.326	15.656	5.771	1.029	1.762	6.131	100.339
Otomobil	81.827	20.518	8.051	8.321	4.150	1.479	2.478	6.701	133.525
Minibüs	3.388	1.363	376	574	189	129	52	236	6.307
Otobüs	4.008	1.043	384	472	196	136	94	261	6.594
Kamyonet	25.412	8.855	5.307	3.597	1.846	405	859	1.800	48.081
Kamyon	9.971	3.655	1.060	971	610	272	388	707	17.634
Traktör	9.191	8.334	1.686	2.552	2.153	873	338	790	25.917
Çekici	5.564	456	17	50	6	8	10	21	6.132
Römork	150	15	0	1	2	0	3	4	175
Y. Römork	6.366	448	24	56	3	5	7	13	6.922
Ö. Amaçlı	523	95	40	67	15	23	13	27	803
Tanker	954	245	36	54	25	9	6	9	1.338
Arazi Taş.	1.043	276	60	41	15	7	12	85	1.539
TOPLAM	187.346	65.018	28.367	32.412	14.981	4.375	6.022	16.785	355.306

Tablo 1.231: Mersin Merkez ve İlçelerinde Trafığe Kayıtlı Araçların Tiplerine Göre Dağılımı

T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı'ndan alınan bilgilere göre, 2007 yılında Mersin İli'nden karayolu ile yapılan ihracat miktarı 427.581.598 Amerikan Doları'dır. Yine 2007 yılı kayıtlarına göre Mersin İli'nden karayolu ile yapılan ithalat miktarı da 182.127.754 Amerikan Doları'na ulaşmıştır. İhracatta ilk 10 sırada yer alan ürünler şu şekildedir:

Ürün Cinsi	Değeri (\$)
Turunçgiller	92.444.992
Ağır İş Makinesi Aksamı	36.676.827
Taze Meyveler	21.876.072
Motorlu Taşıtlar	15.191.815
Demir-Çelik İnşaat Aksamı	14.566.833
Pamuk	13.941.458
Pamuk Mensucat	12.526.653
Çimento	12.267.273
Sentetik Lif Dokuma	11.714.150
Kuru Baklagiller	11.666.038

Tablo 1.232: Mersin İli'nden 2007 Yılında Karayolu ile Yapılan İhracatta İlk 10 Ürün (ABD \$)

Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı

İhraç edilen ürün cinslerine bakıldığında, ürünlerin çoğunun lojistik açısından katma değer eklenerek ihraç edilen ürünler olduğunu görülmektedir. Bu ürünlerin ihracatı esnasında kutulama, ambalajlama ve konteyner doldurma operasyonları yapılmakta ve bu operasyonlar için bir

elleçleme merkezi veya depo kullanılmaktadır. Dökme yük olarak yüklenmeyen bu ürünlerin, Mersin lojistik sektörüne katkılarının olduğu ortadadır.

İthalatta ise, en yüksek değere sahip ilk 10 ürün cinsi aşağıdaki gibidir:

Ürün Cinsi	Değeri \$
Pamuk	30.677.449
Muz	23.981.132
Kuru Baklagiller	23.133.119
Yaprak-Tütün	9.392.978
Vatkalar	9.157.448
Motorlu Taşıtlar	7.307.730
Demiryolu Taşıt Aksamı	6.651.243
Petrol Yağ Kalıntıları	5.639.146
Cevher Ayıklama Makineleri	4.491.797

Tablo 1.233: Mersin İli'ne 2007 Yılında Karayolu ile Yapılan İthalatta İlk 10 Ürün Cinsi (ABD \$)
Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı

İthal edilen ürünler incelendiğinde, pamuk, kuru baklagiller, yaprak-tütün cinsi ürünler için depolama; muz için soğuk hava depolaması kullanılması da önemli bir faktördür. Bu ürünler, yapılması planlanan lojistik köy için büyük bir iş potansiyeli olarak karşımıza çıkmaktadır.

Mersin İli'nden yapılan ithalat ve ihracat miktarları ve bunların hangi ülkelerden geldiği veya hangi ülkeye sevk edildiği de önemlidir. Aşağıda yer alan tablolar, yıllar itibariyle Ton ve Amerikan Doları olarak karayolu ile yapılan toplam ithalat ve ihracat rakamlarımızı vermektedir:

Yıllar	Deniz Araçlarında - Motorlu Kara Taşıtı	Deniz Araçlarında- Treyler	Kara Taşımaları	TOPLAM Kara Taşımaları
2004	5.549	27.358	423.052	455.959
2005	10.488	43.185	459.785	513.458
2006	5.688	37.433	599.054	642.175
2007	2.880	36.440	622.166	661.486
2008 (6ay)	1.709	15.175	346.903	363.787

Tablo 1.234: 2004-2008, Mersin'den Karayolu ile İhracat (Ton)

Yıllar	Deniz Araçlarında - Motorlu Kara Taşıtı	Deniz Araçlarında- Treyler	Kara Taşımaları	TOPLAM Kara Taşımaları
2004	2.603	19.316	249.434	271.353
2005	5.552	36.128	289.782	334.462
2006	4.476	37.190	365.786	407.452
2007	3.537	30.253	427.581	461.371
2008 (6ay)	1.637	25.651	278.978	306.266

Tablo 235: 2004-2008, Mersin'den Karayolu ile İhracat (1000 \$)

Toplam kara taşımasının ihracat olarak yıllar itibariyle artıyor olması, bu sektöre önem verilmesi gereğini ortaya çıkarmaktadır. İthalatta ise, Tablo 1.236 ve Tablo 1.237'de görüleceği üzere, 2007 yılındaki artış 2008 yılında yavaşlamıştır. İthalatın ağırlıklı olarak konteyner taşımacılığına kaymış olması, karayolu ile ithalatı azaltan sebep olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yıllar	Deniz Araçlarında - Motorlu Kara Taşıtı	Deniz Araçlarında- Treyleler	TOPLAM Kara Taşımaları	TOPLAM Kara Taşımaları
2004	2.689	6.133	83.780	92.602
2005	3.339	12.720	95.840	111.899
2006	1.937	14.254	110.961	127.152
2007	2.481	15.245	173.509	191.235
2008 (6ay)	1.350	9.416	59.969	69.520

Tablo 1.236: 2004-2008, Mersin'e Karayolu ile İthalat (Ton)

Yıllar	Deniz Araçlarında - Motorlu Kara Taşıtı	Deniz Araçlarında- Treyleler	TOPLAM Kara Taşımaları	TOPLAM Kara Taşımaları
2004	3.846	8.679	111.706	124.249
2005	2.019	8.208	124.800	135.027
2006	1.011	7.665	127.533	136.209
2007	2.466	27.791	182.127	212.384
2008 (6ay)	1.888	12.018	69.369	83.275

Tablo 1.237: 2004-2008, Mersin'e Karayolu ile İthalat (1000 \$)

Mersin'den karayolu ile ihracatın ton bazında değerleri, 2004 yılı sıralamasında en çok ihracat yaptığımız ilk on ülke için, aşağıdaki tabloda verilmektedir:

Ülkeler	2004	2005	2006	2007	2008 (6 ay)
Irak	218.102	200.909	175.478	112.745	37.117
Almanya	46.807	41.678	41.704	47.001	24.842
Mersin Ser. Bölge	22.997	41.573	69.374	151.699	149.164
Romanya	13.184	15.334	27.612	22.340	9.659
Sırbistan	13.006	11.375	17.044	11.097	5.478
Kuveyt	6.513	7.429	1.692	645	57
Yunanistan	5.770	13.763	11.488	7.041	1.788
Makedonya	5.501	6.850	4.919	3.554	2.165
Bulgaristan	5.329	4.651	12.479	16.890	11.095
İtalya	4.868	2.560	2.799	4.372	2.727

Tablo 1.238: Mersin'den Karayolu ile İhracatta İlk 10 Ülke (2004) için Miktarlar (Ton)

Tablo ortaya ilginç sonuçlar çıkartmaktadır:

- Irak, en büyük pazar olarak önemini korumasına rağmen kan kaybetmektedir. Irak'a ihraç edilen malzemelerin artık Mersin yerine diğer illerden ihraç ediliyor olması en belirgin göstergedir. 2004 ve 2005 yıllarından bu yana, Irak'a, Mersin'den karayolu çıkışlı ihracat yarıya düşmüştür.

- Almanya, temposunu sabit tutmaktadır. Pazarda bir stabilizasyon söz konusudur. Artan dış ticaret hacmimize göre daha büyük oranda artış beklenmiş, ancak bu sağlanamamıştır.
- Romanya ve Bulgaristan pazarları kara taşıma ağırlıklı olarak büyümektedir.
- Kuveyt ile olan kara taşımamız artık yok olmaya yaklaşmıştır.

İthalatın ülkeler bazında, 2004 yılında ithalat yaptığımız ilk dokuz ülke göz önüne alınarak sergilediği gelişme trendi de aşağıdaki tabloda verilmektedir:

Ülkeler	2004	2005	2006	2007	2008 (6 ay)
ABD	10.183	7.305	9.824	2.842	472
Irak	7.775	9.507	5.729	487	2.703
Ekvator	7.605	13.401	23.606	48.114	30.912
M. Ser. Bölge	7.485	3.678	6.050	7.642	857
Kırgızistan	7.151	10.228	13.049	19.054	7.320
Azerbaycan	5.250	3.104	1.571	4.315	-
Suudi Arab.	5.086	1.253	-	-	-
Türkmenistan	4.384	5.503	1.589	2.910	352
Çin	2.896	4.922	2.266	2.691	3.437

Tablo 1.239: Mersin'e Karayolu ile İthalatta İlk 10 Ülke (2004) için Miktarlar (Ton)

Karayolu ile ithalat ile ilgili Tablo 1.239'da açıklama yapılması gereken noktalar söz konusudur; Özellikle ABD, Ekvator gibi ülkelere gelen ithal mallar, limandan sonra şehirde bulunan antrepolara taşınmakta, bu antrepolardan gümrükleme yapılması durumunda antrepoya aktarma beyannamelerinde karayolu ile gediği beyan edilmektedir. Bu malların limandan, bir kara aracı ile gümrükleme öncesi taşınması nedeniyle, uluslararası taşımada "kara taşıması" olarak görünmesi söz konusudur.

Tablo 1.239 incelendiğinde;

- ABD'den Mersin'e, çoğu aktarma amacıyla gelen ve antrepolarda elleçlenen ürünlerde azalma görülmektedir. Bunda Irak savaşının etkisi vardır.
- Ekvator'dan gelen tarım ürünlerinin ithalatı katlanarak artmakta ve bölgeye gerek deniz taşıması, gerek gümrükler arası taşıma ve gerekse de iç taşıma açısından büyük katkı sağlamaktadır.
- Kırgızistan'dan yapılan ithalatta önemli bir artış gözlenmektedir.
- Suudi Arabistan'dan yaptığımız ithalat durma noktasındadır.

Uluslararası taşımanın büyük oranda tırlarla taşındığı bir gerçektir. Ortalama olarak bir tırda 20 Ton malzeme taşındığı varsayımı ile Mersin'e yapılan ithalat için 33.000 araçlık taşıma ve ihracat için 10.000 araçlık taşıma gerektiği ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda bu veriler, her üç araçtan iki tanesinin boş geri dönüş yaptığını göstermektedir. Dolayısı ile ithalat ve ihracat dengesi kurulamadığı için, Mersin üzerinden yapılan ihraç taşımalarının dönüş yükü masrafını karşılamak üreticiye pahalıya mal olmaktadır.

Uluslararası kara taşıması açısından, Mersin'in, ülke ekonomisinde ve bölge ekonomisinde büyük bir payı olduğu ortadadır. Bu taşımanın gerek ölçek olarak arttırılması, gerek verimliliğinin yükseltilmesi amacıyla yapılması gereken çalışmalar, Mersin Lojistik Strateji Planı'nın üçüncü bölümünde ele alınmıştır.

1.4.8.2. Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin; toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi gibi fiziksel özellikler açısından en büyük; toplam işlem hacmi açısından ise 2. büyük limanına sahip olan Mersin İli'nde, denizyolu taşımacılığı, gerek dış ticaret yüklerinin taşınması ve gerekse yarattığı istihdam yönünden çok önemli bir yere sahiptir.

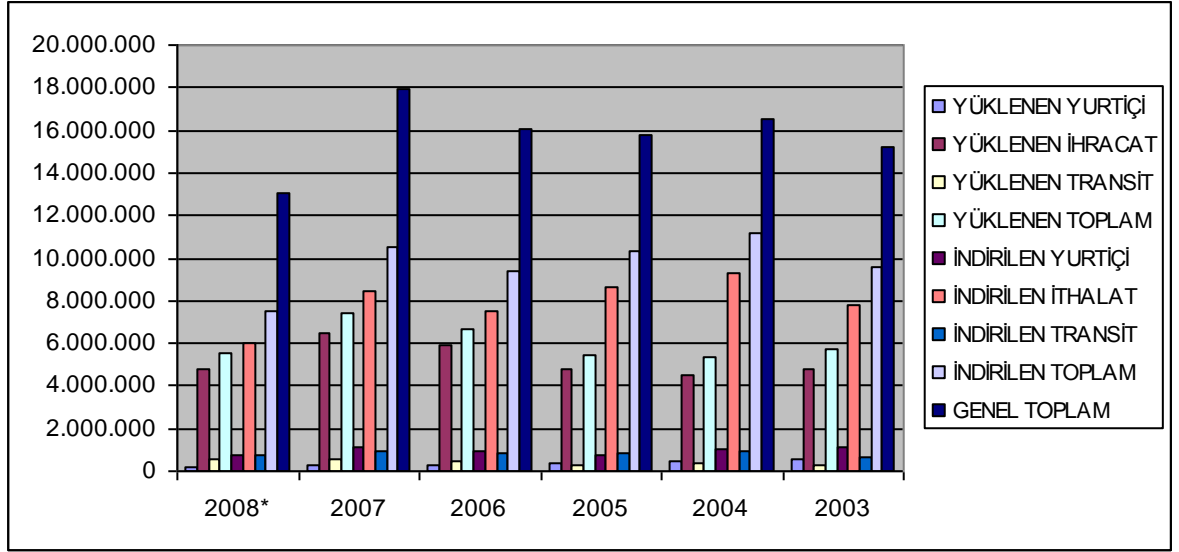
Tablo 1.230 incelendiğinde, 2007 yılında Mersin'de yerleşik şirketlerin dış ticaret taşımalarında, ihracatta, ton bazında, denizyolu ile taşımanın % 42,71'lik bir paya sahip olduğu görülmektedir. Bu rakama, deniz aracında motorlu kara taşıtları ile taşıma (feribotla taşınan taşıtlar vb.) ve deniz aracında treyler ve yarı treyler ile taşıma (Ro-Ro) modlarının payları (% 0,39 ve % 4,27) da eklendiğinde, ihracat içerisinde denizyolu ile yapılan taşımanın oranı % 47,37'ye ulaşmaktadır.

Mersin'den denizyolu taşımacılığının, Taşucu Limanı'ndan yapılan çok küçük miktardaki taşıma dışında, hemen hemen tamamı, doğal olarak, Mersin Limanı üzerinden yapılmaktadır. Dolayısıyla, bu bölümde Mersin Limanı'ndan yapılan uluslararası denizyolu taşıması ayrıntılı olarak incelenecektir.

Mersin Limanı'nda 2003-2008 döneminde (2008 yılı için 1 Ocak-31 Ağustos dönemi) elleçlenen toplam kargonun (genel kargo, kuru/sıvı dökme yük ve konteynerize yük) aylık bazda yükleme ve boşaltma olarak ticari işlem tipine göre (yurtiçi taşıma, ihracat, ithalat ve transit olarak) dağılımı da 1.232'de verilmiştir. Ayrıca, yine aynı dönem için, yıllık bazda dağılım da görsel bir karşılaştırma yapılabilmesi için Şekil 1.195 Şekil 1.195'de gösterilmektedir.

Not: Her iki veri de MDTO'dan alınmış olmasına karşın Tablo 1.240'da verilen yıllık toplam kargo miktarları ile Bölüm 1.4.5.1. Tablo 1.161'de verilen yıllık toplam kargo miktarları arasında küçük farklar bulunmaktadır. Bu fark,

geçmiş aylara ait verilerde, sonradan yapılan düzeltmelerin geriye dönük olarak aylık veri tablolarında işlenmeyip, yıllık toplam veri tablosunda işlenmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak, bu farklar çok küçük düzeylerde olup, bu raporda yer alan tespitleri etkileyecek düzeyde değildir.



Şekil 1.195: Mersin Limanı'nda 2003-2008 Döneminde Elleçlenen Kargonun Dağılımı (Ton)

Kaynak: MDTO

* 2008 yılı rakamları, 01.01-31.08.2008 dönemini kapsamaktadır

	YÜKLENEN (TON)				İNDİRİLEN (TON)				GENEL TOPLAM (TON)
	YURTIÇİ	İHRACAT	TRANSİT	TOPLAM	YURTIÇİ	İTHALAT	TRANSİT	TOPLAM	
2008 (01.01.-31.08)									
OCAK	17.389	423.862	51.644	492.895	98.368	648.166	78.744	825.278	1.318.173
ŞUBAT	18.605	515.599	29.732	563.936	63.908	641.194	65.472	770.574	1.334.510
MART	21.700	567.519	44.641	633.860	97.621	716.036	81.192	894.849	1.528.709
NİSAN	9.368	574.927	73.816	658.111	72.148	662.796	80.241	815.185	1.473.296
MAYIS	26.262	593.959	101.768	721.989	67.683	659.462	94.672	821.817	1.543.806
HAZİRAN	29.591	771.869	72.557	874.017	153.005	874.851	106.703	1.134.559	2.008.576
TEMMUZ	33.501	738.700	68.898	841.099	99.404	908.989	100.903	1.109.296	1.950.395
AĞUSTOS	32.501	638.882	117.614	788.997	54.400	874.000	170.727	1.099.127	1.888.124
TOPLAM	188.917	4.825.317	560.670	5.574.904	706.537	5.985.494	778.654	7.470.685	13.045.589
2007									
OCAK	5.413	488.797	58.313	552.523	87.522	565.656	79.483	732.661	1.285.184
ŞUBAT	14.500	549.201	39.422	603.123	99.596	670.811	74.401	844.808	1.447.930
MART	28.900	432.859	42.423	504.182	97.149	715.953	71.263	884.364	1.388.547
NİSAN	34.669	492.618	50.509	577.796	77.360	737.144	80.568	895.072	1.472.868
MAYIS	18.403	535.140	45.842	599.385	91.290	795.068	90.195	976.553	1.575.939
HAZİRAN	16.846	527.581	55.734	600.161	72.281	681.787	79.192	833.260	1.433.422
TEMMUZ	36.032	626.343	75.069	737.444	87.587	597.193	77.378	762.158	1.499.602
AĞUSTOS	31.633	593.237	62.813	687.683	98.561	782.159	64.749	945.469	1.633.152
EYLÜL	29.046	609.187	42.388	680.621	91.400	683.429	65.557	840.387	1.521.007
EKİM	43.053	501.992	35.246	580.291	85.137	709.266	86.909	881.312	1.461.603
KASIM	33.291	571.701	46.911	651.904	116.854	661.705	77.885	856.444	1.508.348
ARALIK	23.260	558.361	43.192	624.812	98.712	855.175	83.230	1.037.117	1.661.929
TOPLAM	315.047	6.487.016	597.862	7.399.925	1.103.451	8.455.347	930.808	10.489.606	17.889.531
2006									
OCAK	23.172	346.908	24.075	394.155	60.838	561.147	48.329	670.314	1.064.468
ŞUBAT	27.292	387.633	30.139	445.063	58.100	587.100	40.535	685.735	1.130.799
MART	39.450	407.358	30.685	477.493	69.640	683.533	41.186	794.359	1.271.851
NİSAN	31.300	551.838	36.660	619.798	76.951	662.226	55.246	794.423	1.414.221
MAYIS	30.640	412.990	31.735	475.364	70.943	583.462	60.798	715.203	1.190.568
HAZİRAN	31.801	503.653	37.702	573.157	123.473	659.430	74.881	857.784	1.430.940
TEMMUZ	21.024	578.776	38.553	638.353	92.189	633.486	69.539	795.214	1.433.568
AĞUSTOS	26.049	534.431	49.961	610.441	63.375	641.650	105.947	810.973	1.421.413
EYLÜL	30.957	554.059	46.463	631.478	74.295	672.092	102.475	848.862	1.480.340
EKİM	16.700	533.410	35.735	585.845	90.046	563.212	86.234	739.492	1.325.337
KASIM	24.433	521.567	45.899	591.900	88.282	668.947	95.269	852.497	1.444.397
ARALIK	14.204	569.787	49.645	633.637	115.582	632.133	90.140	837.854	1.471.491
TOPLAM	317.022	5.902.410	457.250	6.676.683	983.715	7.548.417	870.578	9.402.710	16.079.392
2005									
OCAK	31.820	315.916	26.903	374.639	51.829	668.178	71.019	791.027	1.165.666
ŞUBAT	32.080	344.107	15.216	391.403	65.618	589.743	66.346	721.707	1.113.109
MART	35.390	431.386	23.450	490.226	88.344	909.411	72.271	1.070.026	1.560.252
NİSAN	27.143	369.064	32.757	428.965	89.805	729.064	61.805	880.674	1.309.638
MAYIS	31.700	465.157	23.327	520.184	60.735	691.596	81.469	833.800	1.353.984
HAZİRAN	24.575	389.134	29.475	443.184	64.891	715.401	58.666	838.959	1.282.143
TEMMUZ	25.130	353.924	26.680	405.735	59.866	797.236	67.947	925.049	1.330.784

AĞUSTOS	42.490	350.371	33.243	426.103	73.780	803.031	82.104	958.915	1.385.018
EYLÜL	37.904	436.928	28.737	503.569	65.999	723.285	68.815	858.099	1.361.668
EKİM	21.700	442.788	22.156	486.644	49.468	661.484	80.646	791.598	1.278.242
KASIM	30.200	420.860	41.849	492.908	53.750	626.351	64.555	744.657	1.237.565
ARALIK	21.600	441.646	19.416	482.661	67.883	754.724	44.897	867.504	1.350.165
TOPLAM	361.732	4.761.280	323.209	5.446.221	791.968	8.669.505	820.540	10.282.013	15.728.233
2004									
OCAK	28.204	276.586	28.194	332.984	45.910	796.651	44.975	887.536	1.220.520
ŞUBAT	33.420	328.839	23.550	385.809	68.344	766.620	61.205	896.170	1.281.979
MART	46.545	356.335	18.614	421.494	66.029	651.900	78.632	796.561	1.218.055
NİSAN	40.994	358.765	26.727	426.487	65.262	862.075	117.905	1.045.243	1.471.730
MAYIS	35.150	461.901	27.352	524.402	89.058	983.452	62.368	1.134.878	1.659.280
HAZİRAN	31.909	447.474	19.422	498.805	71.245	995.460	68.031	1.134.736	1.633.541
TEMMUZ	32.502	375.128	25.898	433.529	107.659	658.184	96.681	862.524	1.296.052
AĞUSTOS	50.345	398.132	100.470	548.947	96.432	727.029	90.022	913.483	1.462.429
EYLÜL	30.746	389.063	22.062	441.871	88.285	600.634	77.573	766.492	1.208.363
EKİM	39.660	379.985	38.539	458.184	105.600	734.682	81.945	922.227	1.380.411
KASIM	22.780	382.399	22.540	427.719	91.279	689.515	78.181	858.975	1.286.694
ARALIK	33.780	383.353	18.501	435.634	105.527	790.795	71.151	967.473	1.403.107
TOPLAM	426.035	4.537.959	371.870	5.335.864	1.000.630	9.256.996	928.670	11.186.296	16.522.160
2003									
OCAK	57.835	377.551	23.767	459.153	45.432	563.513	38.814	647.760	1.106.912
ŞUBAT	46.368	306.406	17.305	370.079	171.891	408.173	31.978	612.042	982.120
MART	50.598	427.889	22.468	500.955	54.796	634.672	31.688	721.156	1.222.111
NİSAN	41.343	493.938	12.610	547.891	62.606	653.682	44.635	760.923	1.308.815
MAYIS	24.750	453.794	23.857	502.401	87.287	535.465	41.711	664.463	1.166.864
HAZİRAN	53.226	379.569	24.000	456.795	73.207	803.860	43.627	920.693	1.377.488
TEMMUZ	52.619	503.143	24.023	579.785	103.397	660.076	55.123	818.596	1.398.381
AĞUSTOS	63.808	356.887	17.518	438.214	79.526	773.196	55.506	908.227	1.346.441
EYLÜL	46.451	345.757	24.946	417.154	92.989	635.523	97.795	826.307	1.243.461
EKİM	59.555	396.011	31.504	487.070	125.390	599.863	62.370	787.623	1.274.692
KASIM	50.056	336.321	29.250	415.627	116.126	949.174	100.002	1.165.302	1.580.929
ARALIK	54.771	416.912	42.613	514.295	80.410	591.066	55.091	726.567	1.240.863
TOPLAM	601.380	4.794.178	293.861	5.689.418	1.093.057	7.808.261	658.341	9.559.659	15.249.077

Tablo 1.240: Mersin Limanı'nda 2003-2008 Döneminde Elleçlenen Kargonun Dağılımı (Ton)

Şekil 1.195'de görsel olarak verilmiş olan dağılımın rakamsal gösterimi olarak, yükleme ve boşaltmada, ticari işlem türüne göre (yurtiçi, ihracat, ithalat, transit) tonajların toplam tonaja oranı da Tablo 1.241'de verilmiştir.

	YÜKLENEN			İNDİRİLEN		
	YURTIÇİ	İHRACAT	TRANSİT	YURTIÇİ	İTHALAT	TRANSİT
2008	3,39%	86,55%	10,06%	9,46%	80,12%	10,42%
2007	4,26%	87,66%	8,08%	10,52%	80,61%	8,87%
2006	4,75%	88,40%	6,85%	10,46%	80,28%	9,26%
2005	6,64%	87,42%	5,93%	7,70%	84,32%	7,98%
2004	7,98%	85,05%	6,97%	8,95%	82,75%	8,30%
2003	10,57%	84,26%	5,17%	11,43%	81,68%	6,89%
ORTALAMA	6,27%	86,56%	7,18%	9,75%	81,63%	8,62%

Tablo 1.241: Mersin Limanı'nda 2003-2008 Döneminde Ticari İşlem Türüne Göre Tonajların Toplam Tonaja Oranı (%)

Kaynak: MDTO verileri

* 2008 yılı için 01.01-31.08.2008 dönemi verileri baz alınmıştır.

* Not: Gerek Tablo 1.232'de ve gerekse Tablo 1.233'de yer alan "Transit" rakamları,

- Mersin Limanı'na gelip; transit gümrük işlemi yapılarak, fiili olarak Türkiye Gümrük Sahası içine girmesine karşın, ithalat (millileştirme) işlemi yapılmaksızın üçüncü bir ülkeye sevk edilen yükler ile
- Yalnızca liman sahasına indirilerek liman gümrüklü sahasından çıkartılmaksızın, bir başka gemiye yüklenerek üçüncü bir ülkeye sevk edilen, başka bir deyişle yalnızca aktarma (transshipment) işlemi yapılan yükleri içermektedir.

Mersin Lojistik Strateji Planı raporunun hazırlanma amaçlarından biri; Mersin Limanı'nın bir hub liman/aktarma limanı olabilme potansiyelinin araştırılması olduğundan, Tablo 1.233'de yer alan oranların incelenmesi oldukça önemlidir. Zira genel anlamda, Dünya'da hub limanı ya da aktarma limanı olarak adlandırılan limanlarda transit ve özellikle aktarma (transshipment) işlem hacmi, toplam kargo hacminin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

Tablo 1.233'deki oranlar incelendiğinde, transit işlemi yapılan (transit taşıma+aktarma) yük miktarının toplam kargo hacmine oranının yıllar içinde gelişme göstererek, 2003 yılında yüklemede % 5,1 ve boşaltmada % 6,89 iken 2008 yılında yüklemede % 10,06'ya ve boşaltmada % 10,42'ye çıktığı görülmektedir. Ancak, yine de incelenen dönemin ortalaması olarak, transit işlem gören yük miktarı yüklemede % 7,18, boşaltmada ise % 8,62 düzeyindedir.

Buna karşılık aynı dönemde, dönemsel ortalama olarak, yüklemede ihracatın payı % 86,56 ve boşaltmada ithalatın payı % 81,63 düzeyindedir. Bu sonuçlar da göstermektedir ki: Mersin Limanı, mevcut durumuyla, bir aktarma limanı olmaktan çok, özellikle Türkiye için bir milli ihracat/ithalat çıkış kapısı (national gateway port) fonksiyonu üstlenmiş durumdadır.

Bu konuyla ilgili olarak, yakın coğrafyamızdan bir karşılaştırma yapabilmek açısından, Mısır'ın Güneydoğu Akdeniz'de yer alan İskenderiye (Alexandria), Dimyat (Damietta), Said (Port Said) ve

Doğu Said (Port Said East) limanlarının 2007 yılı toplam kargo hacimleri içerisinde transit yük miktarı ve oranı ile bu limanlarda elleçlenen konteynerler için transit işlemi yapılanların toplam konteyner sayısına oranı Tablo 1.242’de verilmiştir.

	YÜKLENEN				İNDİRİLEN			
	TRANSİT	ORAN	DİĞER	TOPLAM	TRANSİT	ORAN	DİĞER	TOPLAM
TOPLAM KARGO (1000 TON)								
ALEXANDRIA	47	0,66%	7.105	7.152	54	0,41%	13.028	13.082
DAMIETTA	3.426	26,21%	9.643	13.069	3.629	27,88%	9.386	13.015
PORT SAID	3.444	67,77%	1.638	5.082	3.654	61,66%	2.272	5.926
DOĞU PORT SAID	6.525	89,80%	741	7.266	6.607	96,64%	230	6.837
KONTEYNER (YÜKLENEN+İNDİRİLEN) (TEU)								
ALEXANDRIA	10.691	2,27%	460.643	471.334				
DAMIETTA	744.335	83,24%	149.850	894.185				
PORT SAID	779.084	74,70%	263.869	1.042.953				
DOĞU PORT SAID	1.620.087	94,58%	92.765	1.712.852				

Tablo 1.242: Mısır’ın Akdeniz’deki Limanlarının Toplam Kargo Hacmi Ve Konteyner Trafiki İçinde Transit İşlem Oranı
Kaynak: Mısır Deniz Taşımacılığı Sektörü web sitesi (www.mts.gov.eg)

Tablo 1.234’de görüldüğü üzere, Alexandria Limanı’nda transit işlemi yapılan yük miktarının toplam kargo hacmine oranı çok düşük düzeyde (yüklemede % 0,66, boşaltmada % 0,41) iken; bu oran sırasıyla Damietta, Port Said ve Doğu Port Said limanlarında giderek artmakta, özellikle Doğu Port Said Limanı’nda toplam yük hacminin çok büyük kısmını (yüklemede % 89,80, boşaltmada % 96,64) transit işlemi yapılan yükler oluşturmaktadır.

Konteyner elleçlemesine bakıldığında ise, yine Alexandria Limanı’nda transit işlem oranı düşük olup; diğer üç limanda oldukça yüksek ve özellikle Doğu Port Said limanında dikkat çekici (%94,58) düzeydedir.

Bu veriler ışığında, Alexandria Limanı’nın Mısır için bir ihracat/ithalat limanı olarak kullanıldığı, Damietta Limanı’nın yarı ithalat/ihracat, yarı aktarma, ve Port Said ve özellikle Doğu Port Said Limanı’nın ise aktarma limanı işlevi gördüğü söylenebilir. Port Said ve Doğu Port Said Limanları, Süveyş Kanalı’nın Kuzey girişinin Doğu ve Batı yanındaki, Akdeniz’den Doğu’ya yapılan deniz taşımalarının ana rotaları üzerinde (başka bir seçenek bulunmamaktadır) yer alan son derece uygun coğrafi konumları ile ideal aktarma limanı durumundadırlar. Zaten, yeni bir liman olan Doğu Port Said Limanı’nın kuruluş amacı da, Akdeniz içinde sefer yapan hatlar ile Süveyş Kanalı üzerinden geçiş yapan hatlar arasında aktarma işlemini gerçekleştirmektir.

Bu anlamda, Mersin Limanı, hâlihazırdaki, genişlemeye pek de olanak vermeyen mevcut alanında, hem Türkiye için Akdeniz’e açılan bir ihracat/ithalat limanı ve hem de bölgesel bir aktarma limanı fonksiyonlarını bir arada sürdürmek ve geliştirmek gibi bir durumla karşı karşıyadır.

Yine de, Mersin Limanı'nda transit işlemleri gören yükün toplam yük içerisindeki oranının giderek artıyor olması, limanın bir hub liman/aktarma limanı olması yönünde olumlu bir gelişme olarak görülebilir. Bu gelişmeye paralel olarak, mevcut liman işletmecisinin (MIP) açıklamış olduğu, limanın aktarma fonksiyonunu artırmaya yönelik politikası da bu konuda önemli katkı sağlayacaktır. Ancak, bu noktada, ülkemizin Akdeniz kıyısında, Mersin Limanı gibi tüm yük tiplerinin elleçlenmesine olanak sağlayan altyapı, ekipman ve hacime sahip başka bir limanın bulunmamasından dolayı, limanın ithalat/ihracat yüklerini elleçleme fonksiyonunun da göz ardı edilmemesi, aksamaya uğratılmaması ve paralel olarak geliştirilmesi, gerek taşımacılık ve gerekse dış ticaret açısından son derece önemli ve gereklidir.

Ülkemizin Akdeniz'deki ihracat/ithalat çıkış kapısı olarak, Mersin Limanı'nda pek çok farklı cins malın yükleme ve boşaltması yapılmaktadır. Mersin Limanı'nda, 2008 yılının ilk 8 ayında (01.01.-31.08.2008) elleçlenen toplam kargonun, tonaj olarak, mal cinslerine göre aylık bazda dağılımı ve genel toplama oranları 1.235'de verilmiştir. Tabloda yurtiçi denizyolu (Türk limanları arası kabotaj) taşıma rakamları yer almamakta olup; bu veriler Bölüm 4.10.2'de incelenecektir.

Tablo 1.235 incelendiğinde, aşağıdaki tespitler yapılabilir:

- İhracat yüklemelerinde en büyük payı % 35,55 ile Mineraller almaktadır. Mermer, granit ve traverten gibi doğal taşlar ve madenler de Mineraller ana başlığı altında yer almaktadır. Mineraller'i % 17,34 ile Genel Kargo (Tablo'da belirtilen diğer kalemlere girmeyen tüm yükler, % 15,05 ile Çimento, % 8,55 ile Muhtelif Gıda ve % 7,66 ile Kimyasallar izlemektedir.
- Yüklemede transit işlemleri yapılan yüklerde % 36,03 ile Çimento öne çıkmakta; onu % 32,72 ile Genel Kargo ve % 22,78 ile Konteyner (yüklemesi yapılan boş konteynerlerin daraları da yük olarak toplama eklenmektedir) izlemektedir. Bu üç kalemin toplam içindeki payı % 91,53'e ulaşmaktadır.
- İthalat elleçlemesinde en büyük payı % 35,08 ile Petrol Ürünleri (akaryakıt vb.) almaktadır. Onu % 13,72 ile Kimyasallar, % 13,49 ile Genel Kargo, % 7,71 ile Tahıl, Hububat ve % 5,91 ile Nebati Yağ izlemektedir.
- Boşaltmada transit işlemleri yapılan yüklerde ise; Genel Kargo % 32,09'luk pay ile ilk sırada yer almakta ve daha sonra sırasıyla % 19,30 ile Konteyner, % 12,32 ile Meyve, ve % 11,62 ile Dondurulmuş Et gelmektedir.

Dünya'da denizyolu ile yük taşımacılığında, son yıllarda süregelen ve giderek artan eğilim daha çok konteynerizasyona yönelmek yönündedir. Bu da, denizyolu ile taşınacak yüklerin, mümkün olduğunca, uluslararası standartlardaki metal konteynerler içerisinde taşınması demektir. Petrol

gibi bir takım özellikli yükler, yüksek miktardaki sıvı dökme yükler ve standart konteynere sığması mümkün olmayan ya da tek parça olup; ağırlığı konteynerin taşıma kapasitesinin üzerinde olan yükler dışında, hemen tüm yük cinslerinin konteynerler içerisinde taşınmasına çalışılmaktadır.

Konteynerizasyon, yüklerin liman sahasında yüklenmesi ve indirilmesinde çok büyük kolaylık ve hız sağlamakta; konteynerlerin uluslararası standartlardaki boyutları sayesinde hacimsel hesaplamalarda ve gemi üzerinde yerleştirilmelerinde çok pratik bir uygulama olmakta, kısıtlı liman alanlarında, üstüste istiflenebilmeleri sayesinde sahada stoklama kapasitesini önemli ölçüde artırmakta, ayrıca konteynerler kapalı metal kaplar olarak yükün güvenli şekilde muhafazasını ve taşınmasını sağlamakta ve bu sayede, dökme yüklerin aksine, sahada ayrı bir kapalı depolama alanına ihtiyaç duyulmamaktadır. Bunun yanısıra, limanlardaki aktarma (transshipment) işlemlerinde çok büyük kolaylık sağlamaktadır.

Son yıllarda, Dünya tersanelerinin, aldıkları konteyner gemisi siparişlerinin, diğer dökme yük gemisi siparişlerinden (petrol tankerleri hariç) önemli miktarda fazla olması da, konteynerizasyona olan güçlü eğilimin bir göstergesidir.

Dünya'daki genel eğilime paralel olarak, Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam kargo içerisinde, konteynerize (konteyner içinde) yüklerin payı da gün geçtikçe artmaktadır. Daha önce Bölüm 1.4.5.1 Tablo 1.162'de verildiği gibi, bu pay, 2006 yılında % 39,5 iken, 2007 yılında % 44,1'e ve 2008'in ilk 6 aylık döneminde % 46,4'e çıkmıştır.

MAL CİNSİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	TOPLAM	ORAN
YÜKLENEBEN - İHRACAT (TON)										
ÇİMENTO	45.178	68.178	74.115	114.68 ₃	97.822	107.961	128.790	89.697	726.423	15,05%
TAHİL, HUBUBAT	1.731	5.832	7.050	2.152	1.642	2.089	5.777	14.896	41.167	0,85%
KİMYASALLAR	40.944	43.094	39.737	41.530	43.376	62.499	49.987	48.630	369.797	7,66%
NARENCİYE	10.196	1.166	335	277	1.092	41	284	231	13.621	0,28%
KONTEYNER		325						232	557	0,01%
İNŞAAT MAKİNELERİ	477	2.727	861	1.793	990	1.914	1.817	1.769	12.347	0,26%
PAMUK	4.570	5.963	4.679	4.150	4.571	2.447	3.257	3.286	32.924	0,68%
GÜBRE		50		25		15.672	5.271	18	21.036	0,44%
MUHT. GIDA	53.327	56.759	61.370	49.828	46.999	45.843	49.762	48.448	412.336	8,55%
DONDURULMUŞ ET	86	196	268	196	172	367	260	170	1.715	0,04%
MEYVE	1.993	2.253	1.823	2.706	1.275	1.058	430	2.486	14.025	0,29%
GENEL KARGO	69.864	94.131	101.31 ₁	86.993	115.48 ₉	113.030	124.786	131.059	836.661	17,34%
CAM	7.844	8.008	11.976	14.496	14.254	15.250	13.127	7.641	92.598	1,92%
BAKLİYAT	13.362	13.630	16.663	10.388	6.001	4.479	8.560	10.817	83.899	1,74%
MAKİNE VE AKSAMİ	2.056	939	1.142	1.740	2.648	3.337	2.170	2.798	16.829	0,35%
MİNERALLER	130.89 ₁	165.45 ₀	149.18 ₇	204.54 ₃	194.39 ₉	333.312	305.798	232.045	1.715.62₅	35,55%
PETROL ÜRÜNLERİ	579	3.902	28.646	3.219	12.253	4.901	243	1.513	55.255	1,15%
PİRİNÇ	307	27	1.455	307	463	4.321	2.476	343	9.698	0,20%
SODYUM KARBONAT	24.030	24.988	29.960	11.078	24.080	36.826	21.552	18.673	191.186	3,96%
ŞEKER		98	450	93	63	802	154	308	1.968	0,04%
TEKSTİL	15.389	16.914	17.320	16.297	19.398	14.950	13.157	14.370	127.795	2,65%
AĞAÇ, KERESTE	46	119	103	629	296	254	288	934	2.670	0,06%
NEBATİ YAĞ	229	426	18.608	7.515	6.409	320	418	8.140	42.065	0,87%
TAŞITLAR	765	425	458	290	268	199	334	379	3.118	0,06%
TOPLAM	423.86 ₂	515.59 ₉	567.51 ₉	574.92 ₇	593.95 ₉	771.869	738.700	638.882	4.825.31 ₆	100,00%
YÜKLENEBEN - TRANSİT (TON)										
ÇİMENTO	8.200	1.000	8.911	37.230	62.304	28.567	27.024	28.752	201.989	36,03%
TAHİL, HUBUBAT	108								108	0,02%
KİMYASALLAR	53	1.518	958	532	1.359	96	228	763	5.507	0,98%
NARENCİYE	94	466							560	0,10%
KONTEYNER	19.796	16.309	13.733	14.840	14.565	16.736	16.087	15.648	127.715	22,78%
İNŞAAT MAKİNELERİ					45	60		278	383	0,07%
PAMUK	127	527	607		77	33	43	287	1.702	0,30%
GÜBRE						40	20		60	0,01%
MUHT. GIDA	8.044	563	2.179	1.054	2.239	320	1.488	1.951	17.837	3,18%
DONDURULMUŞ ET		5	222	196	86	29			538	0,10%
MEYVE	793	154	2.996	1.085	615	1.425	769	469	8.307	1,48%
GENEL KARGO	13.030	8.472	12.747	17.127	19.035	23.810	21.109	68.137	183.469	32,72%
CAM			44					88	131	0,02%
BAKLİYAT	228	107	84	111	95		185	24	833	0,15%

MAKİNE VE AKSAMI			489	3	44	74	84	5	699	0,12%
MİNERALLER	190		350	183	14	8	145		890	0,16%
PETROL ÜRÜNLERİ			785						785	0,14%
PİRİNÇ			46						46	0,01%
SODYUM KARBONAT							21		21	0,00%
ŞEKER				596	460	135		135	1.327	0,24%
TEKSTİL	961	399	439	598	513	706	1.469	811	5.898	1,05%
AĞAÇ, KERESTE		48	27		22	40			137	0,02%
NEBATİ YAĞ	18		22		14	14		35	103	0,02%
TAŞITLAR		164	1	261	280	464	225	230	1.625	0,29%
TOPLAM	51.644	29.732	44.641	73.816	101.768	72.557	68.898	117.614	560.670	100,00%
İNDİRİLEN - İTHALAT (TON)										
ÇİMENTO	2					25	300	692	1.019	0,02%
TAHİL, HUBUBAT	21.971	83.962	74.416	63.464	55.432	19.058	55.592	87.777	461.672	7,71%
KİMYASALLAR	113.258	82.950	83.978	92.739	121.655	123.660	98.388	104.721	821.349	13,72%
NARENCİYE	24	100	102	1.978	561	743	573	128	4.208	0,07%
KONTEYNER								173	173	0,00%
İNŞAAT MAKİNELERİ	714	1.022	755	708	359	179	1.034	451	5.222	0,09%
PAMUK	33.563	18.578	21.321	32.060	24.897	26.993	35.149	23.381	215.941	3,61%
GÜBRE	24.680	9.909	39.420	13.821	3.444	5.904	303	24.669	122.151	2,04%
MUHT. GIDA	39.961	20.155	25.069	46.239	24.281	42.454	27.437	28.485	254.081	4,24%
DONDURULMUŞ MEYVE								71	71	0,00%
DONDURULMUŞ ET	2.192	1.407	957	2.356	729	1.659	1.895	2.859	14.055	0,23%
MEYVE	2.036	5.364	6.197	5.086	729	1.588	4.242	4.582	29.824	0,50%
GENEL KARGO	85.152	90.039	97.678	97.043	94.123	119.066	111.063	113.265	807.431	13,49%
CAM	2.855	778	2.307	3.579	1.076	1.887	3.301	1.399	17.183	0,29%
BAKLİYAT	14.790	13.942	18.211	20.999	13.661	9.247	16.142	18.329	125.321	2,09%
CANLI HAYVAN	25								25	0,00%
MAKİNE VE AKSAMI	1.814	1.511	1.031	1.820	1.140	2.251	2.844	2.521	14.932	0,25%
MİNERALLER	16.716	19.175	9.398	2.173	24.513	52.082	31.016	35.369	190.442	3,18%
PETROL ÜRÜNLERİ	193.279	207.114	243.305	164.193	217.220	346.460	420.625	307.705	2.099.900	35,08%
PİRİNÇ	15.730	8.253	18.266	45.802	12.529	23.396	22.854	9.110	155.940	2,61%
SODYUM KARBONAT	3.042					50	252		3.344	0,06%
ŞEKER	174			677	147	2.331		109	3.438	0,06%
TEKSTİL	32.242	24.780	28.964	33.457	33.391	34.226	38.300	44.472	269.832	4,51%
AĞAÇ, KERESTE	607	3.454	719	1.565	1.201	367	485	655	9.055	0,15%
NEBATİ YAĞ	42.845	48.156	43.486	31.519	28.070	60.922	36.424	62.551	353.973	5,91%
TAŞITLAR	492	544	459	1.517	303	303	769	526	4.913	0,08%
TOPLAM	648.166	641.194	716.036	662.796	659.462	874.851	908.989	874.000	5.985.494	100,00%
İNDİRİLEN - TRANSİT (TON)										
ÇİMENTO		3.011		115				2.619	5.745	0,74%
TAHİL, HUBUBAT	1.076	8	24	99		61		14	1.281	0,16%

KİMYASALLAR	2.747	2.176	2.455	3.095	5.974	3.171	4.429	13.020	37.067	4,76%
NARENCİYE	512		106		24	201			843	0,11%
KONTEYNER	12.100	9.317	16.610	17.106	19.592	28.904	23.818	22.844	150.292	19,30%
İNŞAAT MAKİNELERİ	5	72	486	843	49	789	366	960	3.570	0,46%
PAMUK	7.907	1.539	994	4.379	267	1.185	8.536	3.505	28.311	3,64%
GÜBRE	22		16	22	21	20.022		162	20.264	2,60%
MUHT. GIDA	2.449	3.642	2.324	3.685	6.065	2.664	2.352	4.301	27.482	3,53%
DONDURULMUŞ MEYVE									0	0,00%
DONDURULMUŞ ET	6.533	15.245	18.285	9.912	10.732	14.315	5.274	10.222	90.518	11,62%
MEYVE	15.039	7.529	11.594	11.885	21.873	5.083	11.274	11.644	95.921	12,32%
GENEL KARGO	19.660	18.078	20.959	20.901	23.910	24.515	36.071	85.773	249.867	32,09%
CAM	298	32	48	9	11	372	187	1.674	2.631	0,34%
BAKLİYAT	432	139	1.076	1.110	825	145	510	155	4.392	0,56%
CANLI HAYVAN									0	0,00%
MAKİNE VE AKSAMI	993	102	1.411	112	113	160	84	734	3.709	0,48%
MİNERALLER	2.184		397	81	339	400	1.447	2.688	7.535	0,97%
PETROL ÜRÜNLERİ	86	740	132	536	31	20	27	66	1.638	0,21%
PİRİNÇ	2.641	632	984	2.403	732	23	769	2.179	10.363	1,33%
SODYUM KARBONAT							82		82	0,01%
ŞEKER	406	532	596	1.128	1.994	396	787	814	6.653	0,85%
TEKSTİL	2.148	1.611	1.443	1.597	1.093	2.037	1.908	2.892	14.729	1,89%
AĞAÇ, KERESTE	143	310	399	468	420	186	458	127	2.513	0,32%
NEBATİ YAĞ	48	18	110	42	63		264	219	764	0,10%
TAŞITLAR	1.315	738	744	715	544	2.055	2.258	4.113	12.483	1,60%
TOPLAM	78.744	65.472	81.192	80.241	94.672	106.703	100.903	170.727	778.654	100,00 %

Tablo 1.243: Mersin Limanı'nda 2008 Yılı'nın İlk 8 Ayında (01.01.-31.08.2008) Elleçlenen Kargonun Mal Cinsine Göre Dağılımı (Ton)

Mersin Limanı'nda 2003-2008 döneminde (2008 yılı için 1 Ocak-31 Ağustos dönemi) elleçlenen konteynerlerin aylık bazda yükleme ve boşaltma olarak dağılımı Tablo 1.245'de verilmiştir.

Not: Toplam kargo hacminde olduğu gibi; her iki veri de MDTO'dan alınmış olmasına karşın Tablo 1.237'de verilen yıllık toplam elleçlenen konteyner miktarları ile Bölüm 1.4.5.1. Tablo 1.163'de verilen yıllık toplam elleçlenen konteyner miktarları arasında küçük farklar bulunmaktadır. Bu fark, geçmiş aylara ait verilerde, sonradan yapılan düzeltmelerin geriye dönük olarak aylık veri tablolarında işlenmeyip, yıllık toplam veri tablosunda işlenmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak, bu farklar çok küçük düzeylerde olup, bu raporda yer alan tespitleri etkileyecek düzeyde değildir.

Tablo 1.245’de görüleceği üzere, limanda yüklenen/indirilen konteynerlerin bir kısmı, içinde herhangi bir yük bulunmayan boş konteynerlerdir. Toplam elleçlenen konteynerler içinde boş konteynerlerin oranı ise yıllar bazında aşağıda verilmiştir.

	YÜKLENEN		İNDİRİLEN	
	DOLU (%)	BOŞ (%)	DOLU (%)	BOŞ (%)
2008	77,66%	22,34%	75,18%	24,82%
2007	70,63%	29,37%	81,44%	18,56%
2006	75,33%	24,67%	77,69%	22,31%
2005	71,56%	28,44%	75,18%	24,82%
2004	76,06%	23,94%	78,37%	21,63%
2003	73,85%	26,15%	74,58%	25,42%

Tablo 1.244: Mersin Limanı’nda Elleçlenen Boş Konteynerlerin Toplam Konteyner Sayısına Oranı
Kaynak: MDTO

Tablo 1.244’de görüldüğü gibi, elleçlenen toplam konteynerlerin yüklemde % 22,34 ila %29,37’sini, boşaltmada da % 18,56 ila % 25,42’sini boş konteynerler oluşturmaktadır.

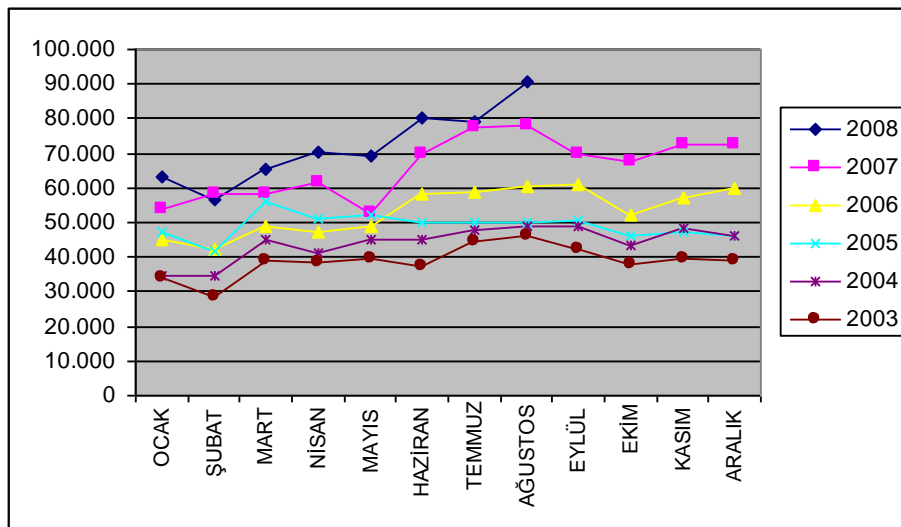
Küresel bir örnek oluşturması açısından, Dünya’nın en büyük limanlarından olan Rotterdam Limanı’nda 2007 yılında elleçlenen konteynerlerin, yüklemde % 23,17’si, boşaltmada ise % 20,50’si boş konteynerlerdir. Bu açıdan, Mersin Limanı’nda elleçlenen boş konteyner oranı genel olarak Dünya limanları ile benzer seviyede seyretmektedir.

2001-2008 dönemi için yıl içinde elleçlenen konteyner sayısının (TEU) aylara göre değişimi Şekil 1.196’da gösterilmiştir. Şekil 1.196’da görüldüğü üzere, 2003, 2004 ve 2005 yıllarında aylara göre elleçlenen konteyner sayısı genelde yatay bir seyir izlemiş olup; 2006 ve özellikle 2007 yıllarında Haziran-Temmuz-Ağustos döneminde belirli bir artış periyodu yaşanmış, daha sonra kısa süreli bir inişin ardından yıl sonuna doğru tekrar bir artış gözlenmiştir. Sonuç olarak, yaz dönemindeki bu artış, genel olarak Mersin’in dış ticaret hacminde bu aylarda görülen artışla paralel bir eğilim göstermektedir. 2008 yılının ilk altı ayına bakıldığında ise sürekli artış yönünde bir eğilim görülmekte olup, yılın geri kalanı için veriler sağlanmadan bu trendin ne şekilde devam edeceğini söylemek mümkün değildir.

	YÜKLELEN (TEU)			İNDİRİLEN (TEU)			GENEL TOPLAM (TEU)
	DOLU	BOŞ	TOPLAM	DOLU	BOŞ	TOPLAM	
2008 (01.01.-31.08)							
OCAK	20.837	9.472	30.309	26.886	5.839	32.725	63.034
ŞUBAT	22.699	8.176	30.875	21.436	4.502	25.938	56.813
MART	26.210	6.780	32.990	24.362	7.993	32.355	65.345
NİSAN	25.454	7.292	32.746	29.139	8.203	37.342	70.088
MAYIS	27.162	7.222	34.384	25.738	9.359	35.097	69.481
HAZİRAN	31.282	8.085	39.367	27.020	13.815	40.835	80.202
TEMMUZ	29.652	7.973	37.625	29.796	11.466	41.262	78.887
AĞUSTOS	35.792	8.020	43.812	35.446	11.383	46.829	90.641
TOPLAM	219.088	63.020	282.108	219.823	72.560	292.383	574.491
2007							
OCAK	18.891	7.186	26.077	22.320	5.184	27.504	53.581
ŞUBAT	21.782	6.581	28.363	24.115	5.734	29.849	58.212
MART	21.033	8.451	29.484	24.755	4.262	29.017	58.501
NİSAN	21.455	7.874	29.329	26.553	5.460	32.013	61.342
MAYIS	19.156	4.812	23.968	23.946	4.596	28.542	52.510
HAZİRAN	24.012	9.284	33.296	30.199	6.096	36.295	69.591
TEMMUZ	25.375	13.758	39.133	30.799	7.734	38.533	77.666
AĞUSTOS	26.352	13.608	39.960	30.129	7.666	37.795	77.755
EYLÜL	24.105	11.180	35.285	28.318	6.367	34.685	69.970
EKİM	22.092	10.448	32.540	27.776	7.505	35.281	67.821
KASIM	25.697	10.734	36.431	28.664	7.398	36.062	72.493
ARALIK	26.075	10.863	36.938	29.323	6.503	35.826	72.764
TOPLAM	276.025	114.779	390.804	326.897	74.505	401.402	792.206
2006							
OCAK	14.181	6.228	20.409	21.156	3.390	24.546	44.955
ŞUBAT	15.753	6.824	22.577	17.813	2.169	19.982	42.559
MART	18.878	5.696	24.574	20.323	4.193	24.516	49.090
NİSAN	17.501	5.888	23.389	20.323	3.448	23.771	47.160
MAYIS	17.792	7.403	25.195	20.623	3.338	23.961	49.156
HAZİRAN	20.617	6.131	26.748	22.744	8.615	31.359	58.107
TEMMUZ	22.709	6.871	29.580	22.091	7.374	29.465	59.045
AĞUSTOS	21.548	8.114	29.662	20.640	9.894	30.534	60.196
EYLÜL	23.603	5.125	28.728	23.356	8.935	32.291	61.019
EKİM	21.933	5.409	27.342	18.908	5.755	24.663	52.005
KASIM	21.468	8.649	30.117	18.592	8.701	27.293	57.410
ARALIK	24.122	6.315	30.437	23.541	6.027	29.568	60.005
TOPLAM	240.105	78.653	318.758	250.110	71.839	321.949	640.707
2005							
OCAK	16.665	7.574	24.239	18.675	4.371	23.046	47.285
ŞUBAT	15.390	5.404	20.794	17.893	3.165	21.058	41.852
MART	21.364	6.188	27.552	24.225	4.236	28.461	56.013
NİSAN	17.178	8.219	25.397	21.649	4.110	25.759	51.156
MAYIS	18.829	7.307	26.136	20.034	5.830	25.864	52.000
HAZİRAN	17.693	7.225	24.918	19.015	6.242	25.257	50.175
TEMMUZ	17.182	6.871	24.053	21.162	4.749	25.911	49.964
AĞUSTOS	16.339	7.671	24.010	21.630	4.455	26.085	50.095
EYLÜL	17.324	8.302	25.626	18.879	6.221	25.100	50.726

EKİM	18.158	6.773	24.931	17.632	3.461	21.093	46.024
KASIM	16.513	5.445	21.958	20.113	5.129	25.242	47.200
ARALIK	17.447	6.529	23.976	18.103	4.186	22.289	46.265
TOPLAM	210.082	83.508	293.590	239.010	56.155	295.165	588.755
2004							
OCAK	13.025	4.758	17.783	13.601	3.306	16.907	34.690
ŞUBAT	11.762	4.298	16.060	14.680	3.710	18.390	34.450
MART	17.283	5.818	23.101	17.681	4.022	21.703	44.804
NİSAN	15.506	4.334	19.840	16.901	4.509	21.410	41.250
MAYIS	16.335	6.603	22.938	18.261	4.076	22.337	45.275
HAZİRAN	16.821	5.548	22.369	17.321	5.377	22.698	45.067
TEMMUZ	15.211	7.509	22.720	20.263	5.091	25.354	48.074
AĞUSTOS	19.522	4.967	24.489	19.027	5.603	24.630	49.119
EYLÜL	18.302	6.189	24.491	17.947	6.434	24.381	48.872
EKİM	17.549	4.572	22.121	16.290	4.985	21.275	43.396
KASIM	18.888	3.400	22.288	20.188	5.630	25.818	48.106
ARALIK	18.379	4.519	22.898	17.914	5.249	23.163	46.061
TOPLAM	198.583	62.515	261.098	210.074	57.992	268.066	529.164
2003							
OCAK	13.333	3.765	17.098	12.546	4.462	17.008	34.106
ŞUBAT	10.996	2.911	13.907	11.821	2.913	14.734	28.641
MART	15.312	3.908	19.220	14.890	4.826	19.716	38.936
NİSAN	15.457	4.105	19.562	12.197	6.728	18.925	38.487
MAYIS	13.421	6.488	19.909	13.729	6.039	19.768	39.677
HAZİRAN	14.069	5.277	19.346	14.222	4.010	18.232	37.578
TEMMUZ	13.702	8.619	22.321	17.575	4.548	22.123	44.444
AĞUSTOS	14.898	6.417	21.315	19.736	4.880	24.616	45.931
EYLÜL	14.534	8.370	22.904	14.031	5.433	19.464	42.368
EKİM	15.482	3.254	18.736	13.849	5.176	19.025	37.761
KASIM	15.658	3.666	19.324	14.202	6.069	20.271	39.595
ARALIK	15.344	4.206	19.550	15.236	4.245	19.481	39.031
TOPLAM	172.206	60.986	233.192	174.034	59.329	233.363	466.555

Tablo 1.245: Mersin Limanı'nda 2003-2008 Döneminde Elleçlenen Konteynerlerin Dağılımı (TEU)
Kaynak: MDTO



Şekil 1.196: Mersin Limanı'nda Elleçlenen Toplam Konteyner Sayısının Aylara Göre Değişimi (TEU)
Kaynak: MDTO verileri

Mersin Limanı'nın denizyolu taşıma verilerinin yanı sıra, bir alt bölüm olarak, Mersin'de yerleşik firmaların, uluslararası taşıması denizyolu ile yapılmış olan, dış ticaret (ihracat ve ithalat) hacimlerinin incelenmesi de faydalı olacaktır.

UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)'den alınan verilere göre, 2004-2008 döneminde (2008 için ilk 6 aylık) Mersin'li firmaların, taşıması denizyolu ile yapılmış, ihracat ve ithalatları Tablo 1.246'da verilmiştir.

Bölüm 1.4.8'de de açıklandığı gibi, aşağıda yer alan tabloların doğru okunması açısından, bilinmelidir ki, taşıma modları, gümrük kayıtlarına göre belirlenmiştir. Bu belirlemede de, yükün, TC gümrük sahasına resmi olarak girdiği (ithalat için millileştirilme işleminin tamamlandığı) ya da çıktığı (ihracat için ihracat beyannamesinin kapandığı) anda üstünde bulunduğu taşıt dikkate alınmaktadır. Bu yüzden, örneğin, gemi ile gelmiş bir yük millileştirilmeksizin antrepoya boşaltılmış ve antrepo çıkışında millileştirildiği anda kara taşıtı (TIR ya da kamyon) üzerinde ise bu yük için taşıma modu karayolu olarak kaydedilmiştir.

YIL	TAŞIMA MODU	İHRACAT		İTHALAT	
		MİKTAR (KG)	TUTAR (\$)	MİKTAR (KG)	TUTAR (\$)
2004	DENİZYOLU	717.376.290	225.177.708	501.263.925	194.671.169
2005	DENİZYOLU	901.790.724	271.912.666	762.851.728	256.369.055
2005	DENİZ ARACINDA İÇ SU TAŞIMA ARACI			27.257	45.501
2006	DENİZ ARACINDA DEMİRYOLU VAGONU	106.000	47.700		
2006	DENİZYOLU	1.116.778.898	343.800.963	767.248.323	305.967.369
2007	DENİZYOLU	1.232.286.207	382.736.813	886.880.822	497.758.351
2008*	DENİZYOLU	747.809.491	217.298.868	573.606.065	369.930.353

Tablo 1.246: Mersin Firmalarının, Taşınması Denizyolu ile Yapılmış İhracat ve İthalatları

Kaynak: UND verileri

* 2008 yılı için 01.01.-30.06.2008 dönemi verileri

Tablo 1.246'da görüldüğü üzere, Türkiye'nin dış ticaretindeki artışa paralel olarak, yıllar içerisinde Mersin firmalarının denizyolu ile taşınan ihracat ve ithalat yüklerinde de gerek miktar ve gerekse tutar olarak artış gerçekleşmiştir.

Yine UND'den edinilen verilerin detaylı analizi sonucunda, Mersin firmalarının yıllar bazında, denizyolu ile yapmış oldukları dış ticarete ihracat ve ithalatta miktar bazında ilk 10 ülke ve bu ülkelere yapılan ihracat ve ithalat miktar ve tutarları da Tablo 1.247 ve Tablo 1.248'de gösterilmiştir.

Yıllara göre, ülkeler ve sıralama değişebildiği için, ülkeler alfabetik sırada verilmiştir.

Tablo 1.247’da görüldüğü gibi, denizyolu ile ihracatta, yıllar bazında değişebilmekle birlikte, Çin, İspanya, İsrail, İtalya, KKTC, Mısır, Rusya Federasyonu ve Ukrayna ön plana çıkmaktadır. UND’den sağlanan verilerde, Mersin firmalarından Sri Lanka’ya 2004, 2005 ve 2007 yıllarında, Bangladeş’e 2006 yılında ve Fas’a 2008 yılında ilk 10’a girecek miktarda denizyolu ile ihracat gerçekleştirildiği görülmektedir.

Tablo 1.248’deki ithalat rakamları incelendiğinde de, Mersin firmalarının ithalatında ABD, Çin, Mısır ve Venezuela düzenli ithalat yapılan, miktar bazında ilk 5 ülke olarak görülmektedir. Yine 2005 yılı dışında Bangladeş, 2004 yılında Brezilya, 2006, 2007 ve 2008’de Hindistan, 2007 ve 2008’de Kazakistan ilk 10 içerisinde yer alan ülkeler olmaktadır.

ÜLKE	2004		2005		2006		2007		2008*	
	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)
ALMANYA							28.853.851	6.106.737		
BANGLADEŞ					35.818.405	17.057.875				
ÇİN	33.471.522	3.520.661	29.123.208	2.853.965	57.550.088	5.880.728	61.845.731	7.810.526	33.364.867	11.010.461
FAS									33.435.670	2.551.057
FRANSA									13.018.757	1.937.255
HOLLANDA	32.377.389	4.545.730	45.944.361	7.118.860	65.446.905	9.308.845	51.985.881	7.849.113	23.365.969	3.571.825
İSPANYA	106.689.920	12.472.358	131.876.338	21.241.051	66.392.605	11.714.719	181.461.081	21.090.122	141.138.348	10.540.883
İSRAİL	112.870.621	13.837.143	161.525.159	14.136.344	175.550.335	24.421.552	195.593.365	31.969.683		
İTALYA	25.355.197	9.739.162	63.938.758	14.060.367	87.983.369	15.194.671	136.502.025	21.772.398	47.191.428	9.426.584
KKTC	25.156.075	14.464.604	38.054.659	19.880.076	2.497.847	30.386.147	88.948.410	24.196.677	70.970.196	13.808.052
MISIR	57.309.604	25.970.214	26.216.147	12.678.499	32.412.667	18.591.612				
RUSYA FED.	33.970.259	15.487.931	52.414.987	25.055.589	57.577.512	32.122.321	66.952.371	40.910.455	96.200.082	39.854.210
SRİ LANKA	24.918.270	9.461.198	54.589.834	13.891.219			34.302.348	19.415.132		
UKRAYNA	33.032.363	16.269.423	41.538.904	20.834.460	70.665.116	27.310.462	42.462.809	27.403.218	30.526.200	15.005.246
YUNANİSTAN									11.888.912	1.667.910
TOPLAM	485.151.220	125.768.424	645.222.355	151.750.430	651.894.849	191.988.932	888.907.872	208.524.061	501.100.429	109.373.483

Tablo 1.247: Mersin Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İhracatta, Miktar Olarak İlk 10 Ülke

Kaynak: UND verileri

* 2008 yılı 01.01.-30.06.2008 dönemi verileri

ÜLKE	2004		2005		2006		2007		2008*	
	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)
ABD	173.054.671	25.519.048	140.772.281	37.641.465	228.371.832	39.833.916	170.431.964	60.414.555	64.927.429	30.139.311
ARJANTİN			64.636.374	21.689.607						
BANGLADEŞ	16.575.736	10.370.327			20.690.365	16.295.947	18.145.861	14.865.757	11.993.769	9.660.641
BREZİLYA	33.933.410	9.447.512								
ÇİN	19.877.311	8.654.510	36.970.909	27.394.645	33.962.088	36.775.746	53.248.857	66.159.417	39.850.904	44.583.685
HİNDİSTAN					14.721.141	12.469.741	23.969.713	22.003.487	13.637.274	14.632.725
İTALYA	13.999.238	24.410.317					18.827.572	15.265.810	43.382.900	47.641.686
KANADA	20.503.336	4.041.580	41.591.240	18.013.906	33.526.935	15.295.478			11.095.454	9.362.890
KAZAKİSTAN							25.209.638	5.544.078	13.660.090	5.576.263
KKTC			19.278.793	6.076.435	18.933.622	4.139.111	28.367.481	6.793.429	19.313.939	7.031.639
MISIR	11.380.490	3.934.402	116.637.440	11.701.645	106.177.986	9.208.832	83.691.533	33.977.287	42.785.812	18.741.717
ROMANYA			23.573.374	4.779.720						
RUSYA	77.402.277	11.989.771	43.108.116	10.854.689	90.858.357	51.378.676	199.994.185	121.742.179	84.417.308	73.086.431
UKRAYNA	13.813.322	3.080.290	16.814.727	4.313.613	26.946.084	11.514.906			11.159.605	4.581.929
VENEZUELLA	40.112.900	1.825.137	168.215.650	9.152.843	84.403.054	6.351.487	99.831.304	10.481.256	158.591.118	22.013.157
TOPLAM	420.652.691	103.272.894	671.598.904	151.618.568	658.591.464	203.263.840	721.718.108	357.247.255	514.815.602	287.052.074

Tablo 1.248: Mersin Firmalarının, Yıllar Bazında, Denizyolu İle Yapmış Olduğu İthalatta, Miktar Olarak İlk 10 Ülke

Kaynak: UND verileri

*2008 yılı 01.01.-30.06.2008 dönemi verileri

Gümrük Müsteşarlığı'ndan alınan verilere göre, 2007 yılında Mersin firmalarının denizyolu ile ihracatında ve ithalatında tutar bazında en yüksek paya sahip ilk 10 mal cinsi, tutarları ile birlikte Tablo 1.249 ve Tablo 1.250 Tablo 1.250'de verilmiştir.

GTİP	MAL CİNSİ	TUTARI (\$)
0713	KURU BAKLAGILLER (KABUKSUZ) (TANELERİ İKIYE AYRILMIS)	106.333.436
2523	ÇİMENTO	54.906.385
0805	TURUNÇGİLLER (TAZE/KURUTULMUS)	53.663.005
1101	BUGDAY UNU/MAHLUT UNU	22.870.333
8429	DOZERLER, GREYDER, SKREYPER, EKSKAVATÖR, KÜREYİCİ, YÜKLEYİCİ VB.	10.035.566
1902	MAKARNALAR	9.644.349
0802	DİGER KABUKLU MEYVELER (TAZE/KURUTULMUS) (KABUGU ÇIKARILMIS/SOYULMUS)	7.832.917
4008	VULKANİZE KAÜÇUKTAN LEVHA, YAPRAK, SERİT, ÇUBUK VE PROFİLLER	6.870.723
4016	VULKANİZE KAÜÇUKTAN DİGER ESYA	6.197.209
0702	DOMATES (TAZE/SOGUTULMUS)	5.183.715

Tablo 1.249: Mersin Firmalarının 2007 Yılında Denizyolu ile İhracatında Tutar Bazında İlk 10 Mal Cinsi
Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı verileri

Tablo 1.249'da görüldüğü üzere, denizyolu ile ihracatta en büyük payı baklagiller almakta, onu çimento, turunçgiller ve un izlemektedir.

GTİP	MAL CİNSİ	TUTARI (\$)
2710	PETROL YAĞLARI VE BITÜMENLİ MINERALLERDEN ELDE EDİLEN YAĞLAR	137.024.067
1006	PIRİNÇ	35.012.826
5201	PAMUK (KARDESİZ, TARANMAMIS)	32.111.522
0713	KURU BAKLAGILLER (KABUKSUZ) (TANELERİ İKIYE AYRILMIS)	27.559.600
2713	PETROL YAĞLARININ/BİTÜMENLİ MINERALLERDEN ELDE EDİLEN YAĞLARIN KALINTILARI	24.310.622
5307	JÜT VE BİTKİ KABUGU LİFLERİNDEN İPLİKLER	17.451.915
1001	BUGDAY VE MAHLUT	17.294.691
1207	DİGER YAĞLI TOHURLAR VE MEYVELER	15.945.115
4411	LİF LEVHA, ORTA YOGUNLUKTA	13.289.450
4005	KARİSTİRİLMİS KAÜÇUK-VULKANİZE EDİLMEMİS, İLK SEKİLLERDE	8.128.989

Tablo 1.250: Mersin Firmalarının 2007 Yılında Denizyolu ile İthalatında Tutar Bazında İlk 10 Mal Cinsi
Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı verileri

Denizyolu ile ithalatta da petrol yağları ve kalıntıları açık bir farkla önde olup, daha sonra pirinç, pamuk ve yine baklagiller gelmektedir.

Sonuç olarak, yukarıda yer alan veriler ışığında görüldüğü ve bilindiği üzere, Mersin'in uygun coğrafi konumu gereği, Mersin bölgesinde uluslararası taşımada, denizyolu taşımacılığı en yüksek hacme sahip taşıma modu olarak ortaya çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığının odak noktası olan Mersin Limanı'nın uluslararası deneyimi olan profesyonel bir ekibin ortaklığında işletiliyor olması; yeni işleticinin (MIP) çağdaş, rekabetçi politikaları ve kuşkusuz merkezi ve yerel yönetimin de gerekli desteği vermesi, Mersin'in denizyolu taşımacılığı hacminin gelecekte daha da hızlı bir şekilde büyümesini sağlayacaktır.

1.4.8.3. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

Bölüm 1.4.8. in başında Tablo 1.230'da gösterilmiş olduğu gibi, Mersin'de yerleşik firmaların 2007 yılında yapmış oldukları ihracatın, tutar bazında %1,33'lük kısmı ve ithalatın da, yine tutar bazında, % 0,34'lük kısmı demiryolu ile taşınmıştır. Bu rakamlar da göstermektedir ki, Mersin'den ve Mersin'e toplam uluslararası yük taşıma hacmi içerisinde, demiryolu ile taşımının payı oldukça düşüktür.

Mersin'in demiryolu altyapısı Bölüm 1.4.6.2.'de ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Mersin, Türkiye demiryolu ağına 44 kilometre mesafedeki Yenice'den bağlanmaktadır. Dolayısıyla, Mersin, demiryolu ağı içerisinde, denizyolunda Mersin Limanı'nın olduğu gibi, bir kesişim noktası (hub noktası) ya da ana hatlar üzerinde bir geçiş noktası olmayıp, ana ağa 44 kilometrelik tali hatla bağlanan bir konumdadır. Bu yüzden, Mersin'den demiryolu ile yapılan uluslararası taşıma, genelde Mersin çevresinde yerleşik firmaların, demiryolu bağlantısının bulunduğu Doğu'daki ülkelere (Suriye ve İran) yapmakta olduğu ihracattan ibarettir.

Diğer yandan, Mersin Limanı'na gelen ithalat yüklerinin, gümrük işlemi yapılarak millileştirildikten sonra demiryolu ile Mersin artalanındaki illere taşınması, ya da tam tersi olarak artalandaki illerin ihracata yönelik üretimlerinin Mersin Limanı'na ulaştırılmak üzere demiryolu ile Mersin'e getirilmesi de söz konusudur.

Yine de, hâlihazırda demiryolu altyapısının ve vagonlarının henüz uluslararası standartlarda olmayışı, demiryolu ile taşıma ücretlerinin, her ne kadar bir miktar avantajlı olsa dahi, karayoluna göre yeterince (özellikle Avrupa'daki örneklerle karşılaştırıldığında) cazip düzeyde olmayışı, demiryolunun istenen tüm destinasyonlara sağlıklı şekilde ulaşamayışı, demiryolu ile soğuk taşıma (frigorifik) olanağının bulunmayışı, karayoluna göre daha yavaş olması, istenen zamanda yeterli sayıda yük vagonu temininde sıkıntılar yaşanması ve taşımının, gerek üretimden yükleme

istasyonuna ve gerekse varış istasyonundan alıcının deposuna kadar olan bölümlerinde ikinci bir elleçleme ve karayolu ile taşıma gerektirmesi gibi faktörler nedeniyle; karayolu taşıması, demiryoluna çok büyük ölçüde tercih edilmektedir.

Mersin'den uluslararası demiryolu taşıması genel olarak, sürekli sevk edilen, dolayısıyla taşıma süresinin çok önemli bir kriter olmadığı, yüksek tonajlı dökme ya da parçalı (ambalajlı) dökme (break-bulk, palet üzerinde torbalar gibi) yüklerde kullanılabilir. Mersin'den uluslararası demiryolu taşıması genel olarak, sürekli sevk edilen, dolayısıyla taşıma süresinin çok önemli bir kriter olmadığı, yüksek tonajlı dökme ya da parçalı (ambalajlı) dökme (break-bulk, palet üzerinde torbalar gibi) yüklerde kullanılabilir.

Geçmiş yıllardan günümüze Mersin'e ve Mersin'den demiryolu ile taşınan yüklerin yıllar bazında dağılımı Tablo 1.251 (gelen yükler) ve Tablo 1.252 (giden yükler)'de verilmiştir. Bu çalışmada, TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü'nden verileri elde edilebilen 1998-2007 yılları arası dönem incelenmiştir.

YIL	TİCARİ		ULUSLARARASI		ASKERİ		İDARİ (TCDD)		TOPLAM	
	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton
1998	8.643	290.182	2.306	60.457	714	9.156	1.670	36.858	13.333	396.653
1999	6.406	236.127	1.552	37.843	540	6.302	1.560	34.701	10.058	314.973
2000	6.563	191.978	1.036	18.024	590	9.149	1.835	41.779	10.024	260.930
2001	3.423	93.190	524	8.078	767	9.801	1.607	36.228	6.321	147.297
2002	3.509	107.761	714	14.261	436	5.724	1.739	42.711	6.398	170.327
2003	3.672	91.959	390	9.752	457	7.244	2.236	57.787	6.745	168.936
2004	5.330	107.179	699	12.639	515	10.747	1.611	36.618	8.155	167.183
2005	7.498	153.493	1.103	17.123	587	8.747	1.317	34.601	10.505	213.964
2006	12.948	310.366	646	11.436	551	8.386	1.660	40.877	15.805	371.065
2007	19.144	557.283	841	11.830	555	7.824	1.410	34.845	21.950	611.782

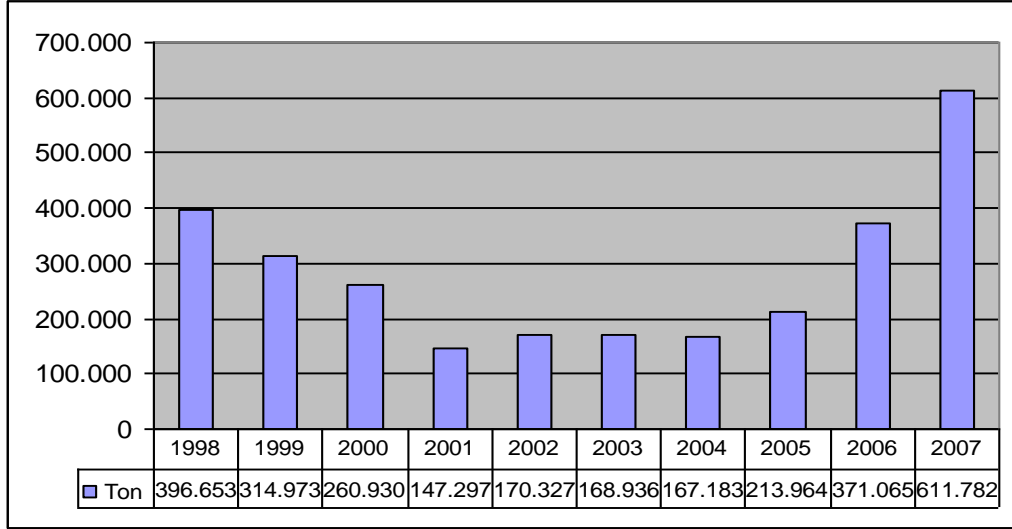
Tablo 1.251: Mersin'e Demiryolu İle Taşınan Yüklerin Dağılımı (Gelen Yükler/Vagon Ve Ton)
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

YIL	TİCARİ		ULUSLARARASI		ASKERİ		İDARİ (TCDD)		TOPLAM	
	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton
1998	6.397	158.278	1.233	17.891	615	5.285	2.793	89.378	11.038	270.832
1999	10.220	245.450	877	14.840	578	4.182	3.669	105.622	15.344	370.094
2000	11.757	291.382	1.162	18.401	244	4.823	2.557	81.716	15.717	396.322
2001	9.820	206.778	1.510	25.098	452	2.842	1.360	48.206	13.142	282.924
2002	10.019	188.506	1.660	29.680	357	3.307	1.382	56.659	13.918	278.152
2003	8.646	235.247	1.759	23.360	418	4.729	1.880	60.920	12.703	324.256
2004	10.315	246.835	3.472	71.221	903	8.416	1.522	60.055	16.212	386.527
2005	11.969	256.634	3.591	63.023	816	8.776	1.403	53.213	17.779	381.646
2006	16.882	377.400	2.757	52.504	451	6.540	1.655	70.184	21.745	506.628
2007	23.257	493.467	3.500	73.568	559	8.772	1.547	72.194	28.863	648.001

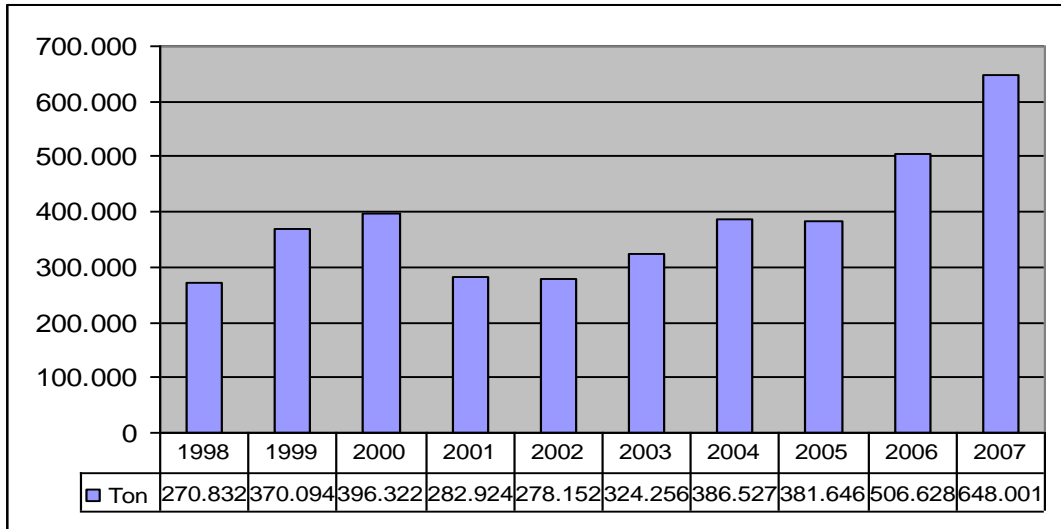
Tablo 1.252: Mersin'den Demiryolu İle Taşınan Yüklerin Dağılımı (Giden Yükler/Vagon Ve Ton)
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

Her iki tablodaki rakamlar incelendiğinde, Mersin'den demiryolu ile taşınan toplam yük miktarının, özellikle denizyolu ve karayoluna göre oldukça düşük düzeyde olduğu görülmektedir.

Yıllar bazında toplam demiryolu ile taşınan yük miktarının görsel karşılaştırması, gelen yükler için Şekil 1.197'de ve giden yükler için Şekil 1.198'de gösterilmiştir.



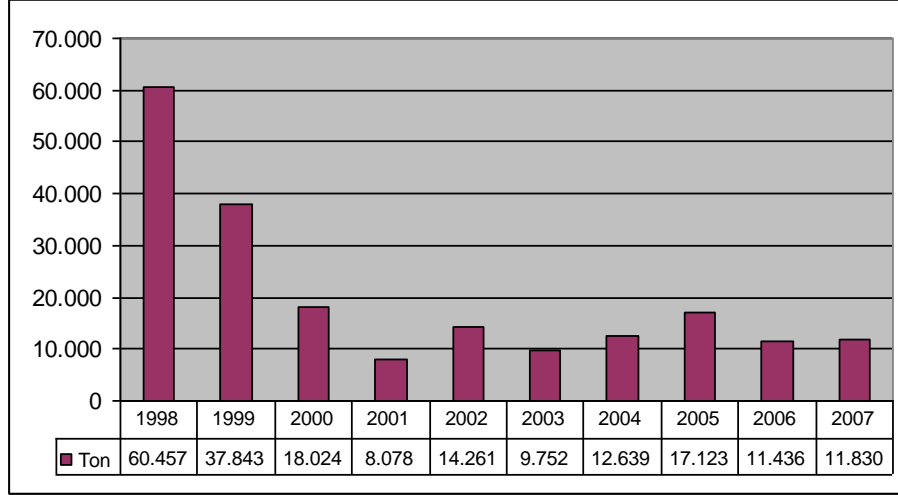
Şekil 1.197: Mersin'e Demiryolu ile Gelen Toplam Yük Miktarı (Ton)
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü



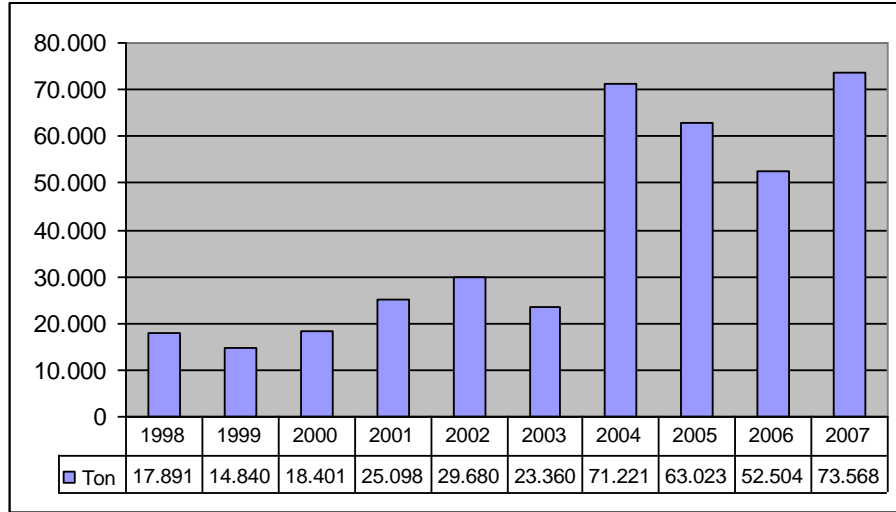
Şekil 1.198: Mersin'den Demiryolu ile Giden Toplam Yük Miktarı (Ton)
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

Şekil 1.197 ve Şekil 1.198'de görüldüğü üzere, Mersin'e gelen yük miktarı, 1998-2001 arası düşme eğilimine girmiş, 2001 yılından sonra ise giderek artmıştır. Giden yük miktarı ise, 2001'e kadar dalgalı bir seyir göstermiş, 2001 yılında bir azalma olmuş ve sonra tekrar artmaya başlamıştır.

Demiryolu ile taşınan yük miktarının diğer taşıma modlarına (karayolu ve denizyolu) göre düşük olmasına ek olarak, uluslararası taşımanın, toplam yük hacmi içindeki payı da düşüktür. Demiryolu ile taşınan uluslararası yük miktarının yıllar bazındaki değişimi de, gelen yükler için Şekil 1.199'da ve giden yükler için Şekil 1.200'de verilmiştir.



Şekil 1.199: Mersin'e Demiryolu İle Gelen Uluslararası Yük Miktarı (Ton)
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü



Şekil 1.200: Mersin'den Demiryolu İle Giden Uluslararası Yük Miktarı (Ton)
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

Şekil 1.197 ve Şekil 1.198 ile Şekil 1.199 ve Şekil 1.200 karşılaştırıldığında görülmektedir ki; demiryolu ile Mersin'e gelen ve Mersin'den giden uluslararası yük miktarı, toplam yük miktarı ile paralel bir seyir izlememiş olup; toplam yük miktarı gerek gelen ve gerekse giden yükler için artış eğiliminde iken, küçük dalgalanmalar olmakla birlikte, gelen uluslararası yük giderek azalmış, giden uluslararası yük ise giderek artmıştır. Diğer bir deyişle, demiryolu ile taşınan yük miktarı, ithalatta azalırken, ihracatta artmıştır.

Bu anlamda, yıllara göre rakamlar incelendiğinde, demiryolu ile uluslararası yük taşıma miktarının, toplam demiryolu ile taşınan yük miktarına oranı, gelen yüklerde zaman içinde giderek

azalırken (tonaj olarak 1998’de % 15,24, 1999’da % 12,01, 2006’da % 3,08 ve 2007’de % 1,93), giden yüklerde dalgalı bir seyir izlemiş (1998-% 6,61, 1999-% 4,01, 2002-% 10,67, 2004-% 18,43, 2006-% 10,36 ve 2007-% 11,35) ve gelen yükler toplam dış ticaret içinde daha yüksek bir paya sahip olmuştur. Bu oranlar, incelenen dönemin tümü için Tablo 1.253’de verilmiştir.

YIL	GELEN			GİDEN		
	Uluslararası		TOPLAM	Uluslararası		TOPLAM
	Ton	Oran	Ton	Ton	Oran	Ton
1998	60.457	15,24%	396.653	17.891	6,61%	270.832
1999	37.843	12,01%	314.973	14.840	4,01%	370.094
2000	18.024	6,91%	260.930	18.401	4,64%	396.322
2001	8.078	5,48%	147.297	25.098	8,87%	282.924
2002	14.261	8,37%	170.327	29.680	10,67%	278.152
2003	9.752	5,77%	168.936	23.360	7,20%	324.256
2004	12.639	7,56%	167.183	71.221	18,43%	386.527
2005	17.123	8,00%	213.964	63.023	16,51%	381.646
2006	11.436	3,08%	371.065	52.504	10,36%	506.628
2007	11.830	1,93%	611.782	73.568	11,35%	648.001

Tablo 1.253: Mersin’e Demiryolu İle Gelen/Giden Uluslararası Yükün Demiryolu İle Taşınan Toplam Yüke Oranı
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

Mersin’den demiryolu ile uluslararası taşıma verileri analiz edilirken, önemli bir noktaya da dikkat edilmesi gerekmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi, Mersin artalanından, Mersin Limanı’ndan sevkedilmek üzere, demiryolu ile gelen ihracat yükleri, Mersin’de demiryolu vagonundan indirildiğinde henüz ihracat gümrük işlemi yapılmadığından, veri olarak, Tablo 1.251’de “uluslararası” bölümünde değil, “ticari (yurtiçi)” bölümünde gösterilmektedir. Aynı şekilde, Mersin Limanı’na geldikten sonra, artalandaki illere demiryolu ile taşınan ithalat yükleri de, yükler vagona yüklenmeden önce, limanda, ithalat gümrük işlemi tamamlanıp millileştirildiği için, Tablo 1.252’de “uluslararası” taşıma olarak değil, yurtiçi “ticari” taşıma olarak gösterilmektedir. TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü’nden sağlanan verilerde, bu şekilde taşınan ihracat/ithalat yükleri ile gerçekten yurtiçinde bir ilden diğerine taşınan yükleri ayırmak mümkün olmamaktadır.

Farklı bir kaynak olarak UND’den sağlanmış olan verilerde, Mersin firmalarının 2004-2008 döneminde (2008 yılı için 01.01.-30.06 dönemi) demiryolu ile yapmış oldukları ihracat ve ithalat miktar ve tutarları aşağıdaki tabloda verilmiştir:

YIL	İHRACAT		İTHALAT	
	MİKTAR (KG)	TUTAR (\$)	MİKTAR (KG)	TUTAR (\$)
2004	6.547.917	1.005.758	4.863.204	5.098.754
2005	21.702.383	6.000.511	4.582.385	4.048.152
2006	71.429.652	15.504.371	4.899.809	4.114.680
2007	136.887.820	11.923.321	2.480.964	2.466.379
2008*	83.158.306	7.764.916	161.826	520.541

Tablo 1.254: Mersin Firmalarının Demiryolu ile Yapmış Oldukları İhracat ve İthalat Taşımaları

Kaynak: UND verileri

* 01.01.-30.06.2008 dönemi

Tablo 1.254'de görülen UND verileri de, Şekil 1.199 ve Şekil 1.200'de görülen ihracat taşımadaki artış ve ithalat taşımadaki azalmayı teyit eder niteliktedir.

Mersin firmalarının demiryolu ile yapmış oldukları ihracat ve ithalat taşımalarının ülkelere göre dağılımı Tablo 1.255 ve Tablo 1.256'da gösterilmiştir.

Tablo 1.247'de görüldüğü gibi, ihracatta demiryolu ile en fazla taşıma, düzenli olarak ve büyük farkla, güneydoğu komşumuz olan ve en kısa kesintisiz uluslararası demiryolu bağlantımızın bulunduğu Suriye'ye yapılmıştır. Ayrıca dönemsel olarak Irak ve İran, Türki Cumhuriyetler Kazakistan, Özbekistan ve Kırgızistan'a da demiryolu ile ihracat taşıması yapılmıştır.

Demiryolu ile ithalat taşımalarında (Tablo 1.256) ise, Avusturya, Suriye ve İran öne çıkmakta olup; dönemsel olarak Almanya, Bulgaristan, Hırvatistan, Lüksemburg ve Slovakya'dan da demiryolu taşıması yapılmıştır.

ÜLKE	2004		2005		2006		2007		2008*	
	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)
IRAK	70.286	26.336	6.856.411	4.543.388	16.982.287	8.831.228	100.000	30.000		
İRAN	754	181.763					74.552	12.019		
KAZAKİSTAN					25.960	92.343	19.620	19.815	17.210	32.699
KIRGIZİSTAN							23.345	19.136	47.372	35.807
KKTC							22.500	22.725		
ÖZBEKİSTAN			64.000	7.471	404.000	46.903	128.000	13.720	192.000	26.124
ROMANYA	3.010	17.000	20.000	1.140	20.000	3.173				
SURİYE	6.473.867	780.659	14.761.972	1.448.512	53.997.405	6.530.724	136.519.803	11.805.904	82.910.724	760.286
TOPLAM	6.547.917	1.005.758	21.702.383	6.000.511	71.429.652	15.504.371	136.887.820	11.923.319	83.167.306	854.916

Tablo 1.255: Mersin Firmalarının Demiryolu ile Yapmış Olduğu İhracat Taşımalarının Ükelere Göre Dağılımı

Kaynak: UND verileri

* 2008 yılı için 01.01.-30.06.2008 dönemi

ÜLKE	2004		2005		2006		2007		2008*	
	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)	Miktar (kg)	Tutar (\$)
ALMANYA			81.588	70.096	84.436	75.842				
AVUSTURYA	1.897.304	3.888.464	741.953	1.591.139	1.081.250	2.374.209	834.478	2.124.044	161.826	520.541
BULGARİSTAN			44	998.298	10	283.138				
HİRVATİSTAN							991.760	130.211		
İRAN	1.232.000	354.418	165.000	46.784	330.000	104.879	330.000	130.224		
LÜKSEMBURG					9.777	58.222				
SİRBİSTAN-KARADAĞ			2.002.080	222.046	2.408.040	278.354	151.320	20.183		
SLOVAKYA							51.446	31.441		
SURİYE	1.733.900	855.872	1.591.720	119.789	986.296	940.036	121.960	30.276		
TOPLAM	4.863.204	5.098.754	4.582.385	3.048.152	4.899.809	4.114.680	2.480.964	2.466.379	161.826	520.541

Tablo 1.256: Mersin Firmalarının Demiryolu ile Yapmış Olduğu İthalat Taşımalarının Ükelere Göre Dağılımı

Kaynak: UND verileri

* 2008 yılı için 01.01.-30.06.2008 dönemi

Gümrük Müsteşarlığı verilerine istinaden, Mersin firmalarının, 2007 yılında, demiryolu ile yapmış oldukları ihracat ve ithalat taşımalarında öne çıkan mal cinsleri de Tablo 1.257 ve Tablo 1.258'de gösterilmiştir.

GTİP	MAL CİNSİ	TUTARI (\$)
2523	ÇİMENTO	10.296.972
0713	KURU BAKLAGİLLER (KABUKSUZ) (TANELERİ İKIYE AYRILMIŞ)	839.253
4410	YONGA PANO VB. LEVHALAR	592.780
3214	MACUNLAR, RENKLI ÇİMENTOLAR VE BOYACILIKTA KULLANILAN SIVAMA MADDELERİ	58.392
1101	BUGDAY UNU/MAHLUT UNU	30.000
0403	YAYIK ALTI SÜT, PIHTILASMIS SÜT VE KREMA, YOGURT, KEFİR VS. (KONSANTRE EDİLMİŞ)	22.727
3402	YIKAMA, TEMİZLEME MÜSTAHZARLARI-SABUNLAR HARIÇ	21.426
2513	SÜNGER TASI, ZIMPARA TASI (TABII KORINDON VE DİGER TABII ASINDIRICILAR)	15.552
3809	MENSUCAT, KAGIT, DERİ VB İÇİN BOYA, FINISAJ MÜSTAHZARLARI	13.800
1006	PIRİNÇ	11.082

Tablo 1.257: Mersin Firmalarının 2007 Yılında Demiryolu ile İhracat Taşımalarında İlk 10 Mal Cinsi

Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı verileri

GTİP	MAL CİNSİ	TUTARI (\$)
5504	SUNİ DEVAMSIZ LIFLER (İSLEM GÖRMEMİS)	2.124.044
2303	NİSASTACILIK, SEKER PANCARI, SEKER VE İÇKİ SANAYİNİN ARTIK VE POSALARI	150.394
3909	AMİNO REÇİNELER, FENOLİK REÇİNELER, POLİÜRETANLAR (İLK SEKİLDE)	130.224
4805	DİĞER SIVANMAMIS KAGIT/KARTONLAR (RULO VEYA TABAKA)	31.441
0910	ZENCEFİL, SAFRAN, ZERDEÇAL, KEKİK, DEFNE YAPRAKLARI, KÖRİ VE DİĞER BAHARAT	20.045
2523	ÇİMENTO	10.231

Tablo 1.258: Mersin Firmalarının 2007 Yılında Demiryolu ile İthalat Taşımalarının 10 Mal Cinsine Göre Dağılımı
Kaynak: TC Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı verileri

Tablo 1.257 ve Tablo 1.258’de görüldüğü üzere, 2007 yılı ihracat taşımalarında çimento (yoğunlukla Suriye’ye sevk edilmektedir), ve ithalat taşımalarında da suni devamsız lifler, açık ara ile ilk sırada yer alan mal cinsleridir.

Genel bir değerlendirme yapıldığında; Türkiye genelindeki uluslararası taşımacılık eğilimlerine paralel olarak, Mersin’de de demiryolu, uluslararası taşımacılıkta oldukça düşük düzeyde kullanılmaktadır. Demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve Dünya standartlarına ulaştırılması, taşıma hızının artırılması, vagon temininin ve elleçlemenin kolaylaştırılması ve özellikle taşıma ücretlerinin, karayolu taşımasına göre, yeterince cazip hale getirilmesi gibi olumlu gelişmeler, demiryolu ile taşımaya olan ilgiyi artıracaktır.

Diğer taraftan, demiryolu ile yük taşımacılığının yoğun şekilde yapıldığı Avrupa’da, devletlerin demiryolu taşımacılığını her şekilde desteklemesine karşın, yıllar içerisinde demiryolunun, karayolu taşımacılığı karşısında belirli oranda güç kaybetmekte olduğu, demiryolunun, kara taşımasında, karayolu taşıtları (TIR, kamyon vb.) ile taşımanın birebir alternatifi olamayacağı, her iki modun da avantajlı olduğu yerlerde kullanılmasıyla oluşturulacak çoklu (intermodal) taşımanın en uygun seçenek olacağı da bilinen bir gerçektir (14-17 Ekim 2008 tarihlerinde Mersin’de düzenlenen Dış Ticaret Lojistiği Konferansı’nda konuşan Avrupa’lı katılımcılar bu konuya vurgu yapmışlardır).

1.4.8.4. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı tek başına uluslararası lojistiğimizde Ton-km olarak % 1 oranında, Ton olarak bu değer de altında bir yük potansiyeline sahiptir. Havayolu ile taşınacak olan ürünlerin hafif, zaman süreli ve kıymetli ürünler olması nedeniyle bu ürünlerde bir depolama hizmeti de görünmemektedir.

Uluslararası hava taşıması, Mersin İli için Adana Havaalanı kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmektedir. Mersin'e yaklaşık 70 kilometrelik mesafede olan Adana Havaalanı'nın, İstanbul Atatürk Havalimanı veya Sabiha Gökçen Havalimanı gibi genel amaçlı ve gümrüklü antrepoya sahip olmamasından dolayı bu noktalarda depolama yapılmamaktadır. Bu nedenle sevk edilecek olan ürünler uçuş saatleri ile bağlantılı olarak beklemeden sevk edilmek üzere alana yollanmakta ve gelen ürünler de bekletilmeden içeri alınmaktadır.

Adana Havaalanı, şehrin merkezinde kalmıştır. Yakın gelecekte bu havaalanının, Adana'nın batısında Mersin ile ortak kullanılacak bir mesafeye taşınması projesi canlılık kazanmıştır. Aradaki mesafenin uzak olmamasına karşılık Adana Havaalanı, Mersin'e uzak olarak nitelendirilmektedir. Ara noktaya yapılacak olan yeni alanın hem biraz daha " Mersin'li" olarak kabul edileceği, hem de içinde inşa edilecek olan depolama alanları ve antrepolarla hava taşımasına kolaylık getireceği düşünülmektedir. Bu sayede, her uçuşta küçük adetlerde hava kargo taşınmasının önüne geçilecek ve Mersin'de Lojistik Merkez'de kurulacak olan bir hava kargo yük konsolidasyon merkezi ile hem ihraç taşımaları birleştirilmiş olarak taşınacak, hem de ithal kargolar tek seferde Mersin'e ulaştırılacaktır. Bu konsolidasyon operasyonunun hava taşımalarına maliyet avantajı getirmesi söz konusu olacak ve kapasite artışı sağlanacaktır.

Mersin İli'nden Dünyanın çeşitli ülkelerine yapılan uluslararası hava taşıma miktarları yıllara göre şu şekilde gerçekleşmiştir:

Yıllar	Taşıma (Ton)	Taşıma (Değer \$)
2004	719	7.434.000
2005	967	8.329.000
2006	717	8.005.000
2007	433	5.801.000
2008 (6 ay)	568	3.501.000

Tablo 1.259: Mersin'den Havayolu ile İhracat

İthalat taşımalarımız için de, geçmiş 4 yılın ve 2008'in 6 aylık sonuçları şu şekildedir:

Yıllar	Taşıma (Ton)	Taşıma (Değer \$)
2004	212	4.882.000
2005	869	4.767.000
2006	984	7.225.000
2007	318	5.380.000
2008 (6 ay)	152	4.102.000

Tablo 1.260: Mersin'den Havayolu ile İthalat

Yıllara göre taşıma miktarında belirgin bir artış veya düşüş izlenmemektedir. Hava taşıması, diğer taşıma yöntemleri yanında küçük ölçekte kalmaktadır.

Havayolu ile taşımada, ilk 10 ülke için giren ihracat ve ithalat rakamları da şu şekildedir;

Ülkeler	2004	2005	2006	2007	2008 (6 ay)
İngiltere	180	317	108	15	1
Almanya	89	108	71	62	13
Avustralya	76	48	42	6	3
Fransa	52	50	88	26	12
Filipinler	48	6	4	7	5
İsviçre	33	57	3	1	0
İspanya	28	12	22	10	5
Çin	24	13	4	13	12
Kanada	20	13	15	12	3
Hindistan	0	4	4	5	8
Hong Kong	18	21	40	21	12
Tayland	7	11	40	13	6

Tablo 1.261: Mersin'den Havayolu ile İhracat (Ton)

Yıllar itibarı ile Avrupa ülkelerine hava yolu ile yapılan ihracatın azaldığı ve buna karşılık Hindistan, Hong Kong ve Tayland'a olan ihracatta 2005 yılında başlayan bir artış olduğu görülmektedir.

Ülkeler	2004	2005	2006	2007	2008 (6 ay)
Çin	112	209	96	80	58
ABD	21	13	41	17	9
Almanya	14	7	40	19	11
İtalya	9	14	5	11	3
Fransa	8	26	14	3	2
Rusya Fed.	0	528	646	94	0
Tunus	0	0	1	2	10
Hindistan	0	3	5	21	0

Tablo 1.262: Mersin'e Havayolu ile İthalat (Ton)

Değerler bize, Çin'den yapılan ithalatın doyuma ulaştığını ve azalmaya yüz tuttuğunu, ABD ve Almanya ithalatımızın dengesiz değerler gösterdiğini, Fransa'dan yapılan ithalatta azalma olduğunu, Rusya Federasyonu'na 2005 ve 2006 yılındaki toplu ihracat hareketinin devam etmediğini göstermektedir.

Uluslararası hava kargo taşıması Mersin Lojistik Master Planı içinde yer almakta; ancak üzerinde önemli derecede yoğunlaşılacak bir sektör olarak görülmemektedir.

1.4.9. Mersin Yurtiçi Taşımacılık

1.4.9.1. Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı

Mersin İli, uluslararası kara taşımasındaki ölçek büyüklüğünü ulusal kara taşımasında gösterememektedir. Ülke taşıma arterleri içinde ana arterler dışında bir uç nokta olarak kalması; konsolidasyon, aktarma, taşıma modu değiştirme gibi lojistik hizmetlerin verilmesini engellemektedir. Mersin'in, ülkenin batısı ile büyük ölçekli bir yük hareketinin olmaması da bu sonucu doğurmaktadır.

Zamana dayalı bir trend analizi yapılabilmesi için gereken, geçmiş yıllara ait ulusal taşıma rakamları mevcut olmayıp, eldeki veriler, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yapmakta olduğu trafik sayımlarıdır. Ancak bu sayımlar, taşıma araçlarının özelliklerine göre detaylı olarak sınıflandırılmadığı, mükerrer geçişlerin de kayıt edildiği, boş ve dolu geçiş bilgilerine yer verilmediği için, sağlıklı analizler için elverişli görülmemektedir.

Günlük trafik akımında, D-400 karayolu trafik akımının yoğun olduğu belirlenmiştir. Bu yolun Mersin bağlantı ucu olan 400-18 kodlu çıkışından, günde 17.132 araç geçmekte ve ileride tıkanmaya neden olacağı görülmektedir. Bu sayım bile tek başına lojistik yük trafiğinin şehir

içinden çıkarılmasının şart olacağına işaret etmektedir. Bu da ancak lojistik köyler gibi yeni merkezlerin ve diğer yük odaklarının Otoyol trafiğini daha verimli kullanacak, D-400 yolundaki yükü azaltacak şekilde şehir dışına taşınması ile gerçekleştirilebilir.

Yol Kodu	Otomobil	Kamyonet	Otobüs	Kamyon	Tır-Çekici
MERSİN 400-14	1.291	145	128	339	52
MERSİN 400-15	3.755	412	142	438	56
MERSİN 400-15	1.220	185	133	425	59
MERSİN 400-15	1.257	172	128	381	66
MERSİN 400-16	1.257	172	128	381	66
MERSİN 400-16	1.474	235	124	422	70
MERSİN 400-16	5.500	685	145	712	179
MERSİN 400-17	5.717	1.033	178	908	211
MERSİN 400-17	11.760	764	132	1.000	280
MERSİN 400-17	16.305	2.038	220	1.650	311
MERSİN 400-18	17.132	3.385	575	4.351	1.595
MERSİN 400-18	13.096	1.984	510	3.766	1.676
MERSİN 400-18	12.029	1.570	454	3.180	795

Tablo 1.263: Ortalama Günlük Trafik Akımı D400 Karayolu
Kaynak: TCKY, 2007 Trafik Ulaşım Raporu

Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere, uluslararası ve ulusal kara taşımasında, Mersin bölgesindeki yük taşıyan araç sayısı 75.000'e ulaşmıştır. Şehir içinde kullanılan kamyonetlerin hariç tutulması ile 25.000 adetlik bir ulusal karayolu yük aracı potansiyeli vardır. Mevcut durumda limanın, serbest bölgenin ve toptancı halinin şehir içinde olması nedeniyle OSB dışındaki lojistik odaklara yük taşıyan tüm araçlar şehir trafiğine girmekte ve trafik hızını düşürüp çevre kirliliği yaratmaktadır. Lojistik Köy'ün şehir dışına alınmasının bu trafiği büyük ölçüde azaltacağı düşünülmektedir.

ARAÇ TİPİ	MERKEZ	TARSUS	ERDEMLİ	SİLİFKE	MUT	GÜLNAR	BOZYAZI	ANAMUR	TOPLAM
Kamyonet	25.412	8.855	5.307	3.597	1.846	405	859	1.800	48.081
Kamyon	9.971	3.655	1.060	971	610	272	388	707	17.634
Çekici-römork	5.564	456	17	50	6	8	10	21	6.132
Ö. Amaçlı	523	95	40	67	15	23	13	27	803
Tanker	954	245	36	54	25	9	6	9	1.338
TOPLAM	42.424	13.306	6.460	4.739	2.502	717	1.276	2.564	73.988

Tablo 1.264: Mersin İli'ne Kayıtlı Taşıt Sayıları
Kaynak: Mersin İl Trafik Müdürlüğü

Mersin'de ulusal kara taşıması açısından şehir trafik yükünü arttıran faktörleri şöyle sıralayabiliriz;

1. Mersin Limanı'nın şehrin merkezinde olması trafiği arttıran en önemli unsurdur. Limanın şehir dışına taşınması söz konusu olamayacağına göre limanı otoyola ve Lojistik Köy'e doğrudan bağlayacak bir ana arter yaratılması gerekmektedir.
2. Şehrin özellikle doğusunda yer alan ve sayıları 40 civarında olan her türlü antrepo özellikle küçük ölçekli ve aynı hat üzerinde olması nedeniyle hem gümrük ile antrepolar arasında hem de antrepolar ile milli depolar arasında mükerrer yük trafiğine neden olmaktadır.
3. Serbest Bölge'nin limana bitişik olması, bir taraftan liman-serbest bölge arasındaki yük trafiğini azaltırken, diğer yandan Serbest Bölge'nin de Mersin Limanı gibi şehir içinde kalmış olması nedeniyle, bölgeye gelen ve çıkan araçların sayısı artmakta ve trafiği aksatmaktadır.
4. Toptancı hali şehir içinde kalmıştır. Bu merkeze gelen tüm araçlar şehir trafiğine girmekte ve trafik yükünü arttırmaktadır. Antrepolardan veya mili depolardan toptancı haline olan taşıma da yine aynı ana arter üzerinden sağlanmakta ve hem maliyetleri hem de çevre kirliliğini arttırmaktadır.
5. Mersin demiryolu bağlantısı, yine D-400 arterine paralel inşa edilmiştir. Bu nedenle hızla gelişen demiryolu taşımacılığının zorunlu ihtiyacı olan elleçleme alanları küçük ölçeklerde ve çok sayıda aynı arter üzerinde yer almıştır. Bu alanlarda indirilen veya depolanan ürünler benzer şekilde aynı yolu kullanarak şehir içine, Serbest Bölge'ye ve Mersin Limanı'na taşınmak zorundadır,
6. Ulusal kara taşımacılığımızda yine bir lojistik odak olarak kullanılan tır ve kamyon garajları da önemlidir. Araçların, yük bekleme veya gece geçirme nedeniyle park etmesi gereken alanlar, D-400 karayolunun iki tarafında sıralanmıştır. Çok sayı ve farklı büyüklükte, tır ve kamyon parkları bulunmakta ve bu parklara çekilecek olan tüm araçlar, giriş ve çıkış olarak aynı hattı gereksiz yere işgal etmektedirler. Şehir dışına alınacak olan bir lojistik köy bu sorunu da hafifletecektir.
7. Hızla gelişen bir taşıma şekli olan konteyner taşımacılığı nedeniyle, özellikle boşalan konteynerlerin tekrar doldurulacakları noktalara taşınmaya kadar, bir park alanında stoklanması gerekmektedir. Yine aynı paralelde olmak üzere, konteyner stok alanları da Mersin-Tarsus karayolu üzerinde yer almaktadır. Çok sayıda ve küçük ölçekli konteyner

parkının bulunması, boş konteynerlerin taşınması sırasında da ana hatta trafik yükü oluşturmaktadır.

1.4.9.2. Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı

1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti kıyılarında, Türkiye limanları arasında denizyolu taşımacılığı yapma hakkı yalnızca TC. bayraklı gemilere verilmiştir. Bu uygulama, Dünya'nın pek çok gelişmiş ülkesinde mevcuttur.

Ülkemizin işlem hacminde ikinci büyük ve Akdeniz'deki tüm yük tiplerini elleçleme olanağına sahip tek limanı olan Mersin Limanı da, T.C. bayraklı gemilerce diğer Türk limanlarından gelen ve bu limanlara giden bir yurtiçi denizyolu taşıma trafiğine sahne olmaktadır.

Gerek Bölüm 1.4.8.2. Tablo 1.240'da ve Tablo 1.241'de ihracat/ithalat ve transit taşımalarla birlikte, gerekse aşağıda Tablo 1.265'de yıllar bazında genel toplam ile karşılaştırmalı olarak incelendiğinde görüleceği üzere, Mersin'in denizyolu taşımacılığında yurtiçi taşıma miktarı, ihracat/ithalat ve transite oranla daha düşüktür. Bu, Dünya'nın hemen tüm uluslararası ticari limanlarında karşılaşılan normal bir durumdur. Özellikle ülkemizde, yurtiçi taşımacılıkta, limanı olan şehirler arasında dahi, karayolunun açık farkla üstünlüğü bilinmektedir.

YIL	YÜKLENEN (TON)			İNDİRİLEN (TON)		
	YURTIÇİ	ORAN	TOPLAM	YURTIÇİ	ORAN	TOPLAM
2008*	188.917	3,39%	5.574.904	706.537	9,46%	7.470.685
2007	315.047	4,26%	7.399.925	1.103.451	10,52%	10.489.606
2006	317.022	4,75%	6.676.683	983.715	10,46%	9.402.710
2005	361.732	6,64%	5.446.221	791.968	7,70%	10.282.013
2004	426.035	7,98%	5.335.864	1.000.630	8,95%	11.186.296
2003	601.380	10,57%	5.689.418	1.093.057	11,43%	9.559.659

Tablo 1.265 : Mersin Limanı'ndan yapılan yurtiçi denizyolu taşıma miktarının toplam yük miktarı ile karşılaştırması

Kaynak: MDTO

* 01.01.-31.08.2008 dönemi

Tablo 1.265 incelendiğinde, yıllar içerisinde, Mersin Limanı'ndan yüklenen yurtiçi kargonun toplam kargo hacmine oranının, düzenli şekilde, giderek azaldığı görülmektedir. Bu oran 2003'te %10,57 düzeyinde iken, 2008'in ilk 8 aylık döneminde % 3,39'a kadar düşmüştür. Limanda indirilen yurtiçi yükün toplam içindeki payı görece dalgalı yatay bir seyir izlemiş ve bu oran %7,70 (2005) ile % 11,43 (2003) arasında değişmiştir.

2008 yılının ilk 8 aylık dönemi için, Mersin Limanı'ndan yapılan yurtiçi denizyolu ile taşımanın mal cinslerine göre dağılımı Tablo 1.266'da verilmiştir.

Tablo 1.266'da görüldüğü üzere, gerek yüklenen, gerekse indirilen kargoda petrol ürünleri büyük bir payla (yüklemede % 57,74, boşaltmada % 74,42) ilk sırada gelmektedir. Petrol ürünlerini yüklemede (giden yük) Sodyum Karbonat (%16,60), mineraller (% 8,57) ve genel kargo (% 7,91); boşaltmada (gelen yük) ise genel kargo (%23,26) ve gübre (% 1,89) izlemektedir.

MAL CİNSİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	TOPLAM	ORAN
YÜKLELEN (TON)										
ÇİMENTO						1.841	1.955	2.102	5.897	3,12%
TAHİL, HUBUBAT							2.891		2.891	1,53%
KİMYASALLAR								1.550	1.550	0,82%
İNŞAAT MAKİNELERİ					153				153	0,08%
GÜBRE	1500	3.420							4.920	2,60%
MUHT. GIDA						48			48	0,03%
GENEL KARGO				1.157	6.263	4.873	2.656		14.948	7,91%
MİNERALLER		3.000		1.482	2.151	3.004	3.149	3.400	16.186	8,57%
PETROL ÜRÜNLERİ	10.950	7.100	16.450	4.780	16.750	16.200	18.400	18.450	109.080	57,74%
SODYUM KARBONAT	4.939	5.060	5.250	1.950		2.705	4.450	7.000	31.354	16,60%
TEKSTİL		25							25	0,01%
NEBATİ YAĞ					945	920			1.865	0,99%
TOPLAM	17.389	18.605	21.700	9.368	26.262	29.591	33.501	32.501	188.916	100,00%
İNDİRİLEN (TON)										
KİMYASALLAR							3.000		3.000	0,42%
GÜBRE			489			6.600	6.243		13.332	1,89%
GENEL KARGO	20.400	8.400	26.400	27.211	26.400	23.163	19.200	13.200	164.374	23,26%
PETROL ÜRÜNLERİ	77.968	55.508	70.732	44.937	41.283	123.242	70.960	41.200	525.831	74,42%
TAŞITLAR									0	0,00%
TOPLAM	98.368	63.908	97.621	72.148	67.683	153.005	99.404	54.400	706.537	100,00%

Tablo 1.266: Mersin Limanı'nda 2008 Yılı'nın İlk 8 Ayında (01.01.-31.08.2008) Elleçlenen Yurtiçi Kargonun Mal Cinslerine Göre Dağılımı (Ton)
Kaynak: MDTO

Uzun yıllardır dile getirildiği gibi, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak Türkiye'nin toplam deniz taşıma filosu ile uluslararası deniz taşımacılığında aldığı pay ve Türk bayraklı gemilerimiz ile Türk limanları arasında yapılan kabotaj taşımacılığı miktarı, Dünya ülkelerine, özellikle denize kıyısı olan Batı Avrupa ülkelerine, göre oldukça düşük düzeydedir.

Düzenli olarak sevk edilen, dolayısıyla taşıma süresinin çok kritik bir ölçüt olmadığı, yüksek tonajlı ve hacimli, özellikle sıvı/katı dökme ya da parçalı yükler için, yükleme ve varış noktalarının uygunluğu durumunda, görece ekonomik bir alternatif olan denizyolu taşımacılığının kullanımının artırılması, karayollarındaki yük taşıtı trafiğini de belirli ölçüde azaltarak, trafiği rahatlatacaktır.

1.4.9.3. Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı

Daha önce Bölüm 1.4.8.3'de verilen ve aşağıda tekrarlanan Tablo 1.267 ve Tablo 1.268'de görüldüğü üzere, Mersin'e ve Mersin'den demiryolu ile taşınan yüklerin büyük bölümünü, denizyolu taşımasındaki durumun aksine, yurtiçi taşıma oluşturmaktadır.

YIL	TİCARİ		ULUSLARARASI		ASKERİ		İDARİ (TCDD)		TOPLAM	
	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton
1998	8.643	290.182	2.306	60.457	714	9.156	1.670	36.858	13.333	396.653
1999	6.406	236.127	1.552	37.843	540	6.302	1.560	34.701	10.058	314.973
2000	6.563	191.978	1.036	18.024	590	9.149	1.835	41.779	10.024	260.930
2001	3.423	93.190	524	8.078	767	9.801	1.607	36.228	6.321	147.297
2002	3.509	107.761	714	14.261	436	5.724	1.739	42.711	6.398	170.327
2003	3.672	91.959	390	9.752	457	7.244	2.236	57.787	6.745	168.936
2004	5.330	107.179	699	12.639	515	10.747	1.611	36.618	8.155	167.183
2005	7.498	153.493	1.103	17.123	587	8.747	1.317	34.601	10.505	213.964
2006	12.948	310.366	646	11.436	551	8.386	1.660	40.877	15.805	371.065
2007	19.144	557.283	841	11.830	555	7.824	1.410	34.845	21.950	611.782

Tablo 1.267 : Mersin'e Demiryolu ile Taşınan Yüklerin Dağılımı (Gelen Yükler/Vagon ve Ton)

Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

YIL	TİCARİ		ULUSLARARASI		ASKERİ		İDARİ (TCDD)		TOPLAM	
	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton	Vagon	Ton
1998	6.397	158.278	1.233	17.891	615	5.285	2.793	89.378	11.038	270.832
1999	10.220	245.450	877	14.840	578	4.182	3.669	105.622	15.344	370.094
2000	11.757	291.382	1.162	18.401	244	4.823	2.557	81.716	15.717	396.322
2001	9.820	206.778	1.510	25.098	452	2.842	1.360	48.206	13.142	282.924
2002	10.019	188.506	1.660	29.680	357	3.307	1.382	56.659	13.918	278.152
2003	8.646	235.247	1.759	23.360	418	4.729	1.880	60.920	12.703	324.256
2004	10.315	246.835	3.472	71.221	903	8.416	1.522	60.055	16.212	386.527
2005	11.969	256.634	3.591	63.023	816	8.776	1.403	53.213	17.779	381.646
2006	16.882	377.400	2.757	52.504	451	6.540	1.655	70.184	21.745	506.628
2007	23.257	493.467	3.500	73.568	559	8.772	1.547	72.194	28.863	648.001

Tablo 1.268 : Mersin'den Demiryolu ile Taşınan Yüklerin Dağılımı (Giden Yükler/Vagon ve Ton)

Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

Demiryolu ile taşınan yurtiçi yükün büyük bölümünü ticari yükler oluşturmakta olup; TCDD'nin kendi bünyesindeki idari taşımaları da bu yükler içinde önemli bir paya sahiptir. Diğer yandan ağır askeri araçların toplu olarak sevkiyatında da güvenli ve daha düşük maliyetli bir taşıma modu olarak demiryolundan yararlanılmaktadır.

Bölüm 1.4.8.3. Tablo 1.252 ve Tablo 1.253'ün yurtiçi bazındaki eşleniği olarak, Mersin demiryolu taşımacılığı hacmi içerisinde yurtiçi taşımanın payı, yıllar bazında aşağıda gösterilmektedir.

YIL	GELEN			GİDEN		
	Yurtiçi	Oran	TOPLAM	Yurtiçi	Oran	TOPLAM
1998	336.196	84,76%	396.653	252.941	93,39%	270.832
1999	277.130	87,99%	314.973	355.254	95,99%	370.094
2000	242.906	93,09%	260.930	377.921	95,36%	396.322
2001	139.219	94,52%	147.297	257.826	91,13%	282.924
2002	156.066	91,63%	170.327	248.472	89,33%	278.152
2003	159.184	94,23%	168.936	300.896	92,80%	324.256
2004	154.544	92,44%	167.183	315.306	81,57%	386.527
2005	196.841	92,00%	213.964	318.623	83,49%	381.646
2006	359.629	96,92%	371.065	454.124	89,64%	506.628
2007	599.952	98,07%	611.782	574.433	88,65%	648.001

Tablo 1.269: Mersin demiryolu ile gelen/giden yurtiçi yükün demiryolu ile taşınan toplam yüke oranı
Kaynak: TCDD Mersin Lojistik Müdürlüğü

Tablo 1.269'da da görüldüğü üzere, Mersin'e demiryolu ile gelen yükün toplam içindeki oranı yıllar içinde giderek artmakta iken, giden yükler genelde dalgalı bir seyir izlemiş ve 1998-2007 döneminde %81,57 ile %95,99 arasında değişmiştir.

TCDD Mersin Lojistik Müdürü ile yapılan görüşmeden edinilen bilgilere göre, Mersin'e gelen ve giden yurtiçi yüklerin belli başlıları çıkış ve varış yerlerine göre aşağıdaki gibidir:

Gelen yükler:

- Boğazköprü (Kayseri)'den dolu konteyner
- Muratbağı (Elazığ) ve Elazığ'dan mermer, krom ve dolu konteyner
- Karasu'dan mermer
- Samsun'dan gübre (Ceynak)
- Keykubat ve Boğazköprü'den demir

Giden yükler:

- Başpınar (G. Antep)' a ve Horozluhan (Konya)'a PVC, elyaf, pamuk
- Tüm Türkiye'ye fayans yapıştırıcı (Kalekim)

Sonuç olarak, her ne kadar Mersin'den ve Mersin'e yurtiçi demiryolu taşıma hacmi uluslararası taşımaya göre yüksek miktarda olsa da, özellikle çok miktarda ve ağır yüklerin taşınmasında ekonomik, pratik ve çevre için daha sağlıklı bir taşıma şekli olan demiryolu, yurtiçi taşımada da yeterince kullanılmamaktadır. Elbette, bu durumun oluşmasında, Bölüm 1.4.8.3.'de de belirtildiği gibi, demiryolu altyapısının ve vagonlarının henüz uluslararası standartlarda olmayışı, demiryolu

ile taşıma ücretlerinin, her ne kadar bir miktar avantajlı olsa dahi, karayoluna göre yeterince (özellikle Avrupa'daki örneklerle karşılaştırıldığında) cazip düzeyde olmayışı, demiryolunun istenen tüm destinasyonlara sağlıklı şekilde ulaşamayışı, demiryolu ile soğuk taşıma (frigorifik) olanağının bulunmayışı, karayoluna göre taşıma süresinin uzun olması, istenen zamanda yeterli sayıda yük vagonu temininde sıkıntılar yaşanması ve taşımanın, gerek üretimden yükleme istasyonuna ve gerekse varış istasyonundan alıcının deposuna kadar olan bölümlerinde ikinci bir elleçleme ve karayolu ile taşıma gerektirmesi gibi olumsuz faktörler etkili olmaktadır.

Yine Bölüm 1.4.8.3.'de uluslararası taşıma için belirtildiği gibi, demiryolu altyapısının geliştirilmesi ve Dünya standartlarına ulaştırılması, taşıma hızının artırılması, vagon temininin ve elleçlemenin kolaylaştırılması ve özellikle taşıma ücretlerinin, karayolu taşımasına göre, yeterince cazip hale getirilmesi gibi olumlu gelişmeler, demiryolu ile taşımaya olan ilgiyi artıracaktır.

1.4.9.4. Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı

Mersin'in coğrafi olarak Türkiye'nin güneyinde ve orta kesimde kalmasından dolayı, Mersin'den Adana Havaalanı kanalıyla yurt içine yapılan taşıma miktarı çok düşüktür. Bunun yerine yurt içinde çalışan kargo şirketleri kullanılmakta ve hem ekonomik hem de ertesi sabah teslim sistemi ile yük taşınması gerçekleştirilmektedir.

Adana Havaalanı kargo kayıtlarında, hava kargo taşıma miktarlarına, ilk çıkış ili olmaması nedeniyle ulaşmak mümkün değildir.

DHLI (Devlet Hava Limanları İşletmesi) kayıtlarına göre, Adana havaalanından yapılan yurt içi hava kargo taşımasının bölge (Adana Havaalanı hinterlandı) için değerleri şu şekildedir;

2005 yılında: 19 Ton

2006 yılında: 21 Ton

2007 yılında: 22 Ton

Tüm bölge için yapılan yıllık toplam yurtiçi hava taşıması, henüz bir TIR kapasitesine ulaşamamıştır.

1.5.SONUÇ

Genel Ekonomik Durum

Türkiye lojistik performans endekslerine göre 150 ülke arasında ilk kırk ülke arasında 34. sırada yer almaktadır. Ancak, ülkenin konumu dikkate alındığında çok daha üst sıralarda olmaması için hiç bir neden yoktur. Türkiye'deki lojistik sektörünün ekonomi içindeki ağırlığına baktığımızda (2003-2004 Yılları ortalama), sanayi ve hizmet sektörlerinde yer alan işletmelerin yüzde 13,6'sı, istihdamın yüzde 10,2'si ile katma değerinin yüzde 12,3'ü bu sektörce sağlanmaktadır. Ayrıca, sektör son birkaç yılda yatırımlardan önemli pay alarak kayda değer bir büyüme performansı sergilemiştir. Ancak, sektörün potansiyel ve gerçekleşen değerlerine bakıldığında, olası potansiyelin ancak beşte birininin realize edildiği genel kabul görmektedir. Yakın gelecekte de lojistik sektörünün hızlı büyüme eğilimini sürdürmesi ve Türkiye ekonomisindeki payını artırması beklenmektedir

Ekonomik yapısı verilmeye çalışılan ve "Güney Anadolu İlleri" olarak ifade edilen Mersin, Adana, Gaziantep, Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye, Konya, Karaman ve Niğde illerine bir bütün olarak baktığımızda, Türkiye Nüfusunun yüzde 14,9'unu barındırdıklarını görmekteyiz. Bu illerde ortalama olarak nüfusun yüzde 69'u şehirlerde yaşamaktadır, bu oran Türkiye ortalamasının biraz altındadır. Nüfus yoğunluğu bakımından da Türkiye ortalamasının çok az üstünde bir yoğunluk söz konusudur. GSYİH açısından 1987 sabit fiyatlarıyla 2000 Yılı Türkiye hasılasının yüzde 12,8'i bu illerde üretilmektedir. Türkiye'de tarım dışı sektörlerde toplam 1.880.879 işyeri bulunmaktadır (2002 Yılı). Bu işyerlerinin 257.555 adedi Güney Anadolu illerinde yer almaktadır. Benzer şekilde Türkiye genelinde tarım dışı istihdam 6.453.684 kişidir, bu istihdamın 695.173 kişisi Güney Anadolu illerinde istihdam edilmektedir. Başka bir ifade ile işyerlerinin (tarım dışı) yüzde 13,7'si bu illerde yer almakta ve istihdamın yüzde 10,8'ini sağlamaktadır. Benzer şekilde Türkiye genelinde ihracat yapan firmaların yüzde 8,8'i Güney Anadolu İllerinde yer almakta ve toplam ihracatın yüzde 6,4'ünü gerçekleştirmektedir.

Türkiye'de gelişme süreci belli başlı büyüme merkezlerinden çevre illere doğru yayılarak kendini göstermektedir. Ekonominin dışa açıldığı, kaynak dağılımının ağırlıklı olarak piyasa mekanizmasına bırakıldığı 1980 sonrası dönemde iktisadi faaliyetlerin mekânsal dağılımı önemli değişiklikler göstermiştir. Bazı iller yerel kaynaklarını harekete geçirerek önemli sanayi odağı haline gelirken, diğerleri tarım ağırlıklı yapısını değiştirememiştir. Bölgemizde, Adana merkezli bir gelişme başlamış ve bu gelişme Mersin, Hatay illerine doğru yayılmıştır. Son yıllarda Gaziantep

önemli bir sanayi odağı haline gelmiştir. Ayrıca, Konya ve Karaman alt bölgesinde de önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu illerden çevre illere doğru bu gelişmenin sürmesi beklenmektedir. Dolayısıyla, Güney Anadolu İllerinin ülke ekonomisindeki payları bu gelişmeyle birlikte zamanla artış gösterecektir.

Genel olarak Mersin ekonomisi bir veya iki sektörün öne çıktığı bir yapı yerine çok yönlü bir yapı sergilemektedir. Belli bir sanayi altyapıya ve zengin tarım ve ticaret potansiyeline sahip olmakla birlikte bu sektörlerin herhangi birinde uzmanlaşma söz konusu değildir. Bir anlamda Türkiye ortalamasını en iyi yansıtan ildir. Ekonomik ve sosyal göstergeler bu çok yönlülüğün gelecekte de devam edeceğine işaret etmektedir. Bununla birlikte, bölgede 1960'larda yaşanan değişimlerin, Mersin'i Türkiye'nin ikinci büyük limanı ve bir gelişme merkezi haline getirmesi, İran-İrak savaşı sırasında Türkiye üzerinden gerçekleştirilen taşımacılığın büyük ölçüde Mersin üzerinden yapılması ve Çukurova bölgesi sanayisinin artan ihracat ve ithalat taleplerinin ekonomiye canlılık getirmesi, İlin tarihsel gelişiminde *dış dinamiklerin* ne kadar etkili olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, GAP, Güney-Doğu Anadolu ve güney komşu ülkelerdeki gelişmeler gelecekte de Mersin ekonomisinin gelişiminde önemli belirleyici etkenler olacaktır.

Mersin İli ekonomik ve sosyal göstergeler açısından Türkiye'de iyi bir konumdadır. DPT'nin 2000 Yılı verilerine dayanarak gerçekleştirdiği "İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmasına (2003)" göre Mersin İkinci derecede gelişmiş iller grubunda yer almaktadır. Bu illerde sosyo-ekonomik göstergeler genellikle Türkiye ortalamasının üzerinde değerler almaktadır. Aynı araştırmaya göre Mersin İller sıralamasında 17. sırada yer almaktadır. Limanı, serbest bölgesi ve Adana-Gaziantep gibi iki sanayi odağının aksında bulunan konumu, tarım potansiyeli, altyapısı ve dinamik nüfusu birlikte düşünüldüğünde son 20 yılda gerekli gelişme performansı gösteremediği açıktır. Nitekim, DPT'nin 1990 Yılı verilerine dayanarak hazırlanan "İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmasına (1996)" göre Mersin 0,6921 endeks değeri ile 10. sırada yer almaktaydı. Geçen 10 Yıllık süreçte Mersin'in 17. sıraya gerilediği görülmektedir.

Yaşam standartları açısından arzu edilir gelişme, verimlilik artışlarına dayalı bir gelişmedir. Bu açıdan Mersin gerek sanayi üretiminde gerekse tarımsal üretimde verimlilik göstergeleri açısından Türkiye ortalamalarının üstündedir. Buradaki temel sorun İilde yer alan firmalar arasındaki ileri-geri bağlantı etkilerinin zayıf olmasıdır. Mersin'de işletmeler ağırlıklı olarak aile işletmeleri biçimindedir ve yatırımlarını kendi kaynakları ile finanse etme yoluna gitmektedir. Özellikle küçük ve orta büyüklükteki işletmelerden oluşan bu sanayi yapının kısa dönemde değişmesi pek olası görülmemektedir.

Mersin'de Lojistik Yapı

Lojistik sektörü açısından bakıldığında, Mersin İli, Doğu Akdeniz kıyısındaki uygun coğrafi konumu dolayısıyla, uzun yıllardır uluslararası deniz taşımacılığı, ve deniz yoluyla gelen yüklerin karaya dağıtımı ve giden yüklerin karadan toplanması gereksinimi dolayısıyla karayolu ve demiryolu taşımacılığı açısından öncelikle Türkiye ve ardından hinterlandında yer alan ülkeler için önemli bir bölge olagelmıştır. Mersin'in sahip olduğu bu konum, doğal olarak, şehirde dış ticaret, taşımacılık ve lojistiğin diğer alt birimleri konularında bir kültürün, altyapının, insan gücünün ve iş hacminin, belirli ölçekte oluşmasını sağlamıştır.

Mersin'i dış ticaret ve lojistik açısından ön plana çıkaran ve avantajlı konuma getiren bir diğer unsur da, Mersin Limanı'na komşu konumda olan, kendi rıhtımı bulunan ve Türkiye'nin en yüksek işlem hacmine sahip 4. serbest bölgesi konumundaki Mersin Serbest Bölgesi'dir. Serbest Bölge, bir yandan gerek özel mevzuatının getirdiği avantajlar, gerekse coğrafi konumu, üst düzey alt ve üstyapısı ve yetkin yönetimi ile Mersin ili ve bölge için dış ticaret hacmine ciddi anlamda katkısı olan önemli bir yapı olmakla birlikte; diğer yandan Mersin'in küresel lojistikte rekabetçi ve etkin bir konum kazanması bağlamında, Dünya'daki örneklerde de görüldüğü üzere, lojistik altyapı olanaklarını tamamlayıcı bir unsur olarak da önemli bir fonksiyona sahiptir.

Halihazırda, Serbest Bölge'nin mevcut alanında yatırım ya da kiralama için boş yer bulunmamaktadır. Her ne kadar alınması muhtemel yatırım ve kullanım taleplerini karşılayabilmek için yeterli büyüklükte yeni genişleme alanları tahsis edilmiş olsa da; Bölge'nin kuruluşu sırasında sağlanmış olan ve bölge kullanımını cazip hale getiren birtakım avantajların zaman içerisinde merkezi otoritece ortadan kaldırılması ya da sınırlandırılması, bölgenin ulusal ve uluslararası yatırımcılar açısından güvenilirliğini, cazibesini ve dolayısıyla rekabet edebilirliğini azaltmaktadır.

Ticari yük taşımacılığının ana girdileri, ya da diğer bir deyişle müşterileri olarak; sanayi üretiminin belirli ölçüde kümelenildiği bir yapı olan Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi, ve özellikle yaş sebze ve meyve üretiminin iç ve dış ticarete dahil edildiği nokta olan Mersin Toptancı Hali Kompleksi de, uluslararası ve yurtiçi yük taşımacılığının ve dolayısıyla lojistiğinin yoğunlaştığı odaklar olarak sayılabilir.

Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi, 1995 yılında faaliyete geçmesinden bugüne, artan yatırımcı ve kullanıcı sayısı, üretim ve iç ve dış ticaret hacmi (252 OSB arasında en yüksek ihracat hacmine sahip 15 bölge arasında yer alıyor), ve istihdamı (şu an 7.500, 2009'da 10.000 kişi) ile Mersin'in kalkınmasına önemli bir katkı sağlamakta; ve aynı zamanda, gelişme alanları da dahil olmak üzere, Türkiye ölçeğinde, üst düzey çağdaş alt ve üst yapı olanakları, çevreye saygılı üretim politikaları (doğalgaz kullanımı, atık su arıtma tesisi vb.) ve çağdaş inovatif üretim

teknolojilerini destekleyen açılımları (Teknopark) ile Mersin'i, bölgeyi ve dolayısıyla Türkiye'yi geleceğe taşıyacak çağdaş sanayi üretim merkezlerinden biri olmaktadır.

Yine MTOSB Mütevelli Heyeti tarafından geliştirilen ve halen çalışmaları sürdürülmekte olan Mersin İhtisas Tarım Bölgesi projesi de gerçekleştiğinde, Mersin'in ve bölgenin zengin tarım üretiminin çağdaş düzeyde ve etkin olarak değerlendirildiği ve ekonomiye kazandırıldığı, tarıma dayalı sanayinin geliştirildiği ve Dünya ölçeğinde rekabet edebilirliğinin artırıldığı bir oluşum ortaya çıkacaktır.

Lojistiğin ana unsurlarından biri olan depolama kapsamında, dış ticarete konu yüklerin, belirli süreler için depolanması için, Mersin'de gerek işletici firmaların kendi ürünleri için kullandığı özel antrepolar, gerekse tüm talep edenler tarafından kullanılabilen genel antrepolar, açık ve kapalı alan, soğuk hava depoları ve kuru ve sıvı dökme yük depolama tank ve siloları şeklinde mevcuttur. Mersin'de geçmişten gelen dış ticaret kültürünün doğal sürecinde oluşturulan bu antrepolar, en azından hacimsel açıdan mevcut talebe cevap verebilmekle birlikte; gerek bu antrepoların şehirde oldukça dağınık konumda bulunmaları ve gerekse teknik altyapı, işletme ve ekipman açılarından çağdaş küresel lojistiğin ihtiyaçlarına cevap verebilmekte, gelecekte hedeflenen yüksek işlem hacmi ve toplam lojistiğin rekabet edebilirliği göz önüne alındığında, yetersiz kalacağı ve konunun yeniden ele alınması gerektiği de bir gerçektir.

Lojistiğin temelini oluşturan kara taşıması açısından bölgesel taşıma ekonomisinin yaratılması ancak bölgeye gelen ve giden araçların doluluk oranlarının dengelenmesi ile sağlanabilmektedir. Mersin ilinde kara taşıması küçük ara filolarına sahip çok sayıda taşıyıcının çalışmaları ile sağlanabilmektedir. Bölgeden ithal yolu ile limana, serbest bölgeye ve organize sanayi bölgesine gelen yüklerin miktarı bölgeden ihraç yolu ile limana ve serbest bölgeye, üretim amacıyla serbest bölgeye gelen mal miktarının dengeye kavuşmamış olması zaman zaman mevsimsellik yaşanması kara taşımasını ekonomik olmaktan çıkartmaktadır. Bu taşıma filoları birlikte çalışıp yük paylaşımı, rota planlaması gibi sinerji yaratacak iş birliklerine kapalıdır. Kısmen yerel rekabet kısmen geçmişten gelen alışkanlıklar nedeniyle kara taşıma araçları verimsiz çalışmaktadır. Bölgede iş birliğini yaratacak en önemli konu iş sahiplerinin dernekler veya odalar çatısı altında bir araya gelmeleri, fiziki olarak yakınlarının sağlanması için iş yerlerinin aynı çatı altında birbirine yakın hale getirilmesidir. Bunu sağlamak amacıyla inşa edilmesi bu rapor kapsamında olan lojistik köy (organize lojistik bölgesi) bu işlevi yerine getirecektir.

Demiryolu taşıması açısından da Mersin demiryolu hattı liman bağlantısı olması nedeniyle mevcut durumdadır. Ana demiryolu şebekesinde bir uzatma olarak görünen demiryolu organize sanayi bağlantısı olmaması nedeniyle gerektiği gibi verimli kullanılamamaktadır. TCDD'nin geçmiş yıllardaki yatırım konusundaki yetersizliği Mersin demiryolu hattının batıya açılmamasına

neden olmuştur. TCDD'nin demiryolu taşımacılığında vagon işletmecilere serbestlik tanınması sonucunda özellikle ağır malzeme ve dökme yük için özel sektörü demir yolu taşımacılığına girmeye itmiş ve yine mersin bölgesinde demir yolu hattı üzerinde her biri çok küçük ölçeklerde demir yolu yük elleçleme alanları kurmaya götürmüştür. İşletmelerin sayısının çok olması, çalışma alanlarının küçüklüğü nedeniyle benzer hizmetler farklı farklı alanlarda verilmeye ve kaynak israfına maliyet artışına yol açmış ve verimsiz çalışmalar ortaya çıkmıştır. Bu çalışma kapsamında yapılacak olan Lojistik köyde demir yolu hattı olacak ve şehir içinde kalmış olan şehir trafiğini de olumsuz etkileyen demiryolu aktarma alanları şehir dışına çıkartılabilecektir.

Mersin'in, yukarıda belirtildiği gibi, en azından Türkiye ölçeğinde, dış ticaret, uluslararası taşımacılık ve dolayısıyla lojistikte önemli bir pozisyona sahip olmasında en büyük pay, şüphesiz ki Mersin Limanı'na aittir. Bu anlamda, Mersin için yapılacak tüm lojistik konulu çalışmaların, öncelikle Mersin Limanı'nı merkez ve çıkış noktası olarak kabul etmesi kaçınılmaz ve gereklidir. Bölgedeki lojistik hizmetlerin büyük oranda limana bağlı olması liman hizmetlerinin dünya'da ve ülkemizde artan kapasiteye cevap verecek şekilde düzenlenmesine bağlıdır. Liman hizmetlerinin verimli ve ekonomik bir şekilde sağlanmasının ötesinde lojistik süreç içinde liman öncesi ve liman sonrası hizmet alt yapısının de geliştirilmesi unutulmamalıdır.

Mersin bölgesinin lojistik sektörü açısından gelişmesi önündeki en büyük engel şehir il sınırları içindeki depo, ambar, tır parkı gibi tesislerin dağınık ve küçük ölçekli olmasıdır. Birleşilerek sinerji yaratılamaması nedeniyle başlangıçta çoğu şehir sınırları dışında olan üniteler şehrin büyümesi, ekonominin gelişmesi, ölçeklerin artması nedenlerinden dolayı şehir içinde kalmış, sıkışık bir halde ekonomik olma özelliğini kaybetmiştir. Eski teknoloji ile yapılan daha ziyade dökme malzeme stoklaması amacıyla inşa edilen rampasız düz girişli, az kapılı depolama merkezleri ve antrepolar paletli taşımanın ve konteyner taşımacılığının gelişmesi karşısında işe yaramaz duruma gelmiştir. Hazırlanmakta olan Mersin strateji master planı bu bölünmeleri de ortadan kaldıracak, sektörü toparlayacak ve ölçekleri büyüterek ekonomi yaratacak bir alt yapıyı hedeflemektedir. Mevcut durum raporu bize bu gerçeği ortaya koymaktadır.

Mersin Limanı

Master plan raporumuzun ana bölümü olacak Mersin Limanı, halihazırda, tüm denizcilik ve liman hizmetlerini verebilen Türkiye'deki tek liman ve toplam işlem hacminde Türkiye'nin en büyük 2. limanı konumundadır. Liman, 11.05.2007 tarihinde özelleştirilmiş olup, şu anda ortaklarından biri Dünya'nın en büyük liman işletmecilerinden (Singapur Limanı dahil olmak üzere, 16 ülkede 28 liman) PSA olan bir özel sektör ortaklığı (MIP-Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) tarafından işletilmektedir.

Yeni işletmecinin profesyonel ve rekabetçi yaklaşımı, ve devirden sonraki 1 yıl içinde altyapı ve teknolojiye yapmış olduğu yatırımlarla liman, gerek uluslararası liman standartları, gerekse toplam işlem hacmi açısından hızlı bir gelişme trendine girmiş bulunmaktadır. İşleticiden (MIP) ve MTDO'dan alınan verilere göre, halihazırda limanın özellikle, hızlı ve etkin hizmet verebilme açısından öncelikli bir kriter olan, sahada konteyner stoklama kapasitesinin önemli bir bölümü kullanılmaktadır. Bu durumda, artan işlem hacmiyle birlikte, yakın gelecekte limanın sahada stoklama kapasitesinin yetersiz kalacağı görülmektedir.

Bu çalışma Mersin limanının uluslararası ölçekte bir hub liman olarak kullanılabilmesi, bölge limanı olarak kapasitesinin artırılmasını da amaçlamaktadır. Liman içindeki depolama, boş konteyner stoklama, konteyner doldurma ve boşaltma gibi bazı fonksiyonların liman dışında bir merkeze yani yapılacak olan lojistik köyler bünyesine alınması ile de limanda elleçleme için boş kapasite yaratılması, daha fazla geminin yanaşmasına, yük boşaltmasına veya yüklemesine elverişli bir alt yapı yaratacaktır.

Mersin şehrinin içinde yaşayan kişilerin lojistiğin bu derece şehir içinde kalmış olmasından dolayı hava kirliliği, gürültü kirliliği, trafik sıkışıklığı yarattığı ortaya çıkmaktadır. Şehir planlaması açısından bu soruna da çözüm bulunması vazgeçilemez bir gerçektir.

Mersin, liman ve gümrük meydanını merkez olarak yağ lekeli şeklinde büyümüş bir yerleşmedir. Kentin merkezi iş alanı hala, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güneyinde kalan geleneksel merkezi iş alanı, bu merkezin dışındaki tüm kentsel çalışma alanları (özellikle lojistik ve imalat sanayi kuruluşları) kentin doğusunda yer almıştır. Konut alanları ise batı, kuzey ve kuzey doğu aksında yer alır. Tek merkezli olarak teşekkül etmiş yerleşim yapısı, yeni onaylanmış bulunan kent planlarında da korunmuştur. Tek merkezlilik, sabah dışarıdan merkeze, akşam da merkezden dışarıya yoğun trafik talebi doğurduğundan, artık tercih edilen bir planlama yöntemi değildir. O nedenle, belirli bir nüfus büyüklüğünü aşan kentlerde, çok merkezlilik mutlaka özendirilmesi gereken durumdur. Hele hele ulaştırma altyapısının önemli bir kısmını lojistik aktiviteler için kullanması beklenen Mersin gibi bir kentte çok merkezlilik trafik sorunlarını en aza indirmek adına mutlaka teşvik edilmelidir. Ayrıca, kentin çalışma alanlarının güney ve doğuda konumlandırılmış olması kentin doğu batı koridorunda yoğun bir yolculuk talebi yaratmaktadır ve yürürlükteki arazi kullanım kararları uyarınca da yaratacağı beklenecektir.

Mersin'deki ana ulaştırma arterlerinde zirve saatlerinde bile henüz uzun süreli bekleme neden olan trafik sıkışıklığı yaşanmamaktadır. Yalnızca, GMK bulvarı, İstiklal Caddesi, İsmet İnönü Bulvarı, Silifke ve Kuvva-i Milliye Caddelerinin belirli kısımlarında kapasite düzeyine ulaşmakta olup, akım stabilitesi kısa duraklamalarla da olsa sürmektedir. Bunun dışında sokaklar tek taraflı otopark haline kullanılmaya başladığından çift yönlü kullanıma izin veremeyecek durumdadır ve

iç bölgelerde bu nedenden ötürü sorunlar oluşmaya başlamıştır. Otomobil sahipliğindeki artış, kentin tek merkezli olması, kentte kamu sahipli, yaygın ve güvenilir bir toplu taşıma sisteminin bulunmaması Mersin'i yakın zamanda trafik sıkışıklığı yaşamaya aday bir kent haline getirmektedir.

Çalışma alanlarının kentin doğu bölgesinde yığılmış olması, bu bölgedeki ulaştırma altyapısını, çoklukla yük ve kamyon trafiğinden kaynaklanan sorunlara maruz bırakmaktadır. D-400 nolu karayolu, geometrik standartlar açısından oldukça kötü durumdadır. Yüksek orandaki kamyon trafiği, sinyalizasyon yetersizliği, kontrolsüz giriş çıkışlar trafik güvenliğini oldukça kötü etkilemektedir. Ayrıca liman girişi için sıra bekleyen araçların bu yol üzerinde parklaşma yapmaları bu koridordaki olumsuz bir başka durumdur.

1975 yılında 31 ha olan depolama alanları 2000 yılında yaklaşık 80 ha'ya, 13 ha olan sanayi alanları da 310 ha'ya çıkmıştır. Ancak, zaman içindeki bu önemli büyüme, kent mekanı içinde dağınık bir yapı izlemiştir. Özellikle depolama alanları, kentin doğu kısmında bütünlük arz etmek yerine, farklı lokasyonlarda organize olmayan bir şekilde yer almaktadır. Değişik yerlerde dağınık bir şekilde yer alan kamyon parkları, konteyner yığılmaları, görüntü kirliliği ve güvenlik sorunları yaratmakta ve işletme verimsizlikleri doğurmaktadır. O nedenle, yapılması düşünülen lojistik merkez, Mersin'de yapısal olarak zaten segmente olan lojistik sektörünün, mekansal konsolidasyonunu da sağlayarak sektör gelişimine önemli katkıda bulunacaktır.

Lojistik Köy (Organize Lojistik Bölgesi)

Hazırlanmakta olan Lojistik Strateji Master planı bölgede bir lojistik merkez, lojistik köy (organize lojistik bölgesi) kurulması amacıyla hazırlanmaktadır. Uzun dönem stratejiler ve master planda bu konu ana konu olarak ele alınmıştır.

Lojistik Merkezler, uluslar arası ve ulusal ticarete kabul edilmiş bir ulusal politika ve ticaret iradesinin ana enstrümanı olarak teşekkül etmekte ve Avrupa ve Asya ülkelerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde kara ulaştırmasının yarattığı çevresel etkileri azaltmak, çok modlu taşımacılığı özendirmek, taşımacılıkta maliyet avantajları sağlamak ve bölgesel eşitsizlikleri gidermede bir araç kullanılırken, Asya ülkelerinde öncelikle küresel ticarete ve transit taşımacılıkta rekabet edebilirliklerini arttırmak amacıyla kullanılmaktadır. Almanya, Fransa, İngiltere, Danimarka, Hollanda, Yunanistan, Çin, Singapur, Malezya, Japonya lojistik merkez uygulamalarına değişik düzeylerde sahip olan ülkelerin başında gelmektedir.

Lojistik merkezlerin temel faydası, daha kısa sürede teslim fırsatı ve lojistik sürecindeki maliyet azaltıcı etkileridir. Bunların dışında yarattığı çok modlu taşıma ve hizmet konsolidasyonları fırsatları sayesinde çevre sorunları üzerinde de azaltıcı etkileri bulunmaktadır. Ayrıca, ölçeğine bağlı olarak yerel ölçeğe istihdam ve ekonomik katkı sunabilmektedir. Bir lojistik merkezde sunulacak hizmet çeşitliliği yine lojistik merkezin fonksiyon ve ölçeğine bağlı olarak değişmektedir. Bu ölçekleri, Avrupa Birliği, Ulusal, Bölgesel ve yerel olarak sınıflandırmak mümkündür.

Lojistik merkezlerin planlamasında sağlıklı ölçülemeye dayanan ölçek belirlenmesinden sonra trafik analizi, lokasyon analizi, master plan, fayda maliyet analizi ve bunların alternatifli değerlendirmeleri önem kazanmaktadır. Lojistik merkezleri taşıma koridorları üzerinde ve tercihen birden fazla ulaştırma moduna ulaşabilir lokasyonlarda teşekkül ettirmek önemlidir. Ayrıca, her lojistik merkezin intermodal transfer terminali olması çok fazla tercih edilmesi gereken bir başka husustur. Lojistik merkezlerin yatırım ve işletme modelleri yine değişiklik gösterir. Kamu, özel ve kamu-özel ortaklığı sahipliğinde ve işletmesinde olabilmektedir. Ancak, sinerji ve rekabetçi üstünlükler yaratabilmek adına kamu ve özel sektör ortaklığı hem sahiplikte hem de işletmede önemle tavsiye edilmektedir. Yönetim ise çoklukla bağımsız davranabilen bir limitet şirket aracılığı ile yapılmaktadır.

Yapılan Mevcut Durum Raporu, Mersin ilinin mevcut durumu küresel ölçekten ülke ölçeğine, ülke ölçeğinden bölgesel çerçeveye ve yerel çerçeveye doğru giden bir bilgi derleme çalışması olmuştur. Bu anlamda, uzun dönem stratejileri bölümünün anlamını arttıracak, anlaşılır hale getirecek ve karşımızdaki büyüklüğü ortaya koyacak bir ön çalışma niteliğindedir.

BÖLÜM 2

STRATEJİLER

2.1. AMAÇ

Mersin Lojistik Strateji Planı'nın 2. Bölümü'nde, hazırlanacak olan master plana baz teşkil edecek temel stratejilerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmanın yapılabilmesi için 1. Bölüm'deki Mevcut Durum Raporu'nda açıklanan; küreselleşen Dünya ticaretinin içinde ülke ve bölge olarak yer almamız amacıyla uzun dönem stratejilerin bilinmesi gereklidir. 2. Bölüm'de küreselleşen ticarete ve lojistiğe yön veren uluslararası kuruluşların, uzun dönem stratejilerinin ve eylem planlarının belirlenmesi sağlanmıştır. Bu stratejiler dışı açılma yönündeki çalışmalarını hızla sürdüren ve küresel rekabet ortamında stratejik avantaj sağlamaya çalışan ülkemizin de göz önüne alacağı stratejiler olmak durumundadır. Birleşmiş Milletler'in, Dünya Bankası'nın, Ticaret ve Kalkınma Konseyi (UNCTAD)'nin ve Avrupa Birliği'nin taşımacılık ve lojistik stratejileri bu raporda ele alınmış ve buna paralel olması gereken ulusal stratejilerimiz de incelenmiştir.

Ulusal stratejilerimiz için 9. Kalkınma Planı detaylı olarak ele alınmış ve tüm kamu kuruluşlarını yönlendirmeyi amaçlayan planda sözü edilen stratejiler de 2. Bölüm'e ilave edilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından İTÜ'ne yaptırılmış bulunan ve bu alanda yerel olarak yapılmış en geniş çalışma olan Türkiye Ulaştırma Ana Planı da tüm taşıma modları ve lojistik açısından incelenmiştir. Bu planda öngörülen stratejiler de gelecek yıllarda ülkemizde taşımacılığın ve lojistiğin yönlendirilmesinde önemli bir kaynak olmak üzere 2. Bölüm'e eklenmiştir.

Avrupa Birliği tarafından tüm ülkeler için yaptırılmış olan TINA (Transportation Infrastructure Need Assesment-Ulaştırma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirmesi) çalışması da özellikle Türkiye'nin ana ulaştırma koridorlarında yer alabilmesi amacıyla hazırlanmış bulunan bir çalışmadır. TINA projesi de ulusal stratejilerimizin ve alt yapı ihtiyacımızın belirlenmesi açısından bu çalışmaya dahil edilmiştir.

Deniz taşımacılığının uluslararası taşımacılık sektöründeki önemi bilinmektedir. Mersin'in lojistik üs olması hedeflenerek yapılan çalışmada Mersin'de kurulacak olan Lojistik Köy'ün önemi büyüktür. Uluslararası deniz taşıma koridorlarında yer alan Mersin Limanı'nın kapasite artırımı da hedefler içinde yer alacaktır. Amaç, Mersin'e gelen ve Mersin'den giden gemilerin liman elleçleme hizmetlerinin olabildiği kadar hızlı, verimli ve rekabetçi fiyatlarla verilmesidir. Bu sayede gerek transit olarak gerekse de yurt içi için gelecek ve gidecek ürünlerin kapasitesinin artırılması mümkün olacaktır. Mersin Limanı başta olmak üzere ulusal deniz taşımacılığımızda ve limanlarımızda uygulanacak stratejilerin de bilinmesi zorunluluğu vardır. Bu amaçla JICA (Japan International Cooperation Agency-Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı) tarafından

hazırlanmış olan Ulusal Limanlar Master Planı da incelenmiştir. Raporumuzun 2. Bölümü JICA raporunda belirtilen stratejileri ve Mersin Limanı başta olmak üzere bölgemizdeki liman yatırımlarını da içermektedir.

Hükümet politikası olarak taşıma ve lojistik konusunda sorumlu olan TCDD, DLH (Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü) , TCK gibi kuruluşlarla da görüşülmüş ve uzun dönem vizyonları, stratejileri ve kısa dönem projeleri bu bölümde merkezi hükümet görüşü olarak yer almıştır.

Mersin'deki taşımacılığı ve lojistiği ilgilendiren yük hareketlerinin analizi amacıyla Mersin Limanı'ndan geçen ve komşu ülkelere ve bölgelere giden koridorlar da incelemeye dahil edilmiştir.

2. Bölüm, özellikle kombine taşımacılığın gelişmesine paralel olarak Mersin bölgesinin gelişmesine katkıda bulunacak Mersin-Samsun hattını da incelemeye almıştır. Karadeniz ülkeleri ile olan ticaretimizde ağırlıklı olarak konteyner taşımaya dönüşüm suretiyle Samsun'a gelecek olan konteynerlerin demir yolu kanalı ile Mersin Lojistik Köyü'ne taşınması ve buradan Mersin Limanı ile Akdeniz'e dağıtılmasını da gündeme getirmektedir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki gemi trafiğinin azalmasına, taşıma süresinin kısalmasına ve veriminin artmasına olanak sağlayacak bu proje de raporda ana stratejiler içinde gösterilmiş ve detaylı olarak bilgi verilmiştir.

Güney ve doğu komşularımızın uluslararası taşımacılık koridorlarında yer alan Mersin bölgesinin, kapasitesi arttırılacak bir liman ve kurulacak olan Lojistik Köy ile olan ilişkileri de raporda geliştirilecek stratejiler olarak yer almaktadır. Bu amaçla Mersin-İran, Mesin-Irak ve Mersin Suriye koridorları ve bu ülkelerle olan ticaretimiz 2. Bölüm'e ilave edilmiştir.

Ülkemizdeki kara taşımacılığının ve lojistik hizmetlerinin düzen altına alınmasını amaçlayan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili yönetmelikte de Mersin bölgesini ilgilendiren stratejiler mevcuttur. 2. Bölüm'de bu stratejiler de ele alınmış ve bölgemizde uygulanacak yerel stratejiler içinde değerlendirilmiştir.

Küresel stratejilerden ulusal stratejilerimize geçişin ardından, Mersin Lojistik Strateji Planı'nda belirlenecek temel yerel stratejilerin tespiti zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu konuda Mersin'de yerleşik taşımacılık ve lojistik konusuna yön verecek, stratejileri olan, hazırlanacak rapordan etkilenecek resmi kuruluşlarla, yerel toplum örgütleri ile ve önemli taşımacılık ve lojistik şirketlerle de yüz yüze görüşmeler yapılmıştır.

Yerel stratejilerin belirlenmesinde Mersin Lojistik Platformu bünyesinde kurulmuş olan çalışma grupları ile de görüşmeler yapılmış ve ilgili çalışma gruplarının öngördükleri stratejiler de 2. Bölüm içinde belirtilmiştir.

İlave olarak yerel stratejileri etkileyecek olan yeni hazırlanmış olan Mersin Çevre Düzeni Nazım İmar Planı da bu bölümde ele alınmıştır. Plan'ın Mersin'in gelişmesine, taşımacılık ve lojistik sektörüne getirecekleri ve engelleri detaylı olarak raporda belirtilmiştir. Yine aynı çerçevede olmak üzere Mersin Ulaştırma Ana Planı Raylı Sistem Toplu Taşıma Projesi de bu rapor kapsamında incelenmiştir. Lojistiğin kentliler ve sektör çalışanları üzerindeki etkileri de ihmal edilmemiş ve bu plan üzerindeki görüşler 2. Bölüm'e eklenmiştir.

Kurulacak olan Lojistik Köyü'nün kente en büyük katkısı, kısa süre içinde tıkanacak ve taşıma hızı ile verimini düşürecek olan Tarsus-Mersin D-400 Karayolu da inceleme kapsamında yer almaktadır. Bu yol üzerindeki trafik yükünün Lojistik Köy üzerine aktarılması ve bu ana arter üzerindeki trafik hızını arttırıcı çalışmaların, iyileştirmelerin yapılması da stratejiler içinde yer almaktadır.

Mersin bölgesinde yer alan depo, antrepo, demiryolu elleçleme alanları, TIR ve kamyon parkları gibi tesislerin de kentsel ulaşımı etkilemeyecek şekilde şehir dışına alınması da düşünülmüştür. Raporumuzda bu önemli konu da yer almakta ve stratejiler içinde ele alınmaktadır.

Bu kuruluşların görüşleri, uzun dönem stratejileri ve kısa dönem beklentileri belirlenmiştir. 2. Bölüme eklenen bu görüşler birleştirilmiş ve küresel stratejilerin, ulusla stratejilerle ve yerel stratejilerle harmanlaması yapılarak raporun 3. bölümü olan master planda yol gösterecek stratejiler listesi hazırlanmıştır.

Hazırlanan stratejiler listesinin önem sıralamasının yapılması amacıyla Delphi yöntemi uygulaması yapılmış ve stratejiler geniş bir katılımcının birlikte değerlendirme çalışması ile önem sırasına göre sıralanmıştır. Master Plan bu stratejiler ışığı altında hazırlanacaktır.

2.2. VİZYON VE TANIMI

Vizyonumuz: “Mersin’i ülkemizin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak” olarak belirlenmiştir.

Mersin, coğrafi konumu, özelleşen ve faal olarak çalışan limanı, demiryolu ve otoyol bağlantıları, Doğu Akdeniz’deki lokasyonu ile ülkemiz üzerinden geçecek olan uluslararası yük koridorlarında bir başlangıç noktası olacaktır. Bu koridorlarda oluşacak yük potansiyelinin, ülkemizin komşuları ile olan taşımacılık ve lojistik operasyonlarında bir başlangıç noktası olması hedeflenmektedir. Bu vizyon çerçevesinde Mersin İli’nin mevcut lojistik altyapısının uluslararası taşımacılık ve lojistik stratejilerine, AB hedeflerine ve ulusal planlarımıza uygun olarak güçlendirilmesi, eksiklerinin tamamlanması, gereken yatırımın belirlenmesi ve vizyonda belirtilen hedeflere ulaşılması için bir master plan çalışması yapılmaktadır.

Bu vizyon, küresel, AB ve ulusal taşımacılık ve lojistik stratejileriyle tam olarak uyuşan bir vizyon olup; Mersin İli’nde yerleşik lojistiğin gelecekte sadece Mersin için değil, tüm hinterlandı da içine alacak bir kapsama alanında gelişecek ve ekonomik gelişmeye katkısı olacak en büyük iş kolu haline geleceğine inanmaktayız. Bu inancın, Mersin’de yerleşik bu projenin ortaya çıkmasında emeği geçen tüm taraflarca da benimsenmiş bir vizyon olduğu kesindir.

2.3. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK UZUN DÖNEM STRATEJİLERİ

2.3.1. Uluslararası Kuruluşlarca Tavsiye Edilen Stratejiler

2.3.1.1. Birleşmiş Milletler, OECD, UNCTAD, Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Birleşmiş Milletler Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri

24 Ekim 1945’te kurulmuş olan Birleşmiş Milletler, Dünya barışını ve güvenliğini korumanın yanısıra uluslar arasında ekonomik, toplumsal ve kültürel işbirliğini oluşturmayı amaçlayan uluslararası bir örgüttür. Bu hizmeti yaparken;

- Ülkeler arasındaki gelişmişlik uçurumunun azaltılması
- Gelişmekte olan ülkelerdeki ekonominin desteklenmesi
- Dünya ticareti üzerindeki engellerin azaltılması

- Ticaretin standart ve herkes tarafından anlaşılır hale getirilmesi
- Global ekonomik kayıpların azaltılması

ve Dünya barışına katkıda bulunulması gibi Dünya ticareti ile ilgili hedeflere yoğunlaşmış ve bu amaçla bazı alt kuruluşlar oluşturulmuştur.

Birleşmiş Milletler, Dünya ticareti ile ilgili çalışmalarını Ekonomik ve Sosyal Konsey (ECOSOC) çatısı altında gerçekleştirmektedir. Ekonomik ve Sosyal Konsey yılda bir kez toplanmakta, genel olarak yaygın biçimde tanınan örgütlenmeler aracılığı ile çalışmaktadır. Bu örgütlenmelerden taşımacılık ve lojistik ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olanlar şunlardır:

- Kalkınma Programı (United Nations Development Programme - UNDP)
- Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD)
- Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe - UNECE)
- Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pasific - UNESCAP)
- Çevre Programı (United Nations Environment Programme - UNEP)

Ekonomik ve Sosyal Konsey, ayrıca özerk örgütlerin Birleşmiş Milletler ile işbirliğini düzenleyen organ olarak önemli bir başka işlev daha yüklenmiştir. Bünyesindeki bazı örgütler aracılığıyla Dünya ticaretini geliştirmeyi ve küreselleşmeyi gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Bu örgütlerden bazıları şunlardır:

- Dünya Bankası Grubu (WB)
- Uluslararası Para Fonu (IMF)
- Dünya Ticaret Örgütü (WTO)
- Dünya Gümrük Örgütü (WCO)

Birleşmiş Milletler'in Dünya ticaretinin küreselleşmesi ve bu paralelde ülkeler arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi, farklılıkların azaltılması, Dünya barışının sağlanması amaçlarına hizmet edecek olan hedef uluslararası ticaretin serbestleştirilmesidir. Bu hedefe ulaşmak amacıyla ticaretin önündeki engellerin azaltılması gerekmektedir. Uygulanacak stratejiler bu amaca hizmet etmektedir ve kuruluşun tüm birimlerince kabul edilmiştir.

Ekonomik ve Sosyal Konsey Çalışma Raporları şu şekilde özetlenebilir¹:

1. Ticaretin hızının artırılması, ürün fiyatlarının düşmesini, kullanım ömürlerinin uzatılmasını ve yolda geçen süre için finans yükünün azalmasını sağlayacaktır. Bunun için taşımanın durduğu veya yavaşladığı noktalardan biri olan gümrük kapılarında uluslararası gümrük işlemlerinin standardizasyonu sağlanacaktır. Bu sayede ürünlerin gümrüklerden beklemeden geçmesi için gereken işbirliği ve altyapı sağlanacaktır.

Depo, liman gibi tesislerin standardizasyonu da hedeflenmektedir. Limanlar uzak mesafe deniz taşımasının başladığı veya son bulduğu noktalardır. Bu noktalardaki liman hizmetlerinin hızlanması, liman verimliliklerinin artması, işlemlerin ve belgelerin standart hale getirilmesi ticaretin hızlanmasına olanak sağlayacaktır.

2. Ticaretin gerçekleşmesi için ülkeler arasında uygulanan kanunların, kuralların, belgelerin ve bilgilerin harmonizasyonu da hedeflenen stratejiler içindedir. Küresel anlamda bilginin ortak kullanımı için standardizasyonu gerekmektedir. Özellikle transit ticarete her ülkenin farklı kanun ve yönetmelikler uygulaması ortadan kaldırılmaya çalışılmaktadır.

Birleşmiş Milletler, yine aynı temel strateji altında alıcı, satıcı hatta her iki parti ile taşıyıcı arasındaki ticari işlemlerde kullanılacak olan sözleşmelerin de standart hale getirilmesini ve tüm Dünya'da aynı formatta sözleşmeler kullanılmasını ön görmektedir.

3. Kamu ve özel sektör işbirliğinin artırılması da bir strateji olarak benimsenmektedir. Devletin ticaretten ve ticaretin devamındaki taşımacılık ve lojistikten operatör olarak elini çekmesi, denetleme görevini üstlenmesi önerilmektedir. Bu da ancak taşıma süreci içindeki devlet tekellerinin ve hizmetinin özel sektöre özelleştirmeler aracılığı ile aktarılması sayesinde gerçekleşebilir.

4. Kargo güvenliği de stratejiler içinde ele alınmaktadır. Özellikle zarar verici özellikli yüksek riskli kargo uygulamaları, tehlikeli madde taşıması, silah ve askeri malzeme lojistiği, uyuşturucu madde ticareti ve kaçak göçmenlerin kontrolü de stratejik olarak ele alınmaktadır. Dünya üzerinde yaygın bir şekilde kullanılan konteyner taşımacılığının

¹ ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, Common ECE/ESCAP Strategic Vision for Euro-Asian Transport Links, ECONOMIC COMMISSION FOR ASIA AND PACIFIC, INLAND TRANSPORT COMMITTEE - REVIEW OF DEVELOPMENTS IN TRANSPORT IN ASIA AND THE PACIFIC 2007

yaratacağı kargo riski ve konteyner taşıması riskleri CSI (Conteyner Security Initiative) tarafından ele alınmakta ve liman kapılarında konteyner taramaları, uydu takip sistemleri, RFID sistemleri ile bu güvenliğin sağlanması hedeflenmektedir. Günümüzde güncel bir konu olan deniz yolu korsanlığı da Birleşmiş Milletler tarafından ele alınmakta ve çözüm yolu aranmaktadır.

5. Dijital teknoloji ve internet 21. yüzyılda uygulanacak stratejiler arasında ele alınmaktadır. Bütün ticaretin ve taşımacılığın dijital ortama geçirilmesi, bilgi girişinin bir sefer yapılması ve taşıma süreci içinde bilginin şeffaf bir şekilde transferi hedeflenmektedir. Bunun dışında web sitelerinin ticari işlemlerde kullanılması B2B (Business to Business) ve B2C (Business to Customer) ticaretin hatta e-lojistiğin de devreye hızla alınması benimsenen stratejiler içindedir. Dijital imza ve dijital formların yaygın bir şekilde ve her ülke tarafından anlaşılır şekilde kullanılması amaçlanmıştır.
6. Küreselleşmenin gelişmesi ile birlikte artan transit ticaretin teşviki de strateji olarak benimsenmiştir. Transit ticarete özellikle kara ve demiryolu taşıması sırasında gümrük işlemlerinin azaltılması için ortak gümrük işletilmesi, gümrük ve limanlardaki işlemlerin hızlandırılması, demiryollarının uyumunun sağlanması da önemli bir strateji olarak ilgili kuruluş ve devletlere önerilmektedir.
7. Taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin maliyetlerinin düşürülmesi ve kalitesinin artırılması da strateji olarak benimsenmiştir. Bunun sağlanması için verimliliğin ölçülmesi ve verilen hizmetlerde elde edilen avantajların kayıt altına alınarak ölçülmesi ve duyurulması da önem kazanmaktadır. Bunun sağlanması için ilk yapılacak şey, ortak ölçme kriterlerinin belirlenmesidir. Bu kriterler her ülke için ayrı ayrı olmayacak ve tüm taşıma şekilleri için geçerli olacak bir sistem içinde yazılımlarla otomatik kayıt sistemleri ile elde edilecektir. Bu amaçla kullanılacak olan yazılımların hazırlanması ve kullanılmasının teşviki de söz konusudur.
8. Kuralların ve yasal çerçevelerin belirlenmesi için, GAAT (General Agreement on Tariffs and Trade) paralelinde yıllar önce başlayan çalışmalara devam edilmesi gerekmektedir. Bunun sağlanması amacıyla uluslararası taşımacılıkta ve lojistik hizmetlerde ortak dil, işaret, tanım ve formların kullanılması benimsenmiştir. Bu amaçla tüm ülkelere öncelikle ortak ticaret işbirlikleri çerçevesinde başlamak üzere taşımacılıkla ilgili yasaların karşılıklı kabulü, uygulamaların belirlenmesi, kayıt altına alınması gerçekleştirilecektir. Çok uluslu, küresel ve yaygın kuruluşların öncelik kazanması, bu kuruluşlarda uygulamaların başlatılması hedefler

arasındadır. Milli uygulamalar fazla değiştirilmeden yerel operasyonlarda sorun çıkartmadan uluslararası uygulamaların başlatılması amaçlanmaktadır. Şeffaflığın artırılması, bilgi paylaşımı da önemli bir alt kriterdir. Ülke yönetimlerinin bu stratejilere politik kararlılıkla ve yaygın çalışmalarla sahip çıkması, kurumsal yaklaşımlar sergilemesi gereklidir. Ülkelerden beklenen bir başka faktör olarak uluslararası kurumlara üyelik ve katılım, ülkelerarası ticari konfederasyonlara üyelik ve iş birliği de önem kazanmaktadır.

9. Taşıma koridorlarının oluşturulması da hedefler arasındadır. Birleşmiş Milletler özellikle UNCTAD, UNECE, UNESCAP çalışmaları çerçevesinde ilgili bölgelerde taşıma koridorları oluşturmayı ve bu koridorlarda multi-modal taşımayı teşvik ederek demiryolu taşımasının öne çıkartılmasını öngörmektedir.

Birleşmiş Milletler, bu stratejiler ışığında çok sayıda proje başlatmıştır. Bu projelerin bir kısmı bölgesel yatırım projeleridir. Bir kısmı da altyapının kurulması amacıyla eğitim ve destek projeleri olarak farklı alt kuruluşlar tarafından yürütülmektedir.

Ülkemizi de ilgilendiren projeler arasında şunlar yer almaktadır (Bu projelerin, belirlenen stratejilere paralel yürütülmesi ve hedeflere ulaşılmasında örnek teşkil etmeleri amaçlanmaktadır):

- Trans-Asya Otoyol Projesi
- Trans-Asya Demiryolu Projesi
- Entegre Taşımacılık Ağı ve İntermodal Bağlantıları Projesi
- Taşımacılık Politikalarının Harmonizasyonu Projesi
- Taşımacılığın Özelleştirilmesi Projesi
- Bölgesel Demiryollarının Kapasite ve Verim Artışı Projeleri
- Karayolları Kalite İyileştirme ve Kayıt Sistemi Projeleri
- Taşıma Verimliliğinin Arttırılması Projeleri
- Planlama ve Politika Belirlenmesi Projeleri
- Ticaretin ve Taşımacılığın Arttırılması projeleri
- Kanun ve Yönetmeliklerin Hazırlanması Projeleri

- Lojistik Kavramının Yerleştirilmesi Projeleri
- Kapasite Artırımı ve Yetenek Geliştirme Projeleri
- Taşıma Güvenliğini Arttırma Projeleri
- Tehlikeli Malların Taşınmasında Ükelere Yardım Projeleri

Birleşmiş Milletler'in stratejileri, Avrupa Birliği'nin, NAFTA'nın ve tüm ekonomik işbirliklerinin hedefleri ve stratejileri içinde olmak durumundadır. Ülkemizde ve dolayısıyla Mersin bölgesinde uygulanacak olan stratejiler de bu şemsiyeyi kapsayacak ve ortak stratejiler altında gerçekleşecek stratejiler olacaktır. Bunların dışına çıkılması durumunda ortaya uyumsuzlukların ve sapmaların çıkacağı kesindir.

***Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD-United Nations Conference on Trade and Development) Stratejileri*²**

Birleşmiş Milletler teşkilatına bağlı Ticaret ve Geliştirme Konseyi (Trade and Development Board), taşımacılık ve lojistiğin geliştirilmesinde yönlendirici çalışmalar yürütmektedir. Konsey, gelecek dönemlere ait stratejilerini yine Birleşmiş Milletler'in genel stratejileri altında detaylandırmış ve bazı ilaveler yapmıştır. Stratejiler dönemler halinde güncellenmekte, ilaveler yapılmakta ve detaylandırılmaktadır.

UNCTAD'ın belirlediği stratejiler şunlardır:

1. E-lojistik geliştirilmelidir. E-lojistiği, lojistiğin, internet üzerinden yapılan ticaretin dijital ortamda internet üzerinden takibi olarak tanımlamaktayız. İnternetin ve bilgi iletişiminin gelişmesi bize bu olanağı sağlamaktadır. Tedarik zinciri içindeki tüm operasyonlar planlama, uygulama ve kontrol sürecinde şeffaf bir şekilde internet üzerinden takip edilecek, böylece birbirine değen süreçler arasında kesintiler önlenecektir. Bilginin tek seferde işlenmesi ve hızlı aktarılması hedeflenmektedir. Özellikle B2C uygulamalarında küçük hacimli işlemlerde e-lojistik uygulamalarının kağıt sarfiyatını azaltması, bilgi güvencesini ve sıfır hata hedefini sağlaması istenmektedir. Sipariş yönetimi, sevkiyat takibi, araç ve gemi takibi, maliyet hesaplaması, müşteri hizmetleri, ortak lojistik yönetim sistemi, geri dönüş lojistiği, entegre on-line tedarik zinciri yönetimine kadar e-lojistik uygulamaları önerilmektedir.

² TRADE AND DEVELOPMENT BOARD, Commission on Trade in Goods, Services and Commodities, Ad Hoc Expert Meeting on Logistics Services, Geneva, 13 July 2006, E-logistics

2. Lojistik hizmetlerin outsource edilmesine ve kontrat lojistiğine önem kazandırılacaktır. Geçmişte özellikle üretici ve dağıtıcı firmalar içinde birer departman olarak çalışan ve kendi tesislerinde kendi ekipman ve araçlarıyla sağlanan lojistik hizmetler belli kontratlarla dışarıya verilmektedir. 3PL (Üçüncü Parti Lojistik) şirketlerin doğuşu ve gelişmesi bu sayede gerçekleşmiştir. 3PL şirketlerin hizmet yelpazelerini genişletmeleri ve ölçek büyütmeyle verimliliklerini ve kalitelerini arttırmaları, üretici ve dağıtıcı şirketlere stratejik avantaj sağlamaktadır. Özellikle otomotiv, kimya, hızlı tüketim ürünleri, elektronik ürün üreten ve dağıtan şirketler bu avantajdan öncelikle yararlanmışlardır. Şirketlerin lojistik hizmetlerini 3PL şirketlere outsource etmesi, 3PL şirketlerin de konularında ihtisaslaşması, hizmetlerini Dünya ölçeğinde vermesi hedefler arasındadır.
3. 4PL hizmetlerin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Üreticilerin ve dağıtıcıların lojistik hizmetlerini kendi asetleri ile hizmet veren 3PL şirketlere outsource etmesinin devamında, tedarik zincirinin tümünün yönetimi gündeme gelmektedir. 4PL şirketler ise tedarik zincirini uygun 3PL şirketler kullanarak non-aset bazlı olarak bir yazılım ve kontrol sistemi altında yöneten yapılar olarak tanımlanmaktadır. 3PL şirketler ile üretici ve dağıtıcı şirketler arasında uzun süreli kontratlarla tedarik zinciri sorumluluğunu alan ve bunun kontrolünü, geliştirilmesini sağlayan şirketler 4PL şirketler olacaktır. "Supermanager" ve/veya 4PL olarak adlandırılan bu şirketler, üretici ve dağıtıcı şirketler için tek temas noktası görevini göreceklerdir. Yönetim, organizasyon, yeniden yapılanma hizmetleri de bu şirketlerin sorumluluğunda olacaktır.
4. Geri dönüş veya atık lojistiği gelecekte geliştirilmesi gereken bir stratejidir. Çevre koruma ve sürdürülebilir gelişme ışığı altında geri dönüş lojistiği (Reverse Logistics) kullanılmış ürünlerin, ürün artıklarının, paletler, kasalar, paketler gibi lojistik malzemelerinin geri getirilmesi için toplanması, demontajı, ayıklanması ve çevreye uygun biçimde geri kazandırılması veya imhasını içerir. Bir maliyet olan geri dönüş lojistiğinin kanunlarla zorunlu hale getirilmesi, kontrollü bir biçimde uygulanması strateji olarak benimsenmektedir. Üreticiler, tüketilen ürünlerin atıklarının kendilerini ilgilendirmedikleri savı ile ortaya çıksalar bile, küresel ölçekte yapılacak olan kanunlar ve yönetmeliklerle atık toplanması ve değerlendirilmesi de zorunlu hale getirilecektir.
5. Deniz taşıması geliştirilecektir. Konsey, maliyet avantajı açısından deniz taşımasının geliştirilmesini, sadece uzak mesafe yurt dışı değil ülke içi ve komşu ülkelerle olan deniz yolu ile yapılan taşımanın da geliştirilmesini önermektedir. Deniz taşımasında özellikle intermodal taşımaya destek amacıyla konteyner kullanımının artırılması, konteynerler için daha hızlı yükleme, taşıma ve boşaltma yapacak sistemin kurulmasını, farklı

ürünlerin de konteynerle taşınmasına olanak verecek projelerin desteklenmesi istenmektedir. Daha hızlı ve güvenli taşıyacak ve daha çok konteyner alan gemilerin inşa edilmesi, limanların özelleştirilerek verimlerinin ve elleçleme hızlarının artırılması, serbest rekabetle maliyetlerin indirilmesi için gereken çalışmaların yapılması istenmektedir.

Limanlarda konteynerleri daha hızlı ve güvenli elleçleyecek büyük vinçlerin hatta otomatik konteyner elleçleme tesislerinin kullanımı, alanların büyütülmesi, bilgi sistemlerinin kullanılması, RFID uygulaması, su derinliklerinin tarama ile artırılması hedefler içinde yer almaktadır.

6. Limanların "*ihhtisas limanlar*" haline gelmesi planlanmaktadır. Gün geçtikçe deniz taşımacılığı geliştirmekte, yeni liman yatırımları yapılsa bile genel olarak limanların iş kapasiteleri hızla artmaktadır. Konsey, limanların daha verimli kullanımını öngörmekte, limanda elleçlenecek olan ürünlere göre ihtisas limanları oluşturulmasını; dökme yük, kuru yük, konteyner, likit malzeme, araç gibi hizmetlerin farklı limanlardan verilerek liman verimliliklerinin artırılmasını önermektedir. Böylece ürün bazında daha verimli çalışacak olan limanlarda maliyetin düşürülmesi ve Dünya ticaretine katkıda bulunulması amaçlanmaktadır.

7. Hava kargo taşıması geliştirilecektir. Geniş gövdeli uçakların inşasını takip eden dönemde yolcu altı hacimler yük için kullanılmaya başlanmış ve hava kargo taşıması gündeme gelmiş ve gelişmiştir. Artan kargo miktarı ile yolcu uçakları yetersiz hale gelmiş; önce eski uçakların revizyonu ile sonra da yüke özel kargo uçaklarının inşasıyla günümüzde hava kargo taşıması önem kazanmıştır. Ülkeler, hava kargo taşıması alanında özelleştirmelere başlamışlar ve devam edeceklerdir.

1990 yılından bu güne kadar her yıl ortalama % 6 büyüyen hava kargo taşımacılığı artık küresel hale gelmiştir. Çok sayıda hava alanının inşası ve yeni hava alanlarında kargo tesislerinin bulunması, hava taşımacılığını cazip hale getirmektedir. Diğer taşıma şekillerine göre çok pahalı olan hava kargo taşıması; uzak mesafelere ömürlü mal taşımasının artması, kıymetli malzemelerin taşınmasındaki güvenlik, stokların minimize edilmesi sonucu eksik malzeme ihtiyacının artması gibi nedenlerle gelecekte de hızla gelişecektir.

8. Multi-modal taşıma geliştirilecektir. Gelişmekte olan ülkelerin daha fazla hammadde ve yarı mamul ihraç etmeleri ile multi-modal taşıma artmıştır. Bu ülkelerin lojistik altyapısının multi-modal taşımaya uygun olmaması nedeniyle Dünya taşımacılığı çok modlu sisteme

geçememektedir. Çok uluslu multi-modal taşıma şirketlerinin, deniz taşıması yapan konteyner hatlarının, küresel liman işletmecilerinin ve demiryolu şirketlerinin gelişmekte olan ülkelerde multi-modal altyapının ve sistemin kurulması konusunda teşvik edilmesi gerekmektedir.

9. Gelişmekte olan ülkeler, taşıma hizmetlerine gelişmiş ülkelerin iki katı kadar fazla bedel ödemektedirler. Bu da toplam üretim ve lojistik maliyetlerinin yükselmesine ve ürün fiyatlarının pahalı olmasına yol açmaktadır. Multi-modal başta olmak üzere verimli taşıma metodlarının uygulamaya alınması gerekmektedir. Multi-modal taşımanın gelişmesi sürecinde işgücü maliyetleri de azalacak, liman verimlilikleri yükselecektir.
10. Ticaretin önündeki engellerin kaldırılması hedeflenmelidir. Ticaretin serbestleşmesini ve hızlanmasını zorlaştıran şu engellerin kaldırılması gerekmektedir:

- Ülkeye yabancı sermaye girişinin sınırlandırılması
- Anlaşılmaz, ayrılıkçı, şeffaf olmayan ve sürekli olmayan gümrük işlemleri
- Elektronik ortamda sunulamayan dokümanlar
- Şeffaf olmayan ve zaman kaybettirici lisans başvuruları
- Bazı lojistik hizmetlerde tekeller (posta ve demiryolu gibi)

Bu engeller ve çözüm önerileri de yine Konsey tarafından stratejiler olarak aşağıdaki gibi ortaya konmaktadır:

- Gümrüklerde ürünlerin fiziksel kontrolü, gümrük kontrolü, vergi işlemleri ve istatistiksel raporlamalar ayrılmalıdır.
- Ürünlerin belli güvenceler karşılığında gümrük işlemleri bitmeden serbest bırakılması sağlanmalıdır.
- Gümrük işlemlerinin gelişi güzel kontrol yöntemleri ile değil risk taşıyan ürünlere yoğunlaşarak yürütülmesi gerekmektedir.
- Gümrük işlemlerinin günün belli saatlerinde değil 7 gün ve 24 saat gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- Fiziki gümrük noktalarında mal girişi yapılırken gümrük formalitelerinin daha farklı bir lokasyonda dijital ortamdaki merkezi sistemle yapılması sağlanmalıdır.

- Gümrüğün serbest bırakması için gereken asgari bilginin önceden gümrük idarelerine bildirilmesi ile işlemlerin hızlandırılması sağlanmalıdır.
- Tüm işlemlerde bilgi tekrarı ve kâğıt evrak kullanımı azaltılmalı, elektronik iletişime geçilmelidir.

11. Gelişmekte olan ülkelere destek verilmelidir. Gelişmekte olan ülkelerde henüz lojistik kavramı, 3PL ve 4PL oluşumları tamamlanamamıştır. Konsey, dokümantasyonu, gümrük işlemlerinin hızlandırılması, elektronik işlemlere başlanması, gümrük muayenelerinin basitleştirilmesi konusunda gelişmekte olan ülkelere kapasite artırımı, verimliliklerin artırılması, yurt içi hizmetlerde rekabetçi ölçeklerin yakalanması konusunda destek verilmesini önermektedir. Bu destek aynı zamanda geleneksel lojistik hizmetlerin entegre lojistik hizmetlere dönüşümünü, 3PL yapılanmayı hatta 4PL oluşumları da içermek durumundadır. Lojistik hizmetlerde ihtisaslaşma, basit depolardan gelişmiş depolama tesislerine dönüşüm, stok ve envanter kontrol sistemlerinin yaygınlaştırılması ve dinamik hizmet anlayışı da bu destek içine alınmak durumundadır.

12. Ticaret ve taşıma bilgi sistemlerinin dijital ortama geçirilmesi gerekmektedir. Ticari bilgilerin ve taşıma sırasında ortaya çıkan bilgilerin dijital ortamda yaratılması ve paylaşımı gelişmiş ülkelerde başlamış, ancak gelişmekte olan ülkelerde gerektiği gibi yapılandırılmamıştır. Maliyeti yüksek de olsa, konsey, gelişmekte olan ülkelerin küresel ağa bağlanması ve hizmet kalitesinin düşürülmemesi ve rekabetçi bir yapıya kavuşturulması amacıyla bu yatırımların yapılmasını gerekli görmektedir. Gerekli yazılıma sahip olmayan, internet üzerinden bilgi paylaşamayan deniz taşımacıları ve kara taşımacıları lojistik yönetimde kesintilere neden olmaktadır.

13. Lojistik hizmetlerle ilgili regülasyonların sağlanması gerekmektedir. Ülkeler kendi iç uygulamalarında diğer ülkelerle uyum sağlayacak düzeltmeleri yapmak zorundadır. Servis ekonomisi yaratmak, endüstrilerin gelişmesini sağlamak, talep kapasitesinin belirlenmesi, rekabetçi ortam sağlamak, çevre koruması, mal ve taşıma güvenliği alanlarında kanun ve yönetmeliklerin uyum içinde hazırlanması önerilmektedir. Ülke içindeki tekellerin serbestleşmesi de ihmal edilmemelidir. Posta ve demiryolu taşımacılığı tekelleri bu konuda özelleştirilmesi gereken unsurlar olarak ortaya konulmaktadır.

14. Lojistik için güvenilirliği yüksek bir ortam sağlanması gerekmektedir. Günümüzde karmaşık ve güvenilirliği düşük taşıma sistemleri problem yaratmaktadır. Bu sistemler

maliyeti arttırmakta ve sigorta primlerini yükseltmektedir. Şeffaf olmayan, düzensiz gümrük işlemleri ticaretin ve lojistik hizmetlerin önünde bir engel olarak görülmektedir. Yerel kanunlar genellikle bu sorunlar karşısında duyarsız ve yetersiz kalmaktadır. Güvenilirliği arttıracak lisans prosedürlerinin basitleştirilmesi, hızlandırılması ve maliyetlerinin düşürülmesi de kanun ve yönetmeliklerle sağlanmalıdır. Deniz taşımasında güvenliği sağlayacak çalışmalara ağırlık verilmesi şarttır. Deniz konvansiyonlarında can güvenliğinin sağlanması çalışması SOLAS (Safety of Life at Sea Convention) , Liman Güvenlik Kodları (PFSC-Port Facility Security Codes) Deniz taşıması Güvenlik Sözleşmesi (MTSA-Maritime Transport Security Act) Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (C-TPAT Custom-Trade Partnership Against Terrorism), Konteyner Güvenlik Çalışması (CSI-Container Security Initiative) gibi çalışmalara destek verilmesi, yaygınlaştırılması ve uygulamaların takibi gerekmektedir.

Gelişmekte olan ülkeler bu güvenlik çalışmalarının maliyetine katlanmakta zorlanacaklardır. İşbirliği yapılarak bilginin paylaşılması bu maliyetlerin minimize edilmesini sağlayabilecektir.

Lojistik hizmetler, küresel tedarik zincirinin yönetilmesini gerektirmektedir. Dünya artık tek pazar-tek bölge haline gelmektedir. Ülkelerin ihracat kapasiteleri sadece üretim kapasitelerine dayanmamaktadır. Üretilen ürünlerin tüketim pazarlarına en düşük maliyetle, en hızlı şekilde, hatasız ulaştırılması hedeflenmektedir. Ülkeler bunu sağlamak için verimli nakliye sistemlerini ve altyapılarını kurmak, iletişim sistemlerini geliştirmek ve lojistik bilgilerini ve servislerini arttırmak zorundadır. Ancak bu sayede yeni pazarlarda söz sahibi olmak mümkün olacaktır.

Dünya Bankası Uzun Dönem Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri

Dünya Bankası'nın (WB-World Bank) lojistik konusundaki görüşleri, bu sektörün gelişmesi açısından son derece önemlidir. Lojistiği ilgilendiren projeler ve büyük ölçekli yatırımlar bu kuruluş tarafından gündeme getirilmekte, projelendirilmekte ve desteklenmektedir.

Dünya Bankası, lojistik ile ilgili stratejilerini çeşitli konferanslarda, tartışmalar ve bildirimler ile ortaya koymakta ve ülkelere yön vermektedir. Türkiye de ulaştırma koridorlarında Doğu ile Batı arasında kalan bir ülke olarak bu stratejilerden ve bunların ortaya çıkarttığı sonuçlardan etkilenmektedir.

Demiryolu Stratejileri:

Dünya Bankası, gelecek dönemde demiryollarının daha etkili kullanımı amacıyla üç temel stratejiyi önermektedir³:

1. Demiryolu taşıma ücretlerinin arttırılması veya maliyetlerin düşürülmesi; Dünya Bankası bu strateji çerçevesinde bazı ülkelerde maliyetlerin daha sağlıklı ölçülmesi amacıyla muhasebe ve maliyet sistemlerinde geliştirme yapılmasını istemektedir. Bazı ülkelerde demiryolu navlunlarının doğrudan arttırılması istenirken; bazı ülkelerde ise maliyetlerin azaltılması ve demiryolu taşımacılığının ekonomik hale getirilmesi planlanmaktadır.

Düşük gelirli ülkelerde demiryolu taşıma ücretlerinin arttırılması politik yönden bir tepki yaratmaktadır. Zira bu ülkelerde hemen hemen tamamı tekel haline gelmiş olan demiryolu taşımacılığında, taşıma ücretleri ancak hükümet kararları ile sağlanabilmekte ve bu da politik açıdan tepkiye yol açmakta ve uzun bir süreç gerektirmektedir.

2. Ekonomik olmayan hatların kapatılması: Demiryolları planlanırken maliyet yaklaşımından daha çok hizmet anlayışı öne çıkmaktadır. Bu da demiryolu hatlarının bazılarının operasyonel olarak ekonomik olmaması sonucunu doğurmaktadır. Dünya Bankası hat başına karlılıkların ölçülmesi, kısa ve uzun dönemde bu noktalara yapılan taşımanın diğer taşıma yöntemleri ile yapılmasını hedeflemektedir. Bu stratejinin politik baskısı yüksek olan ülkelere tepki alacağı kesindir. Zira, hükümetler bu tip hatlara yapılan masrafın genel masraf içinde az yer tuttuğunu ve hizmet amacıyla bu hatların açık kalması gerektiğini savunabilmektedirler.
3. Demiryolu yönetiminin güçlendirilmesi: Demiryolu sisteminin düzgün yönetilmemesi de maliyetleri arttıran bir faktördür. Demiryolu yönetiminin güçlendirilmesi amacıyla yatırım planlamalarının daha iyi yapılması, demiryollarının toplam taşıma pazarı içindeki rolünün arttırılması, kombine taşımacılığın demiryolu bağlantıları ile teşvik edilmesi, demiryolu bağlantılı lojistik köyler kurulması, demiryolu yönetimindeki devlet kontrolünün azaltılması, devlet baskısının ve tekelinin hafifletilmesi hedeflenmektedir.

³ World Bank Discussion Papers, Designing Major Policy Reform, 2007

Karayolu Stratejileri:

Dünya Bankası'nın karayolu taşımasının geliştirilmesi amacıyla da uygulamaya konulmasını istediği stratejiler söz konusudur⁴. Bu stratejiler 4 ana grupta toplanmaktadır:

1. Operasyon politikalarının geliştirilmesi: Bu strateji, karayolu ile ilgili projelerin başarılı bir şekilde planlanması, uygulanması ve verimli bir şekilde sürdürülebilirliklerini sağlamayı hedeflemektedir. Genellikle ilk projelerin; zayıf, hatalı, finansal gücü olmayan müteahhitler tarafından yapılması söz konusudur. Dünya Bankası bu tarz projelerin sağlıklı fizibiliteler olarak hazırlanmasını, teknik onaylarının alınmasını ve uluslararası müteahhitlere açık ihalelerle verilmesini önermektedir.
2. Gelirlerin doğru kullanılması: Dünya Bankası karayolu alt yapısının kullanımında gelir elde edilmesini ve bu gelirlerin de yeni yolların yapımında, mevcut yolların iyileştirilmesinde ve bakım ve onarımında kullanılmasını strateji olarak benimsemektedir. Bu sayede kara taşıma altyapısı sağlanacak ve sağlıklı kullanılabilir olacaktır.
3. Teknik ve organizasyonel kapasiteyi arttırmak: Karayollarından sorumlu olan kuruluşların yönetim ve teknik bilgilerinin artırılması ve kontrol mekanizmalarının devreye sokulması hedeflenmektedir. Yapılan inşaatların kontrolünün Karayollarından sorumlu kuruluşa verilmesi strateji olarak benimsenmiştir. Ülkelerle teknik eleman takası, teknik ve akademik iç ve dış eğitimlerin artırılması stratejiler içinde yer almaktadır.
4. Araç aşırı yüklenmesini önlemek: Araçlara taşıma haddinden daha fazla yük yüklemek tüm ülkelerde karşılaştığımız bir sorundur. Aşırı yükleme yolların çok çabuk aşınmasına, bozulmasına neden olmaktadır. Bu da yollarda kullanılan araçlarda arızaya ve taşınan malzemelerin hasarlanmasına neden olmaktadır. Dünya Bankası strateji olarak araç ölçülerinin standart hale gelmesini ve lastik basınç yüklerinin azaltılmasını hedeflemektedir.

⁴ World Bank Discussion Papers Designing Major Policy Reform, 2007

Liman Operasyon Stratejileri:

Dünya Bankası, Dünya ticaretinin geliştirilmesi amacıyla taşıma modları arasında en fazla pay alan deniz ticaretinin en kritik noktası olan liman operasyonları konusunda da stratejiler ortaya koymuştur⁵. Liman stratejileri 3 ana grupta toplanmıştır:

1. Limanların özelleştirilmesinin teşvik edilmesi: Limanların özelleştirilmesi diğer devlet kuruluşları ile ilişkilerin planlanmasında sorunlar yaratmaktadır. Alışlagelmiş prosedürlerin değiştirilmesi ve özelleştirme paralelinde gereken yasal tedbirlerin alınması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. İthalat ve ihracat rakamlarındaki hızlı değişim karşısında limanlar gereken tedbirleri zamanında alamamakta ve liman hizmetlerinde gecikmelerle karşılaşmaktadır. Liman hizmetlerinin özelleştirilmesi ile birlikte limanların kararlarında ve uygulamalarında daha fazla yetki ve otorite kazanması gerekmektedir.
2. Planlı çalışmanın özendirilmesi: Liman hizmetlerinin önceden planlanması, buna uygun ekipman ve işgücü tahsisini gerektirmektedir. Liman ekipmanlarının ve operasyonlarının standart hale getirilmesi gerekmektedir. Limanlar arasındaki koordinasyonun sağlanması, iletişimin artırılması, gerekli olduğu takdirde iş, ekipman ve işgücü paylaşımını mümkün kılacaktır. Liman işçilerinin, yöneticilerin ve teknik elemanların eğitimlerinin de organize edilmesi ve birleştirilmesi uygulanacak stratejiler arasındadır. Liman yatırımlarının karşılıklı bilgilendirme ile birlikte planlanması da ayrı bir strateji olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sayede gereksiz yatırım önlenecek ve gerçek ihtiyacın karşılanması söz konusu olacaktır.
3. Finansal açıdan limanların güçlendirilmesi: Muhasebe sistemlerinin standart hale getirilmesi, liman asetlerinin yeniden değerlendirilmesi, maliyet bazlı liman tarifelerinin ortak belirlenmesi, tarifeler arasında uyum sağlanması, liman operasyonlarını önleyecek finansal sorunların önceden çözümü de stratejiler içinde ele alınmaktadır.

Deniz Taşımaları Stratejileri:

Dünya Bankası, taşıma modları arasında en fazla pay alan deniz ticaretinin geliştirilmesi amacıyla, gelişimin önünde engel olan konuları ortadan kaldırmayı strateji olarak belirlemiştir⁶. Bu anlamda aşağıdaki başlıklar ve stratejiler ön plana çıkmaktadır:

⁵ World Bank Discussion Papers Designing Major Policy Reform, 2007

1. Dünya üretiminin küreselleşmesi: Küreselleşen dünya ticareti üretim ölçeklerinin büyümesine ve taşıma şekillerinde değişikliklere yol açmaktadır. Montajın tüketimin olduğu ülkelerde yapılması daha fazla yarı mamul taşınmasına yol açmakta ve taşıma şekilleri konteyner taşınmasına dönmektedir. Gelişmekte olan ülkelere yapılan komple taşımalar azalırken yarı mamul taşınması artmakta ve taşıma ölçeklerinde değişikliklere yol açmaktadır. Büyük ölçekli uzun süreli taşımalar artık daha küçük ölçekli ve hızlı taşıma şekillerine yönelmektedir. Lojistiğin ve tedarik zinciri yönetiminin gelişmesi stokları azalmakta ve daha küçük ölçekli ve sık yapılan taşımaları öne çıkartmaktadır. Dünya Bankası, taşıma şekillerinin bu talebe paralel geliştirilmesini; yani küçük ölçekli ve hızlı deniz taşınmasının teşvik edilmesini istemektedir.
2. Üretim metotlarının değişmesi: Özellikle otomotiv, mobilya, beyaz eşya ve elektronik sektörlerinde gördüğümüz gelişmiş ülkelerin geliştirmekte olan ülkelerde nihai ürün üretmesi konusundaki yatırımları dünya deniz taşımacılığında çelik, kereste, plastik hammadde gibi ürünlerin taşınmasını azaltmakta ve daha düşük maliyetli daha hızlı, aktarma noktalarında bekleme yapılmadan intermodal servislerle kapıdan kapıya yapılan taşımaları zorunlu hale getirmektedir. Dünya Bankası, intermodal taşımanın teşvik edilmesini bir strateji olarak gerekli görmektedir.
3. Ekonomik iş birliklerinin teşvik edilmesi: Geçmişte milli sınırlar içinde ticarete konu olan ülkeler gümrük birlikleri, serbest ticaret anlaşmaları ile bölgesel üretim ve tüketim adetlerini arttırmaktadır. Taşıma mesafesini de arttıran bu oluşum demiryolu ve denizyolu taşımacılığını da birim ürün başına düşürmesi nedeniyle cazip hale getirmekte, nihai ürün fiyatı düşmekte ve tüketim artmaktadır. Küresel ticaretin gelişmesine ve deniz taşımacılığının gelişmesine olanak veren bu durum da Dünya Bankası tarafından geliştirilmesi gereken bir strateji olarak ele alınmaktadır.
4. Değer katıcı üretim. Ürünler gün geçtikçe hammadde olarak değil ara mamul veya bitmiş ürün olarak ihraç edilmektedir. Petrol üreten ülkeler ham petrol yerine rafine ürünlerin ihracatını öne çıkartmaktadırlar. Tarım ürünleri de taze olarak taşınmak yerine tüketilir hale gelmiş ambalajlı biçimde sevk edilmektedir. Dünya Bankası, ürünlerin tüketime daha hızlı ulaştırılması için tüketilir biçimde üretilmesini ve ihracını önermektedir.
5. Geri dönüşleri değerlendirmek: Hammaddelerin kıtalararası deniz yolu ile taşınmasını azaltmak hedef olarak görülmektedir. Bunu sağlamak amacıyla Japonya'nın son 40 yılda yakıt tüketimini % 50 azaltmasına olanak veren geri dönüş, atık malzeme

değerlendirilmesi projesi de önemlidir. Hurda malzemelerin üretimde kullanılması, kıtalararası taşımayı azaltmıştır.

6. Çevre koruma stratejisi. Çevre korumaya önem verilmesi politikası deniz taşımacılığında temiz yakıt kullanımını zorunlu hale getirmektedir. Alternatif temiz yakıtlar devreye girmeye başlamış ve Batı Avrupa ve Japonya'da bir strateji haline gelmiştir. Kömür ve ağır yakıt kullanımı azalmıştır. Bazı gemilerde LPG kullanımı da uygulamaya konulmuş ve hava kirliliğinin azaltılmasında önemli adımlar atılmıştır.

Ulusal lojistik stratejilerimizin hazırlanması sırasında, bu beklentilerin ve yol gösterici stratejilerin ele alınmasında yarar vardır.

2.3.1.2. Avrupa Birliği Tarafından Önerilen ve Uygulanan Stratejiler

Gümrük Birliği, gelecekte tam üyesi olmak için çalıştığımız Avrupa Birliği taşımacılık ve lojistik konusunda son derece önemli çalışmalar yapmaktadır. Ülkelerin bir ekonomik ve siyasi birlik haline gelmesi ancak aralarındaki ticaretin tamamen serbest bırakılmasına bağlıdır. Bu da ürünlerin üretildiği nokta ile tüketildiği nokta arasındaki taşımanın yani lojistiğin serbestleşmesine, önündeki engellerin kaldırılmasına, kurallarının şeffaf olmasına ve tüm ülkeler için hızlı bir taşıma sisteminin kurulmasına bağlıdır.

Amaçlar:

AB ulaştırma sisteminin amaçları arasında; emniyetli bir ulaşım sağlamak, çevreye verilen zararları en aza indirmek, trafik yoğunluğunu olabildiğince azaltmak, kombine taşımacılığı geliştirerek ulaşımda esnekliği artırmak, sürdürülebilir bir ulaştırma sektörü sağlamak, taşımacılıktaki dengesizliği önlemek için ulaştırmanın karayolu taşımacılığından denizyolu ve demiryollarına kaydırılması ile değişik taşımacılık modları arasında dengeyi sağlamak sayılabilir. Etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı, Avrupa iç pazarının gelişmesinde ve işleyişinde önemli bir faktördür. Bu nedenle AB, her türlü çalışmasını ulaştırma sisteminin sürdürülebilir, çevre dostu ve rekabetçi olabilmesi temeline dayandırmaktadır. "Avrupa'nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı son "Beyaz Kitap" bu çalışmaların detaylandırıldığı ve Avrupa Birliği ulaştırma sistemini anlatan bir rehber niteliğindedir. Bu kitapta bazı öncelikler ve koridorlar belirlenmiştir. 2003 yılında ise yakın deniz taşımacılığı için deniz otoyolları projesi, genişleme ve Doğu ulaşım koridorları için Pan-Avrupa kavramları eklenmiştir. Ayrıca, Avrupa Ulaşım Ağları ve Galileo (Avrupa Uydu Navigasyon Sistemi) gibi büyük projeleri de

kapsamaktadır. Ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar, Avrupa Komisyonu'nca 1985, 1992, 1996 ve 2001 yıllarında hazırlanan "Beyaz Kitap"larda detaylı olarak ele alınmıştır. 2001 yılı "Beyaz Kitap"ında belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri şöyle sıralanabilir:

- Demiryollarının güçlendirilmesi ve yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin ve güvenliğin artırılması
- Denizyolu ve iç suyuollarıyla ulaşımı teşvik etmek
- Havayolu taşımacılığındaki büyüme ile çevre sağlığı arasındaki dengeye dikkat çekmek
- Çok modlu/kombine taşımacılığı gerçekleştirmek
- Trans-Avrupa ulaştırma ağını kurmak ve geliştirmek
- Ulaşım için etkin fiyatlandırma ile ilgili bir politika benimsemek
- Kullanıcıların hak ve yükümlülüklerini tanımak
- Yüksek kalitede şehir içi ulaşımı geliştirmek
- Araştırma ve teknolojiyi, temiz ve etkili ulaşımın hizmetine sokmak
- Küreselleşmenin etkilerini yönetmek
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için orta ve uzun vadeli çevresel hedefler geliştirmek

Trans-Avrupa Ağları (TEN), 1980'lerde Avrupa'da tek bir pazar oluşturma fikrinden doğmuştur. Ürünlerin, insanların ve hizmetlerin serbestçe dolaşmadığı bir ortamda büyük bir piyasadan söz etmek imkânsızdır. Bu nedenle piyasayı oluşturan çok sayıda bölge ve ulusal ağın etkin altyapılarla birbirine bağlanması gerekmektedir. Ekonomik ve sosyal bütünlüğü sağlamak, rekabet temelli ve sürdürülebilir bir kalkınmanın ana parçasını oluşturmak amacıyla kurulmuştur. Hedef; ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerindeki mevcut fiziki altyapı şebekelerini iyileştirmektir.

Trans-Avrupa Demiryolu Projesi (TER), Orta ve Doğu Avrupa ülke hükümetleri tarafından, bu ülkelerde etkin bir uluslararası demiryolu ve birleşik ulaştırma sistemi geliştirmek amacıyla; Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun himayesi altında Uluslararası Ana

Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması (AGC) ve Uluslararası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması'na (AGTC) uygun olarak tesis edilmiş bölgesel bir işbirliği oluşumudur. Amaç; Kuzey, Batı ve Orta Avrupa'dan Ortadoğu ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir alan içerisinde uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında önemli bağlantılar sağlamak ve etkin bir kombine taşımacılık sistemine işlerlik kazandırmaktır. Trans-Avrupa Demiryolu Projesi kapsamındaki üye ülke sayısı 16'dır. Türkiye'nin TER kapsamındaki hatlarının uzunluğu yaklaşık 4800 kilometre olup, TER'in temel amaçları şöyle sıralanabilir⁷:

- Merkezi, Doğu ve Güneydoğu Avrupa ülkeleri arasında etkin ve verimli bir uluslararası demiryolu ve kombine taşımacılık sisteminin geliştirilmesi,
- Demiryolu taşımacılığında kalite ve verimliliğin artırılması,
- Bölgedeki trafik tıkanıklığının önemli bir bölümünün yok edilmesi,
- Uluslararası ana karayolları üzerindeki çevre ve emniyet problemlerinin azaltılmasına katkıda bulunulması.

TEN-T kapsamında öncelik deniz otoyolları ve demiryoluna verilmektedir. Kara koridorlarının uzun deniz bağlantı yollarıyla dengelenmesi öngörülmekte, deniz otoyollarının kara tıkanıklıklarına alternatif oluşturması ve AB'nin ana ulaşım ağlarına destek sağlaması hedeflenmektedir. AB, 1992 yılından bu yana, yakın deniz taşımacılığını Avrupa taşımacılığının önceliklerinden birisi olarak belirlemiştir. Yakın denizyolu taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan taşımacılıktır. Buna göre yakın denizyolu taşımacılığı; iç suyolları ve uluslararası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan besleyici hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve EFTA üyesi olan Norveç ile İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığı yakın denizyolu taşımacılığıdır. Kısaca Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda belirtildiği gibi, Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde de tanımlanabilir.

AB, "Deniz Otoyolları" konseptine büyük önem vermektedir. Bu kavram, TEN-T altında bir ülkenin kara sınırına gelindiğinde bitmeyen koridorlar oluşturulması yolunda bir açıklamadır. Yakın deniz taşımasının, yeni hizmetler yaratmanın ve ulaşım hatlarını iyileştirmenin

⁷ KARATAŞ Çimen, 2003, Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu, s. 73, YÖK Yüksek Lisans Tezi

entegrasyonunu ve altyapı oluşturulmasını içerir⁸. Bu yolla Doğu ve Batı Akdeniz bölgeleri birleşecek ve ticaret artacaktır. Konsept, Avrupa'da yeni deniz merkezli kombine lojistik zincirleri yaratmayı hedeflemektedir. Bu zincirler daha sürdürülebilir ve ticari anlamda sadece kara taşımacılığından daha etkin olacaktır. Bu otoyollar, Avrupa üzerinden pazarlara ulaşımı kolaylaştıracak ve Avrupa'nın aşırı kapasiteyle çalışan yol sistemini rahatlatacaktır. Entegre ulaşım sistemi için sadece liman taşımacılığı değil, bunu tamamlayıcı olarak demiryolu ve iç suyolları da göz önünde bulundurulacaktır⁹.

Deniz otoyollarının çeşitli tanımları şöyle yapılmaktadır¹⁰:

- Avrupa Komisyonu Deniz Otoyolları Seminerinde (2003) deniz otoyollarını; “bölgeleri birleştiren ve çevresel bölgelerle bağlantılar kuran, tıkanıklıkları önleyen ve AB'nin dünya pazarlarına ulaşımını sağlayan denizcilik bağlantıları” olarak tanımlamıştır (Kısa deniz taşımacılığına benzer noktaları olduğu, fakat TEN-T içindeki fonksiyonu açısından daha kapsamlı olduğu belirtilmiştir).
- Van Miert Raporu'na göre deniz otoyolları; “yoğun kara koridorlarını rahatlatmak ya da denizler ile AB'nin geri kalanından ayrılmış ülkelere ulaşımı sağlamak amacıyla kara otoyollarına alternatif olması hedeflenen özgün denizyolları”dır. Bu, Avrupa'nın 3 denizcilik bölgesi Atlantik, Baltık ve Batı Akdeniz'de Ro-Ro taşımacılığı için geçerli bir konsepttir. Deniz otoyollarının başarısı yüklerin yoğunlaştırılması, nakliyeciler, armatör ve forwarderlerin desteği, gümrük kontrolleri ve engellerinin eliminasyonu gibi paralel koşulların sağlanmasına bağlıdır.
- Richermont Raporu'na göre ise deniz otoyolları: “Atlantik ve Akdeniz bölgelerinde etki alanına denize doğru genişleme hedefiyle genel amaçlı yeni deniz bağlantıları yaratılması”dır.

1987 yılından önce katı bir yapıya sahip olan Avrupa havacılık sektöründe, bu tarihten itibaren tek bir pazar yaratma amacıyla liberalleşme çalışmaları başlatılmıştır. Hükümet müdahalelerinin kısıtlanması, havayollarının birlik içi ticaret amacıyla taşıyabilecekleri kargo üzerinde bulunan kotaların kaldırılması, istenilen her rotaya ulaşım imkânı sağlanması ve karşılıklı kabotaj haklarının tanınması pazarı olabildiğince özgür kılmış, 2004 yılında AB'nin havacılık politikası gereği olarak “Tek Avrupa Gökyüzü (Single European Sky)” projesi hayata geçmiştir. Projenin

⁸ KOKKINOS Yiannakis, 2005, Motorways of The Sea In Practice – Partnership Between Ports and Shipping

⁹ TEN-T Priority Axes and Projects, 2005, s.9

¹⁰ AIFADOPOULOU, G., 2004, Motorways of The Sea As Part of The Revised TEN-T

amaçları arasında; Avrupa havacılığının hava trafik kural ve şekillerine uygunluğunu sağlamak, ortak teknik kural ve prosedürler oluşturmak ve uyumlu bir Avrupa havacılık sisteminin geliştirilmesi sayılabilir. Proje ile Avrupa havayolunun sınırlara bakılmaksızın fonksiyonel havacılık blokları şeklinde görülmesi ve bunun sonucunda rötaların, maliyetlerin, çevre kirliliğinin önlenmesi hedeflenmektedir¹¹.

Akdeniz Havzası'nda ticaretin en önemli ayağını, ticaret hacmiyle paralel olarak, Avrupa ülkelerinin yaptığı yakın deniz taşımacılığı ve Asya–Avrupa taşımacılığı oluşturmaktadır. Avrupa Birliği, Akdeniz Bölgesi ile olan ilişkilerini geliştirmek amacıyla MEDA projesini ortaya koymuştur. MEDA düzenlemesi, Avrupa-Akdeniz Ortaklık Projesi'nin temel ekonomik ve finansal aracı olup, 1996 yılında MEDA I olarak başlamış, 2000 yılında MEDA II olarak gözden geçirilmiştir. MEDA, AB'nin Akdeniz ülkelerine finansal ve teknik destek sağlamasını hedeflemektedir. Söz konusu ülkeler Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas Filistin, Suriye, Tunus ve Türkiye'dir (Kıbrıs ve Malta, AB üyelikleri nedeniyle artık MEDA ülkesi sayılmamakta, fakat proje dâhilinde kalmaya devam etmektedir. Libya ise gözlemci ülke statüsündedir). MEDA II çerçevesinde, Avrupa Komisyonu, Avro-Akdeniz bölgesinde ulaştırma alanında işbirliğini geliştirmek amacıyla Avro-Akdeniz Ulaştırma Projesi'ni 2001 yılında hayata geçirmiştir. Projenin amaçları arasında şunlar sayılabilir¹²:

- MEDA ülkelerinde ulaştırma hacmini artırmak ve taşımacılığı daha etkin hale getirmek suretiyle söz konusu ülkelerin ekonomilerine katkıda bulunmak,
- Ulaştırma sektörünü bir bütün olarak güvenli, etkin ve kaliteli hale getirmek,
- Kombine taşımacılık ağları ve altyapısının geliştirilmesi,
- Avrupa-Akdeniz Serbest Bölgesi'nin geliştirilmesine katkıda bulunmak.

Türkiye'yi de içine alan Doğu Akdeniz Bölgesi, küresel anlamda önemli taşıma koridorları ve kavşakları ile deniz ulaştırıcılığında çok önemli bir yere sahiptir. Atlantik ve Hint Okyanusları'nı bağlayan bir kısa yol görevi görmesi ve bölgenin barındırdığı potansiyel, Avrupa Komisyonu'nun Deniz Otoyolları Projesi'nin bir ayağının Doğu Akdeniz Otoyolları şeklinde planlanmasına neden olmuştur. Adriyatik Denizi'ni İyon Denizi ile Doğu Akdeniz ülkelerine bağlayan otoyol TEN-T kapsamında yer almıştır. Projenin etkinliğinin artırılması için Yunanistan,

¹¹ EU Air Transport Policy: Flying Together, 2007: 4

¹² <http://www.euromedtransport.org/23.0.html>

Malta, Kıbrıs, Slovenya ve İtalya'dan katılan temsilcilerin oluşturduğu bir komisyon, projenin master planını hazırlamıştır. Doğu Akdeniz Deniz Otoyolları'nın amaçları şöyledir¹³:

- Bir master plan dahilinde Doğu Akdeniz Otoyolu'nun ortaya konulması,
- Deniz otoyolları hizmetleri için gerekli kalite ve güvenliğin sağlanması,
- Otoyollar için talep tahmini yapılarak sorunlu noktaların belirlenmesi,
- Alternatif senaryolar geliştirmek,
- Yatırım ve zamanlama planlaması yapmak,
- Projenin uygulanması için ortak hareketlerin belirlenmesi.

Doğu Akdeniz Bölgesi, Doğu ile Batı arasında bir köprü olmanın ötesinde, büyük ölçekte Asya, Avrupa ve Afrika arasında, daha küçük bir ölçekte ise Karadeniz, Balkanlar ve Orta Doğu arasında bir kesişim noktasıdır. Avrupa, Asya piyasalarına Trans-Avrupa Taşıma Ağları, TRACECA Koridoru, Pan-Avrupa taşıma koridorları gibi yollarla ulaşmayı hedeflemektedir. Bu nedenle de Doğu Akdeniz Bölgesi, coğrafi avantajını kullanarak Avrupa ile Asya arasında bir lojistik üssü olmak için Avrupa Birliği ülkeleri ile Uzak Doğu ve Hint pazarları arasında bir köprü görevi görmesini sağlayacak lojistik önlemleri almalı ve yatırımları yapmalıdır¹⁴.

Ekonomik işbirliği çerçevesi içinde, taşıma göz önünde bulundurulması gereken en önemli noktalardan birisidir. Etkin, güvenli ve etkili bir nakliyat olmadan uluslararası ticaretin veya yatırımların gerçekleşmesi beklenmemelidir. BSEC ve TRACECA gibi oluşumlar bu anlamda önem kazanmaktadır çünkü Doğu Akdeniz bölgesinin gelecekte sınai ve tarımsal aktiviteler için önemli bir merkez olacağı tahmin edilmektedir.

¹³ <http://www.eastmed-mos.eu/?L=MT&#>

¹⁴ Akdeniz Bölgesinde Taşıma Raporu, 2006

AB'de Ulaştırma ve Lojistik Stratejileri¹⁵

Avrupa Komisyonu, Haziran 2006 tarihinde Avrupa'da Taşımacılık ve Lojistik Raporu'nu hazırlamıştır. Aralık 2006'da AB Taşıma Konseyi bu raporu desteklemiştir. Eylül 2007'de bu çalışma, Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmış ve bir aksiyon planı halinde yürürlüğe konulmuştur.

Bu aksiyon planları, AB içinde uygulanacak stratejilerin eylemlerini içermektedir. Aksiyon planlarının temelinde, e- taşımacılık (e-freight) ve "Akıllı Taşıma Sistemleri" (ATS)'nin (ITS- Intelligent Transport Systems) kurulması yatmaktadır.

ATS'nin ortaya çıkışı, Avrupa'da farklı taşıma şekillerinin devreye girmesi, trafik ve filo yönetiminin önem kazanması, taşıma sürecinin dijital ortama taşınması zorunluluğunun ortaya çıkması, yüklerin on-line takibi ve belgelemelerin dijital ortama geçirilmesi zorunluluğu sonucu olmuştur. Bilgi doğruluğu, güvenilirlik ve bilgi güvenliği henüz tam anlamıyla sağlanamamış da olsa e-taşımacılık için ilk adımlar atılmıştır.

E-taşımacılık taşınan ürünlerle ilgili bilgilerin kâğıtsız bir şekilde kullanılması anlamına da gelmektedir. Gerekli bilginin otomatik olarak süreç boyunca hareketi ve ticari amaçla kullanılmasını kapsamaktadır. RFID sistemlerinin ve AB Galileo uzak pozisyonlama sisteminin yaygın olarak kullanımı da ele alınmaktadır. Bu sistem sayesinde farklı taşıma modları intermodal bir taşıma yöntemi ile birbirine kolayca bağlanabilecektir.

Uygulanan sistemin deniz taşımacılığında da kullanılması, gemiden gemiye, gemiden sahile ve sahilden gemiye bilgi aktarılmasının da SafeSeaNet, LRIT (Long Range Identification and Tracking) ve AIS (Automatic Identification System) programlarıyla daha iyi yönetilen lojistik sistemlere olanak sağlaması söz konusudur. Bu sayede deniz taşımacılığı da gelişmiş ve e-deniz taşımacılığı (e-maritime) sistemi de ortaya çıkmıştır.

Nehirlerde kullanılan RIS (River Information System), demiryolunda kullanılan ERTMS (European Rail Traffic Management System) , TAF (Telematic Applications for Rail Freight) ve VTMS (Vessel Traffic Management and Information System) diğer taşıma modlarında e-taşımacılığının kullanım örnekleridir.

¹⁵ Freight Transport Logistics action plan Sec 2007 (1320) Communication from Commission

Karayollarında da navigasyon sistemlerinin kullanılması, dijital takometreler, otoyol kayıt sistemleri lojistik süreç içinde yönetimi kayıt altına alan ve kolaylaştıran unsurlardır.

Avrupa Komisyonu, taşımanın deniz ve su yollarına aktarılmasının teşvik edilmesi politikası altında 10 Ekim 2007 tarihinde Mavi Kitap (Blue Book) çıkartmıştır ("Gelecekteki Denizcilik Politikası"na ilişkin bir İstişare Süreci Raporu, Etki Analizi Belgesi, Tebliğ ve Eylem Planı).

Söz konusu İstişare Süreci Raporu'nda, 2006 yılında yayımlanan Avrupa Birliği'nin Yeşil Kitap için gerçekleştirilen istişare sürecinin sonuçları açıklanmış; Etki Analizi Belgesi ve Tebliğ (hâlihazırda Mavi Kitap) çerçevesinde ise Avrupa Birliği seviyesinde gelecekteki "Ortak Denizcilik Politikası"na ilişkin temel hususlar ortaya koyulmuştur. Bu temel hususlar arasında, AB'nin deniz ve okyanusları ile olan ilişkisini etkileyen bilimsel keşifler, küreselleşme, iklim değişikliği, kirlilik ve benzeri hususlar yer almaktadır.

Avrupa Birliği İçin Bütünleşik Denizcilik Stratejileri

Bütünleşik bir denizcilik politikası; globalleşme ile birlikte zorlaşan rekabet ortamı, iklim değişikliği, bozulan deniz ekosistemi, denizde güvenlik, enerji emniyeti ve sürdürülebilirlik gibi alanlarda Avrupa'nın gücünü arttırmayı hedeflemiştir.

- Politika geliştirme yöntemini değiştirmek ve karar almak: Politika geliştirme ve karar alma mekanizması artık yeterli değildir. Etkileşimler anlaşılmalı ve göz önünde bulundurulmalı; ortak araçlar geliştirilmeli, sinerjiler belirlenip ortaya çıkarılmalıdır. Çatışmalardan kaçınılmalı ve problemler çözümlenmelidir.
- Çalışma programlarının geliştirilmesi: Farklı sektörel politikalar altında faaliyetlerin tutarlı bir çerçevede geliştirilmesi gerekmektedir. Eylem planına eşlik eden bu bildiri sonraki çalışmaların önemi ve çeşitliliği konusunda açık bir fikir verir¹⁶.

Deniz taşımacılığının öne çıkartılması ve geliştirilmesi amacıyla uygulanması gereken ana stratejiler şunlardır;

- Engelsiz bir Avrupa deniz ulaşımı alanı,
- Deniz araştırmaları için Avrupa stratejileri,

¹⁶ <http://www.shortsea.org.tr>

- Üye devletler tarafından geliştirilen bütünleşik denizcilik politikaları,
- Denizcilik gözetimi için bir Avrupa Ağı,
- Üye devletlerce uzmansal planlama doğrultusunda bir yol haritası,
- Kıyusal alanlarda iklim değişikliğinin etkilerini hafifletici bir strateji,
- Deniz ulaşımından kaynaklanan karbondioksit emisyonunu ve kirliliği azaltma,
- Deniz dibini tarayan, zarar veren özel avlanmayı ortadan kaldırma,
- Denizcilik gruplarının bir Avrupa ağı,
- Avrupa Birliği'nde çalışma hukuku muafiyetini denizcilik ve balıkçılık sektörü için gözden geçirme.

Bu kapsam çerçevesinde AB taşımacılık ve lojistik alanında uzun dönemli stratejiler ve eylem planları şu şekilde belirtilmektedir;

1. Uygulama alanlarının standardizasyonu yapılmalıdır. Süreç içindeki bilgi akışının, bilgi temin noktalarının, hangi bilgilerin elde edileceğinin standartlarının belirlenmesi istenmektedir. Bu bilgi akışının entegrasyonu, bozulmaz bilgi haline gelmesi, kayıt ve idari işlerde kullanılması hedeflenmektedir.
2. Taşıma için standart data setlerinin hazırlanması; tehlikeli maddeler, canlı hayvan, gıda, soğuk zincir gibi ürünlerin taşınmasının tanımlanması, standart hale getirilmesi, RFID ve dijital haritalar gibi yeni teknolojilerin uygulanması planlanmaktadır.
3. Elektronik tahsilât ile ilgili çalışmaların hızlandırılması ve tek sefer bilgi girişiyle sağlanması istenmektedir.
4. Sürdürülebilir kalite ve verim artışı hedeflenmektedir. 2006 yılında yapılan araştırmada taşımacılık ve lojistik alanında darboğaz yaratan 500'ün üzerinde sorun belirlenmiş ve Avrupa'da taşımacılığın gelişmesinde engel olarak ortaya konmuştur. Endüstri yetkilileri ve resmi kuruluş yetkilileri bir araya gelip bu darboğazları ele alacaklardır. Gerekli kanuni tedbirler alınacaktır.
5. Nakliye ve lojistik sektöründe çalışan kişilerin eğitimi de uzun dönemli stratejiler içine alınmıştır. Sektörde birçok ülkede taşımacılık ve lojistik alanında eğitilmiş personel temininde zorluk çekilmektedir. AB bu nedenle sektörün cazip hale getirilmesini ve ilgili

personelin sosyal ortaklarla bir program çerçevesinde ülkeler arasında değişimini ön görmektedir. Cohesion Policy adı verilen bu proje, Avrupa Sosyal ve Bölgesel Gelişme Fonu tarafından desteklenmektedir. Program aynı zamanda üst düzey yönetici değişimini de kapsamaktadır.

Günümüzde üniversiteler ve diğer enstitüler taşımacılık ve lojistik eğitimi vermektedir. Lojistik personelinin teminine, eğitimine, nakliye sektöründe tutunmasına ve ömür boyu eğitim anlayışı ile eğitilmesine önem verilecektir. Genel eğitimler bir yandan verilirken; sektöre bağlı spesifik eğitimlerin de planlanması gerekmektedir. Bu eğitimlerin sertifikalara bağlanması da ihmal edilmemelidir.

Komisyon, üye ülkelerden ve sektör firmalarından eğitim için gereken minimum altyapının ve eğitim ihtiyacının belirlenmesi konusunda destek istemekte ve alınacak olan sertifikaların akredite edilerek tüm birlik içinde kabulünü istemektedir.

6. Hizmet performanslarının geliştirilmesi de hedefler arasındadır. Hizmet kalitesinin ölçülmesi lojistik hizmetin temelinde yatmaktadır. Bu ölçümlerin servis kalitesinin geliştirilmesinde kullanılması önerilmektedir. Ölçüleme aynı zamanda taşıma ve lojistiğin çevresel ve sosyal etkilerinin de belirlenmesine olanak sağlayacaktır. Deniz taşıması, hava taşıması, demiryolu taşıması ile ilgili bilgiler ve ölçümler vardır ancak kara taşıma ve kombine taşıma için de bu değerlerin ölçülmesi ve geliştirilmesi gerekmektedir. Amaç sürdürülebilir ve etkili bir lojistik hizmet sağlanmasıdır. Sonuçta en iyi uygulamaların belirleneceği, örnek olacağı benchmarklar tespit edilebilecektir.
7. Intermodal terminallerin kıyaslanabilir hale gelmesi ayrı bir hedeftir. Lojistik hizmetlerin iyileşmesi için limanlar, istasyonlar ve hava limanları gibi taşıma modları arasında aktarma yapılan noktaların verimlerinin artırılması ve belli bir standart altında işletilmesi gereklidir. Bu amaçla intermodal terminallerde performans göstergelerinin belirlenmesi, ölçülmesinin teşvik edilmesi ve Avrupa ölçeğinde intermodal terminal standartlarının oluşturulması hedeflenmektedir. Bu sayede genel olarak standartların belirlenmesinin ardından, lokal olarak geliştirmeler sağlanacaktır. Bu çalışmanın deniz, hava, kara ve demiryolu terminallerinin farklarını da göz önüne alarak uygulanması sağlanacaktır.
8. En iyi lojistik uygulamaların tanıtımının yapılması da hedef olarak seçilmektedir. Multi-modal taşımacılık hala gerektiği kadar kullanılamamaktadır. Taşıma şekilleri arasındaki entegrasyonun sağlanmaması, bilgi eksikliği ve aktarmaların ilave maliyeti, iyi

uygulamaların duyurulmasına destek verilmesiyle ortadan kaldırılabilir. AB içindeki taşımalarda Kısa Mesafe Deniz Taşınması Tanıtma Merkezleri kurulması hedeflenmektedir.

9. Lojistik kurumlar arasında bir network kurularak girişimciliğin, tecrübe paylaşımının sağlanması ve iyi uygulamaların paylaşılması da hedefler arasına alınmıştır.
10. İstatistiklerin takip edilmesi hedeflerin başında yer almaktadır. Günümüzde AB içinde taşıma ve lojistik ile ilgili veriler yeterince net değildir ve şeffaflık sağlanamamıştır. Komisyon, zaman içinde bilginin kolayca, hatta otomatik olarak temin edilebileceği, anlaşılır formata sokularak raporlanacağı, ülkelerin müdahalelerinin azaltılacağı bir bilgi toplama sistemi kurulmasını da önermektedir. Bu, farklı taşıma modları arasındaki bilgi tekrarını da önleyecek biçimde yürütülecektir.
11. Taşıma zincirlerinin basitleştirilmesi ve kayıt uygunluğunun sağlanması da lojistik ile ilgili stratejiler içindedir. Kayıt işlemlerinin karmaşıklığı lojistik sektörünün kurallara bağlanmasını zorunlu hale getirmektedir. Nakliye ile ilgili bilgilerin basitleştirilmesi ve yerelleştirilmesi maliyetleri düşürecektir. İletişim teknolojilerinin kullanılması ile AB malı olmayan ürünlerin gümrük işlemleri ve transit taşıma liman ve gümrüklerden kolayca sağlanacaktır. Çalışmaların devamında kâğıtsız işlemler anlayışı ile bilginin sadece bir sefer girilmesi kuralının uygulanmasını zorunlu hale getirilmesi hedeflenmektedir. Bunun ötesinde terminallerde tüm işlemlerin bir seferde ve tek noktada gerçekleştirilmesi de hedefler arasındadır.

Komisyon, deniz taşımasında da “European Maritime Transport Space Without Barriers“ programı çerçevesinde gemilerin ve ürünlerin güvenilir ve güvenli takibini ve üye ülke limanları arasındaki kontrollerin kaldırılmasını da hedeflemektedir. Bu sayede kısa mesafe deniz taşımasının gelişmesi ve dâhili taşımada payının artırılması hedeflenmektedir. Bu uygulama ile ilgili kanuni prosedürlerin yerine getirilmesi de amaçlanmaktadır.

12. Tek taşıma belgesi ile kapıdan kapıya taşıma yapılması, lojistik hizmetlerin kalitesinin artırılması, maliyetlerin düşürülmesi, hızın artışı açısından önemlidir. Günümüzde her taşıma şekli için birbirinden farklı taşıma belgeleri düzenlenmekte ve hatalara yol açılmakta, işlemler karmaşık hale gelmektedir. Multi-modal taşıma belgesi vardır ancak elektronik ortamda geniş olarak kullanılamamaktadır. Komisyon, tüm Avrupa’da geçerli

olacak tek taşıma belgesi ile her taşıma şeklinde taşıma yapılabilmesini, bu belgenin multi-modal taşımayı da dijital ortamda kapsamasını önermektedir. Bu çalışmanın sonunda gereken kanuni dokümantasyon işlemi de komisyon tarafından önerilecektir.

13. Tüm taşıma operasyonları için sorumluluk da henüz netleşmemiştir. Küresel anlamda UNCITRAL bünyesinde tanımlanmış olmasına rağmen yetersizliği ve detaylara hâkim olamaması nedeniyle komisyon Avrupa çapında bir sorumluluk uygulaması önermektedir. Bu uygulamada, kontratta veya taşıma belgesinde herhangi bir tanım yapılmamışsa bile genel uygulamaların geçerli olacağı belirtilecektir. Taraflar ayrıca taşıma belgesinde sorumluluğu da tanımlama hakkına sahip olacaktır. Günümüzde taşıma moduna bağlı sorumluluklar, multi-modal taşımada ortak sorumluluk şemsiyesi altında ele alınacaktır.

14. Taşıma güvenliği de taşıma ve lojistik için ele alınmaktadır. Komisyon suçlara, soyguna, korsanlığa ve kanundışı uygulamalara, terörizme karşı koruma sistemini de stratejiler içine almıştır. Güvenlik, lojistik hizmetlerde kaliteyi ve performansı etkileyen bir unsurdur. Tedarik zinciri güvenliği açısından “Authorized Economic Operator” kavramı gündeme gelmekte ve güvenlik için minimum gereksinimler tanımlanmaktadır.

Konteynerlerin % 100 röntgen taraması görüşülmekte; ancak taşıma hızını etkilemesi gündeme gelmektedir. RFID veya uydu izlemesi gibi yeni teknolojilerin gündeme gelmesi ve standardizasyonu, serbest taşıma önündeki engelleri rahatlatacaktır. Deniz taşımacılığında çok amaçlı geçiş kartlarının kullanılması, liman işlemlerinin ve gümrük hizmetlerinin kolaylaştırılmasına olanak verecektir. Uluslararası kongrelerde ve akademik çalışmalarda güvenlik konusunun işlenmesi teşvik edilmektedir.

15. Araç ölçülerinin ve yükleme standartlarının belirlenmesi de önemli bir stratejik konudur.

16. Avrupa yönetmeliklerinde uluslararası ve ulusal taşımalarda araçlar için maksimum ölçüler ve maksimum taşıma kapasiteleri tanımlanmış olsa bile, üye ülkeler arasında bile uyumsuzluk veya kaçış noktaları bulunmaktadır. Bu uygulamalar, operatörler arasında haksız rekabete ve farklılaşmaya yol açmaktadır. Teknolojik gelişmeler zaman zaman bu standartların yenilenme ve değiştirilme ihtiyacını da ortaya çıkartmaktadır. Özellikle kara taşıma araçlarında yapılan modifikasyonlar, yol güvenliği, enerji tasarrufu, CO² emisyonu, ses kirliliği, yol alt yapısı, intermodal operasyon gibi konularda uyumsuzluk yaratabilmektedir. Araçların uygunluğu ile ilgili etiketlerle sürücüler, araçlar, limitlemeler, rota seçimleri tanımlanmalıdır.

Aktarmalarda kullanılabilir teknik gelişmeleri içeren neriler Intermodal Loading Units çalışmasında yer almalıdır. Bu sayede intermodal taşımada rekabet ve verimlilik sağlanabilecektir. Hava taşımada ve diğer taşımalarda yükleme üniteleri de standart hale getirilecektir.

17. Taşıma için “Yeşil Taşıma Koridorları” oluşturulacaktır. Taşıma koridoru kavramı uzak mesafelerde oluşturulacak taşıma merkezleri arasında kontrollü taşıma yapılabilecek taşıma kanalları oluşturulmasıdır. Amaç, bu koridorlarda farklı taşıma şekillerinin ardına kullanılması, yeni teknolojilerin uygulanmasıyla sürdürebilir evre korumasının ve enerji tasarrufunun sağlanmasıdır. Koridorlarda oluşturulan merkezlerde uygun elleçleme tesisleri ve ekipmanları olması, biyoyakıt ikmal ve gelecekte olabilecek yeşil yakıtların da kullanımına açık olması hedeflenmektedir. Yeşil taşıma koridorlarında evre dostu, yenilikçi taşıma üniteleri ve gelişmiş IT uygulamaları kullanılabilir. Taşımaya özgü demiryolu hatları oluşturulması, deniz otoyollarının belirlenmesi de gündeme gelecektir. Yakıt sarfiyatını düşürmeye dönük Marco-Polo projesi de bu amaçla gündeme getirilmiştir. 2020 yılına kadar devam edecektir.

18. Demiryollarının nakliye ağırlıklı olarak geliştirilmesi uzun dönem strateji olarak uygulanmaktadır. Amaç yüke özel demiryolu hatları geliştirilmesi , hızın ve kontrolün artırılması, istasyonlarda multi-modal aktivitelerin sağlanması olacaktır.

19. Kentsel taşımının ve lojistiğin desteklenmesi de önem kazanan stratejiler içindedir. Lojistik uzak mesafelerde büyük yükleri taşırken, şehir içi dağıtımlarda da yani kentsel lojistikte de oluşturulacak merkezlerde transfer işlemi n görmektedir. Ayrıca kentlerde üretim ile tüketim arasındaki trafik de bu merkezlerden temiz ve verimli bir şekilde sağlanmak durumundadır. şehirlerde yolcu ve yük taşımacılığı da planlama süresince ele alınmak durumundadır. AB komisyonu şehirlerde kent içi taşımacılığın yeniden planlanması amacıyla iyi uygulamaların desteklenmesini, gösterge ve standartların belirlenmesini, araçların tanımlanmasını n görmektedir. Bunun sağlanması için ölçmelere ve sistem geliştirilmesine başlanması strateji olarak benimsenmiştir. CIVITAS projesi adı altında şehir içi taşımaların daha çevreci ve yakıt tasarrufu sağlayıcı biçimde gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Bütün bu stratejiler, AB'nin, uzun dönemde bir yandan taşımacılığı ve lojistiği kontrol altına almasına ve geliştirmesine diğer yandan bunu sağlarken çevreyi korumasına olanak sağlamayı amaçlamıştır. AB, lkemizle yürütmekte olduğu müktesebat uyumu

çalışmalarında bu stratejiler paralelinde kanun, yönetmelik ve genelge hazırlamamızı, uygulamaların bu sorunları çözümlenecek şekilde gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

2.3.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulusal Stratejiler

2.3.2.1. Dokuzuncu Yedi Yıllık Kalkınma Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

2007–2013 dönemine ilişkin uluslararası gelişmeler ve temel eğilimler doğrultusunda, Türkiye ekonomisine ilişkin geçmiş dönemdeki gelişmeler ile mevcut ekonomik ve sosyal gelişmeler dikkate alınarak hazırlanan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nın vizyonu, **“istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye”** olarak belirlenmiştir.

Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak; **yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikaların izlenmesi amaçlanmaktadır.**

Hedef 1. Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.

Stratejiler:

- Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir.
- Hava trafiği emniyetini ve kapasitesini artırıcı yatırımların gerçekleştirilmesinin yanı sıra, alınacak ilave tedbirlerle içinde bulunduğumuz bölgede lider ve Dünya'da sayılı bir havacılık sektörüne sahip olmak temel amaçtır.

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması tamamlanarak sektörün emniyet, verimlilik ve rekabet konuları başta olmak üzere denetlenmesi sağlanacaktır.
- Trafik kazalarının yoğun olarak görüldüğü kara noktalar giderilecek, trafik denetim hizmetlerinin etkinleştirilmesine ve hedef programlar çerçevesinde yaygınlaştırılmasına, trafik eğitiminin ilköğretimden başlatılarak halkın bilinçlendirilmesine önem ve öncelik verilecektir. Trafik güvenliği konusunda hazırlanacak programlara kamuoyunun ve sivil toplum örgütlerinin desteğinin artırılması, özel kesimin trafik güvenliği ile ilgili projelere katılımının sağlanması özendirilecektir.

Hedef 2. Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.

Stratejiler:

- Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacaktır.
- Ulaştırma etütlerine temel oluşturması açısından, kentlerdeki mevcut ulaşım sistemi ile yolculuk talebine ilişkin verilerin toplandığı ve düzenli olarak güncellenen Kent Bilgi Sistemleri'nin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması sağlanacaktır. Bu sistemler vatandaşların bilgi talebini karşılayacak şekilde geliştirilecektir.
- AB'ye uyum sürecinde sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik olarak yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilecek ve bu türlerin kullanımı özendirilecektir.

- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım türlerinin birbirleriyle ve kendi içlerinde rekabet etmeyen bir sistem olarak çalışması sağlanacaktır.
- Raylı sistem projeleri, alternatif toplu taşıma sistemlerinin yetersiz kaldığı, sistemin işletmeye açılması öngörülen yıl için doruk saat yolculuk talebinin tek yönde asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşmesi beklenen koridorlarda planlanacaktır.

Hedef 3. Demiryolu ve denizyolunun, karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

Stratejiler:

- Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.
- Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.
- Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılabilecektir. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesi'nin Doğu Akdeniz'in önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir.
- Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını arttıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.

- Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosu'nun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Master Planı'nın sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.

Hedef 4. AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

Hedef 5. Büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu-özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir.

Stratejiler:

- Karayollarında, bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını teminen üstyapı yönetim sisteminin uygulanmasına başlanacak ve bu hizmetler önleyici bakım kavramı esas alınarak yürütülecektir. Bu kapsamda, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim eliyle yürütülmesi için gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.
- Yol yapım ve bakım fayda ve maliyetleri, tüm dışsallıkları da içerecek şekilde belirlenecektir.
- Enerji, çevre, ekonomi, konut, arsa ve arazi politikaları ile tutarlı, sürdürülebilir, kamu kesimini bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici geniş kapsamlı bir ulusal kent içi ulaşım stratejisi oluşturulacaktır.
- Kent içi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkânlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılacaktır.

- Dış finansman sağlanması düşünülen kent içi ulaşım projelerinin seçiminde; proje maliyetleri ile iç-dış finansman kompozisyonunun belediyelerin mali yapıları ile uyumlu olması şartı aranacaktır.

Hedef 6. Ulaştırma sektöründe sürekli güncellenen ve homojen bir yapıya oturtulmuş ulaşım ağı ve veri tabanı sektördeki dışsallıkları da kapsayacak şekilde oluşturulacak, sektörde faaliyet gösteren kamu kuruluşlarının performanslarını ölçmek üzere, her alt moda uygun performans kriterleri belirlenecek, izleme mekanizmaları geliştirilecektir.

Stratejiler:

- Trafiğin yoğunlaştığı meydanlarda kapasiteler artırılacak, meydanlara erişim kolaylıklarını da kapsayan anlayışla hizmet standartları yükseltilecek ve hava trafik kontrolü hizmetleri modernize edilecektir.
- Meydanların çevreye duyarlı, kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık yapıda olması sağlanacaktır. Hava meydanları çevresindeki çarpık yapılaşma önlenecektir.
- Uzun dönemli talebi karşılamaya yönelik olarak, İstanbul bölgesi başta olmak üzere yeni havalimanı yatırımları planlanacaktır.
- Sektördeki hızlı büyüme nedeniyle ortaya çıkan ihtiyacı karşılamak üzere, uluslararası standartlarda eğitim veren kuruluşlarca yeterli sayı ve nitelikte personel yetiştirilecek ve bu personelin uzmanlık alanlarında istihdam edilmeleri sağlanacaktır.
- Bölgesel hava taşımacılığının geliştirilebilmesi için yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşlarının da desteği sağlanacak, maliyet azaltıcı tedbirler alınacak ve havayolu şirketleri küçük (STOL) havaalanı yapısına ve yolcu profiline uygun filo oluşturmaları için yönlendirilecektir.
- Uluslararası taşıma filosunun kapasitesinin etkin kullanımını engelleyen, rekabeti bozan kota ve benzeri kısıtlamaların kaldırılması yönünde girişimlerde bulunulacaktır.

- Ana karayolu güzergâhları BSK standardında bölünmüş yol haline getirilecektir.
- Toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan, katılımcı, kamu yararını gözeten, yurtiçi kaynakların kullanımına özen göstererek dışa bağımlılığı en aza indiren, çevreye duyarlı, ekonomik açıdan verimli, güvenli ve sürekli yaya hareketinin sağlanmasını esas alan kent içi ulaşım planlaması yapılacaktır. Arazi kullanım kararlarının her ölçekte ulaşım etkileri ile birlikte değerlendirilmesi ve her ölçeğin gerektirdiği kent içi ulaşım planlarının hazırlanması sağlanacaktır.
- Her kentin özgün yapısı, dinamikleri ve potansiyelleri göz önüne alınarak, kent içi ulaşım türlerinde çeşitlilik ve bütünlüşme sağlanacaktır.

Hedef 7. Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulacaktır.

Stratejiler:

- Müktesebat uyumu ve gerekli diğer yapısal düzenlemelerin tamamlanmasıyla birlikte, kurumsallaşmış, insana ve çevreye saygılı, sürdürülebilir bir rekabet ortamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı sektörüne ulaşılması amaçlanmaktadır.
- Ulusal ve yerel düzeyde kent içi ulaşım karar, politika, uygulama ve denetiminden sorumlu birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarını tanımlayan gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

2.3.2.2. Türkiye Ulaştırma Ana Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Türkiye Ulaşım Ana Planı çalışmasının ana amacı; "Ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; kullanıcıya, en uygun nitelikte, ulusal güvenlik gereklerini yerine getirecek biçimde, güvenli ve çevre dostu olmak koşuluyla en ucuza, çağın teknolojilerini kullanarak, uluslararası kurallarla ve AB politikalarıyla uyum içinde, aksama olmaksızın ve

kesintisiz sağlamak” olarak tanımlanmıştır. Bunun dışında amaçlar, ilkeler ve politikalar aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

a. Ulaştırma Altyapısına Yönelik Stratejiler

Karayollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

- Hedef 1.** Karayollarında trafik güvenliğini arttırmak.
- Hedef 2.** Yol ağının geometrik ve fiziki standartlarını, mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği ve TSK'nin ihtiyaç duyduğu özelliklere bağlı olarak bir program dâhilinde yükseltmek.
- Hedef 3.** Mevcut karayolu ağının en etkin şekilde kullanımını ve korunmasını sağlamak.
- Hedef 4.** Karayolu altyapısını, trafiğin gerektirdiği kesimlerde bölünmüş yol haline dönüştürmek, büyük şehir geçişlerinin çevre yollarıyla gerçekleştirilmesine önem vermek.
- Hedef 5.** Ağır taşıtların yol üstyapısında neden olduğu bozulmayı azaltmak ve karayollarının hizmet kalitesini yükseltmek.
- Hedef 6.** Karayolu taşımacılığının, kazalar, hava ve gürültü kirliliği, toprak kirlenmesi ve karayolu yapımı için değerli tarım arazilerinin tüketimi olarak sıralanabilecek olumsuz çevresel etkilerini en aza indirmek.
- Hedef 7.** Avrupa-Asya ulaştırma sistemlerine en uygun karayolu altyapısıyla entegrasyonu gerçekleştirmek.
- Hedef 8.** Karayolu altyapısı ve taşımacılığında AB'ye uyum sağlamak.
- Hedef 9.** Köy yolları için hazırlanmış olan ana planda belirlenen birinci derecede öncelikli yolların standartlarının iyileştirilmesini sağlamak.

Politikalar:

- Yol ağının tamamında trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik projelere, yatay ve düşey trafik işaretlemelerine ve otokorkuluk yapımına öncelik verilmesi.
- Karayolu ağının, özellikle otoyolların kullanımında, trafiğin yönetiminde, taşımaların yönlendirilmesinde, güvenliğin ve verimliliğin artırılması için, bilgi ve iletişim

teknolojilerindeki gelişmelerden, akıllı ulaşım sistemlerinden en üst düzeyde yararlanılması.

- Mevcut karayolu ağının etkin kullanılmasına ve korunmasına önem verilmesi, bakım ve onarım hizmetlerinin, mevcut bütçe olanaklarına göre, düzenli olarak ve zamanında yapılması.
- Otoyollar ile trafik hacmi, ağır taşıt oranı ve trafik artış oranı yüksek olan yollarda üstyapı tipi seçilirken rijit üstyapı (beton yol) seçeneğinin, gerçekleştirilecek ömür boyu maliyet analizi sonucuna göre değerlendirilmesi.
- Korunmasız yol kullanıcılarının (yayalar, bisikletler vb.), özürülüler ve çocukların güvenliğine özel önem verilmesi.
- Karayolu ağımızın yapım, bakım ve onarımı için yeterli ödeneğin verilmesi, bu bağlamda karayolu giderlerinin, petrol, taşıt vb. gibi vergiler ile ilişkilendirilmesi ve yeni yapım, bakım, onarım giderlerinin bu şekilde karşılanması.
- Yol yapımında ihale yöntemi uygulanması, bir kısım bakım hizmetlerinin özel sektöre yaptırılmasını kolaylaştırıcı yasal değişiklikler ile denetimi güçlendirecek yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi.
- Diğer taşıma sistemleriyle rekabet etmeyen, onları tamamlayıcı ve bütünleyici yol ağı ve standardı seçilmesi.
- Kombine taşımalarda, karayolunun başlangıç ve bitiş aşamalarında kullanılması, ara mesafelerde demiryolu ve varsa denizyolundan yararlanılarak karayolu taşımacılığının neden olduğu olumsuzlukların azaltılması ve taşımacılık talebinin en ekonomik ve en verimli bir şekilde karşılanması.
- Ülkemiz üzerinden yapılan uluslararası karayolu taşımalarının yollarımıza ve çevreye vereceği zararları azaltmak amacıyla demiryolu ve denizyolu ayağı olan kombine taşımalara ağırlık verilmesi.
- Taşımacılıkta kurumsallaşmanın özendirilmesi, meslek örgütleri-üniversite işbirliği ile sektörde ulusal ve uluslararası kurallara hâkim, güncel bilgi ile donanmış uzman kadroların yetiştirilmesi için gerekli altyapının oluşturulması.
- Karayolu ulaştırması ile ilgili konularda meydana gelecek teknolojik gelişmelerin yakından izlenmesi, modernizasyona sürekli olarak yer verilmesi.

- Karayolu taşımacılık sektöründe çalışanların genel eğitim ve mesleki eğitim düzeylerinin yükseltilmesi.
- Kamu kurumlarında nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ile işbirliği yapılması.
- Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliklerinin ödün verilmeksizin uygulanması.
- Ulusal taşıma sektöründe AETR konvansiyonunun gereklerinin yerine getirilmesi.
- Uluslararası taşımalarda, sınır geçişleri ve geçiş kotaları ile ilgili sorunların ikili ve çok taraflı anlaşmalarla çözülmesi.
- ADR ve ATP konvansiyonlarına taraf olunması.

Demiryollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

- Hedef 1.** Ulaştırma sistemine ilişkin amaçların gerçekleşmesine katkıda bulunulması.
- Hedef 2.** Kombine taşımacılık içinde demiryolunun rolünün artırılması.
- Hedef 3.** Ulaştırma süresini kısaltan, konforlu ve dakik bir ulaşımın sağlanması.
- Hedef 4.** Güvenliğin artırılması.
- Hedef 5.** Ana eksenlerde, karayolu taşımalarının ve özellikle yük taşımalarının demiryoluna kaymasının sağlanması.
- Hedef 6.** Geleceğin ulaştırmasında temel rolü oynayacak yüksek hızlı demiryolu ağı ve kombine taşımacılıkta demiryolunun gereken yeri alabilmesi konusunda hazırlık çalışmalarına bir yön verilmesi.
- Hedef 7.** Demiryollarının imajının iyileştirilmesi.

Politikalar:

- Ulaştırmanın bütünlüğü içinde demiryolunun konumunu ve diğer ulaştırma türleri ile birlikte tabi olacağı kuralları belirlemek üzere, gerekli yasal düzenlemelerin yapılması.
- TCDD Kanunu ile demiryolu sektörü kanununun bir an önce çıkarılması.
- Demiryolunun ulaştırma sistemi içinde işlevini yerine getirecek düzeye erişebilmesi için bir geçiş dönemi öngörülmesi ve bu dönemde özel destek verilmesi.

- GAP bölgesinin demiryolu ağına bağlanması ve taşımalarında demiryoluna ağırlık kazandırılması.
- Yüksek hızlı demiryolu ağı oluşturulabilmesi için siyasal kararlar alınması ve planlara destek sağlanması.
- Demiryolu yönetiminin etkinleştirilmesi amacıyla yönetim/yönetici sürekliliğinin güvence altına alınması ve üst düzey kadroyu oluşturmaya yönelik önlemler alınması.
- Demiryolu özel personelinin yetiştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması.
- Uzman personel yetiştirilmesi ve gerekli araştırmalar için üniversitelerle ortak çalışmalar yapılması.
- Özel sektörün, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı, yeni hatlar ile hat ve araç bakım-onarımı yapabilmesi.
- Demiryolu yerli yan sanayinin oluşturulması.
- Uluslararası taşımalarda sınır geçişlerinin hızlandırılması.

Denizyollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

- Hedef 1.** Türk deniz ticaret filosunu, ülkemizin dış ticaret, kabotaj hattı ve üçüncü ülkelerarası taşımalarına uygun yeni ve genç gemilerle güçlendirip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırmak.
- Hedef 2.** Etkin ve ciddi Bayrak Devleti uygulamaları ile uluslararası kural ve standartlara uygun bir deniz ticaret filosu oluşmasını sağlayarak Türk Bayrağı'nın itibarını artırmak.
- Hedef 3.** Mevcut limanlarımızın gemiye, yük ve yolcuya yönelik kaliteli hizmet sunacak yatırımlarla teknolojiye, uluslararası kural ve standartlara uyumunu sağlamak ve demiryolu-karayolu bağlantılı kombine taşımacılığı geliştirmek.
- Hedef 4.** Kamu limanlarında başlatılan özelleştirme çalışmalarını etkin bir biçimde gerçekleştirmek.
- Hedef 5.** Ege ve Akdeniz'de aktarma merkezi olacak limanları belirlemek, kruvaziyer ve yat limanı sayısını arttırmak.
- Hedef 6.** Limanlarımızda kamu, özel ve işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilenler şeklinde ayırım yapılmaksızın kılavuzluk ve römorkajla ilgili ulusal mevzuatta

gerekli değişiklikleri yaparak rekabet ortamında bu hizmetlerin kalitesini artırmak ve deniz emniyetine azami katkı sağlayacak hale getirmek.

- Hedef 7.** Türkiye'nin deniz alanlarında gemi trafiğinin izlenmesi ve diğer fonksiyonları ile deniz emniyetine önemli katkılar sağlayacak olan otomatik tanıma sistemi (AIS) gibi teknolojik donanım ve alt yapı tesis ve çalışmalarının tamamlamasını sağlamak.
- Hedef 8.** Etkin ve yeterli bir eğitim sistemi oluşturarak, denizcilik sektörünün personel ihtiyacını gerek eğitim, gerekse eğitim sonrası düzenlemelerle sayı ve nitelik açısından desteklemek.
- Hedef 9.** Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda müdahale konusunda görev ve sorumlulukları tam olarak belirleyecek ve ilgili kamu kurumları arasında mevcut yetki karmaşasını giderecek bir hukuki temel oluşturmak ve etkin uygulanması için güçlü bir teknik altyapı sağlamak.
- Hedef 10.** Belirlenecek denizcilik politikalarının hayata geçirilmesine katkı için, denizcilikle direk ilgili sivil toplum örgütlerinin görev ve fonksiyonlarını belirlemek, gerekli koordinasyon ve bilinçlendirme ile katkılarını arttırmak.
- Hedef 11.** Denizcilik politikalarının, uzun vadeli stratejilerin oluşturulması ve hayata geçirilmesi için, denizcilik endüstrisinin her biriminin temsil edilebileceği, denizcilik konusunda uzman enstitüler ve kurumların oluşumunu sağlamak.
- Hedef 12.** Denizcilik ve deniz ulaştırması konusundaki taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin yükümlülüklerini etkin ve sürdürülebilir olarak yerine getirebilecek bir kurumsal yapı oluşturmak.
- Hedef 13.** Denizcilik ve deniz ulaştırması alanlarında AB müktesebat ve uygulamalarına uyumu gerçekleştirmek.
- Hedef 14.** Gemi inşa, gemi sökümü gibi denizcilik sektörlerini geliştirerek deniz ulaştırmasının gelişmesine katkı sağlamak.
- Hedef 15.** IMO sözleşmeleriyle tanımlanan zorunlu gerekliliklerin ülkemiz denizciliğinde etkin uygulamalarını sağlamak, böylece Bayrak ve Liman Devleti kontrollerinde Türk Bayraklı gemilerde eksiklik bulunmasının ve alıkonmanın önüne geçmek.

Hedef 16. Denizcilik sorunlarının çözümünde idarenin, DTO, Türk Loydu, GİSBİR, Limanlar, Meslek Odaları, ilgili Üniversiteler ve benzeri kamu ve özel sektör kurumlarıyla işbirliğini sürdürmek.

Politikalar:

- Deniz ticaret filomuzun dış ticaret taşımalarında 1994 yılında %49,5 olan payının 2004 yılında %23'e düştüğü dikkate alındığında, yabancı gemilere ülkemizin ödediği navlun giderleri nedeniyle ekonomik kayıplarımızı azaltmak için filonun nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmesini destekleyerek taşıma payını arttırmak.
- AB'ye giriş sonrası kabotaj uygulamalarını da dikkate alarak, etkisiz hale gelen koster filomuzu kısa mesafeli deniz taşımacılığı ve kabotaj seferleri kapsamında kapasitesini ve niteliklerini yerli inşa yolu ile arttırmak, AB içi rekabete hazır hale getirmek.
- Uluslararası sefer yapan kuru yük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısını yeni gemilerle arttırarak, filoyu uluslararası deniz taşımacılığında rekabet edebilir hale getirmek.
- Mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırım ihtiyaçlarını, deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslararası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerini dikkate alarak sürdürmek.
- Denizcilik idaresinin denizci kökenli nitelikli eleman oranını, idarenin temel fonksiyonlarını ve uluslararası yükümlülüklerimizi etkin olarak yerine getirebilecek seviyeye çıkarmak.
- Türk Denizcilik Mevzuatını, AB müktesebatına uyumlu hale getirmek ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerin uygulama mevzuatını oluşturmak.
- Deniz ticaret filomuzun, limanlarımızın, deniz ulaştırma imkanlarımızın ve diğer denizcilik sektörlerimizin medya, fuar, reklam ve benzeri yollarla tanıtımı yapılarak pazar payını arttırmak.
- Gemi kaptanları ve kılavuz kaptanların, gemi makineleri işletme mühendislerinde olduğu gibi meslek odaları şeklinde örgütlenmelerini sağlamak ve sivil toplum örgütü olarak güçlendirmek.

- Kurvaziyer yolcu taşımacılığı önemsenerak, bu konuda uygun gemi yatırımları için yurtiçi ve yurtdışı şirket işbirliğine gitmek.
- Akdeniz ve Karadeniz'de mevcut deniz turizmi potansiyelinden yeterli payı alabilmek.

Havayollarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

- Hedef 1.** Havayolu taşımacılığında güvenliğin ve hizmet kalitesinin arttırılması.
- Hedef 2.** Uzun mesafe yolcu ve özel nitelikli hafif yük taşımalarının karayolu ulaştırmasının üzerinden alınması.
- Hedef 3.** Turizmin desteklenmesi.
- Hedef 4.** Atatürk Havalimanı'nın ve/veya Esenboğa Havalimanı'nın Amerika, Avrupa ile Asya arasındaki uçuşlar için transfer merkezi ve bir ana havalimanı olarak gelişmesinin sağlanması.
- Hedef 5.** Uluslararası ilişkilerimizin güçlendirilmesine katkı sağlanması.
- Hedef 6.** AB müktesebatına uyum için gerekli çalışmaların yapılması.
- Hedef 7.** Kapasitelerinin altında hizmet sunan ya da hizmete kapatılmış havaalanlarından yararlanarak bölgesel taşımacılığın geliştirilmesi.

Politikalar:

- Sivil Havacılık Otoritesi ve hava seyrüsefer yönetimi ile ilgili yasal düzenlemelerin sonuçlandırılması.
- Özel havayolu şirketlerinin etkin hizmet sunmalarını sağlayacak mevzuat düzenlemelerinin tamamlanması.
- Havacılık için yeterli sayıda ve nitelikte personelin yetiştirilmesi için mevcut kurumların desteklenmesi, gerekli görülürse yeni kurumların açılması.
- Bölgesel taşımacılığın geliştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması.
- Yeni havaalanı yapmak yerine, mevcut havaalanlarının ICAO, EUROCONTROL, JAA, ECAC vb. uluslararası kuruluşlar tarafından üretilen Ek'lerde (dokümanlarda) yer alan kriterlere göre standartlarının yükseltilmesi.

- Havaalanlarının kent merkezleri ile ayrıca İstanbul'da olduğu gibi birden fazla havaalanı varsa birbirleri ile de raylı sistemlerle bağlanması.

Boru Hatlarını Geliştirmeye İlişkin Hedefler

- Hedef 1.** Ham petrol ve doğal gaz boru hatlarını yaygınlaştırarak ülkemizin sosyo-ekonomik refahına katkıda bulunmak.
- Hedef 2.** Ulusal ve uluslararası girişimlerle Türkiye'nin enerji koridoru haline getirilmesini sağlamak.
- Hedef 3.** Ülkemizin coğrafi ve jeopolitik konumunun sağladığı avantajlarıyla Doğu'nun enerji kaynaklarının Batı'ya aktarılması yönünde geliştirilen projeleri tamamlamak.
- Hedef 4.** Boğazları by-pass eden ham petrol boru hattı projelerinin limanlarımız yolu ile dışa açılımını sağlayarak Türk Boğazları'ndaki aşırı deniz trafiği yükünü azaltmak.
- Hedef 5.** Doğal gaz kullanımını ülke sathında yaygınlaştırmak.
- Hedef 6.** Yeniden yapılandırılan doğal gaz piyasasında serbest rekabet ortamında fırsatları en iyi şekilde değerlendirip makro hedefler doğrultusunda ülkemiz ekonomisine azami katkıyı sağlayabilmek.

Politikalar:

- Ulusal ve uluslararası girişimlerle Türkiye'nin enerji koridoru haline getirilmesini sağlamak hedefi doğrultusunda, uluslararası kalite standartlarını yakalayarak; verimlilik, bilgi birikimi ve kurumsallaşmış bir yapı ile çalışmalarını sürdürmek,
- Hazar Bölgesi ve Orta Doğu'daki enerji kaynaklarını Avrupa talebi ile birleştirerek değer yaratmak,
- Arz çeşitliliği sağlamak,
- Stratejik işbirlikleri oluşturmak,
- Ülkemize dünya maliyetinde enerji sunmak,
- Avrupa arz açığını karşılayacak projelere destek vermek ve bazılarının içerisinde yer almak.

b. Lojistik Sektörüne yönelik Stratejiler

Politikalar;

- Türkiye'nin kıtalararası köprü olma özelliğinin ön plana çıkarmak ve bu özellikten iyi faydalanabilmek,
- Kamunun, lojistik sektörünü, iş etiği, kurumsallaşma, güvenlik, eğitim, çevre koruma ve sürdürülebilir lojistik, serbest ticaret, kamu menfaati, altyapı v.d. açılardan düzenlemesini ve özel sektörün bu düzenlemeler ışığında etkin ve verimli lojistik hizmet vermesini sağlamak,
- Komşu ülkeler ile lojistik kapsamındaki ticari ilişkileri geliştirmek,
- Gümrük işlemlerini basitleştirmek ve hızlandırmak, kısa iş süreçleri oluşturmak,
- Uluslararası lojistik karar süreçlerinde katılımcı ve etkin olmak,
- Dünya ve Avrupa Birliği lojistik standartları ile mevzuatına uyum sağlamak,
- Lojistik Bilgi Teknolojisinden etkin bir şekilde yararlanmak,
- Hava ve deniz limanları ile demiryolu aktarma terminallerini lojistik şirketlerin yer aldığı lojistik parklar (konsolidasyon, çapraz sevkiyat, erteleme (postponement), paketleme, kalite kontrol, bakım-onarım v.d. katma değerli işlemleri gerçekleştirebilen) haline getirmek,
- Kombine ve Transit taşımacılığı ülkemize çekmek,
- Sektöre yönelik eğitim, yayın, araştırma ve proje çalışmalarını desteklemek,
- Sektöre yönelik bankacılık ve sigortacılık hizmetlerini geliştirmek,
- Sektörler arası işbirliğine dayalı planlama yapmak,
- Üniversitelerin, bilimsel kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin sektöre katkılarını desteklemek,
- Lojistik hizmetleri yurt geneline yaymak,
- Sektörün dünya çapında tanıtım faaliyetlerini gerçekleştirmek,
- Yabancı sermayenin kontrollü bir şekilde Türk Lojistik sektörüne girmesini sağlamak.

İlkeler;

- **Entegrasyon:** Dünya, Avrupa Birliği ve Ülke genelinde lojistik entegrasyonlar sağlamak, global lojistik ağlarına dahil olmak.
- **Planlama:** Planlı alışma düzeni oluşturmak ve uygulamak.
- **Standardizasyon:** Lojistikte ağdaş standardizasyon ve sertifikasyonlar oluşturmak.
- **Etkinlik ve Verimlilik:** Sektörel verimlilik ve etkinliği artıracak şekilde yapılanmak ve yatırımlar yapmak.
- **Eşgüdüm:** Kamu ve özel sektör kurumları arasında eşgüdümü sağlamak.
- **Eğitim:** Sektördeki insan kaynaklarının bilgi, beceri ve yetkinliklerini artırmak.
- **Teknoloji:** ağdaş ve ekonomik donanım, bilişim, iletişim teknolojilerinden yararlanmak.
- **Esneklik:** Farklı lojistik sistem seçenekleri oluşturmak.

Bu genel lojistik politikaların dışında lojistik alt sektörüne yönelik strateji ve çözümler üçüncü bölümde şu şekilde sıralanmaktadır:

Ulaştırma;

- Uygun bölgelerde şirketlerin ulusal demiryolu ulaşım ağına bağlanması (iltisak), istasyon işletimi ve demiryollarının kullanılması teşvik edilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Belirlenen havayolu, denizyolu limanları ile demiryolu aktarma istasyonları büyük kapasiteli taşıtlara, yüksek hızla, güvenli ve en verimli bir şekilde hizmet veren ve özel lojistik şirketlerin içinde çalışabileceği şekilde lojistik alanlar (lojistik park/köy) düzenlenmeli ve plan kararlarına bağlanmalıdır.
- Ana ulaştırma koridorları üzerinde uygun kapasite ve hizmet çeşitliliğinde organize lojistik bölgeler oluşturulmalı, gümrükleme, depolama, taşımacılık vb lojistik hizmetlerin tek merkezden alınması sağlanmalıdır.
- Kalkınmada ncelikli bölgelerin ulaştırma altyapısı lojistik bakış açısıyla planlanmalıdır.
- Karayolu taşıtlarına yönelik olarak, Yatırım Teşvik Mevzuatı çerçevesinde filo yenileme girişimleri teşvik edilmeye devam edilmelidir.

Kombine ve Transit Taşımacılık;

- Lojistik sektöründe özellikle maliyet, hız, güvenlik ve esneklik etmenleri açısından, coğrafik özellikler de dikkate alınarak, tüm taşımacılık türü seçenekleri, uygun entegrasyon ve kombinasyonlar dahilinde kullanıma sunulmalı, kombine ve transit taşımacılık olanakları arttırılmalıdır.
- Ülkemizin en uygun kombine ve transit taşımacılık hatları belirlenmelidir.

Bilişim ve İletişim;

- İnternet altyapısı sürekli geliştirilmelidir.
- E-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılmalı ve desteklenmelidir (e-vergi, e-tescil, e-sözleşme, e-imza, e-beyanname vd.).
- Elektronik ticaret desteklenmelidir.
- Gümrük otomasyonu çalışmaları devam etmeli, taşımacılık ve lojistik şirketler ile de entegrasyonu sağlanmalıdır (Bilge yazılımı, vd.)
- Lojistik bilişim ve iletişim standartları oluşturulmalıdır.
- Araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, akıllı ulaştırma sistemleri, vd.) arttırılmalıdır.
- ULAŞ-NET sistemi geliştirilerek yetki belgesi, taşıt kartı vb. belgelerin elektronik ortamda verilmesi sağlanmalıdır.

Hizmet Verilen Noktalar ve Lojistik Odaklar;

- Her organize sanayi bölgesinde ve küçük sanayi sitelerinde ana taşıma yollarına kolay bağlanan, büyük hacimli ve organize taşıma, depolama ve katma değerli hizmetler veren lojistik merkezler için yer ayrılmalı ve özel lojistik şirketler tarafından işletilmelidir. Diğer taraftan 15.04.2000 tarihli ve 4562 sayılı organize sanayi bölgeleri kanununda, organize sanayi bölgeleri; imalat sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmeleri amacıyla, alt yapı hizmetleriyle donatılmış ve sanayi için tahsis edilmiş alanlar olarak tanımlanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında bölgede yer alacak şirketlerin imalat sanayide çalışan işletmeler olması gerektiğinden, lojistik hizmeti sağlayan şirketlerin bu bölgelerde yer alması hâlihazırdaki kanun çerçevesinde mümkün

görülmemektedir. Dolayısıyla sanayi bölgeleri mevzuatında bu kapsamda düzenleme yapılması önerilmektedir.

- Organize Sanayi Bölgeleri ile Lojistik Merkezleri arasında iletişim, planlama ve koordinasyonun sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmelidir.
- KOBİ'lere konsolide taşımacılık, ortak depolama, stok yönetimi, palet bankası, koruyucu ambalajlama v.b operasyonel destek konularında Lojistik Danışmanlık Hizmetleri, KOSGEB, Sanayi ve Ticaret Odaları v.d. merkezler üzerinden verilmelidir.
- KOBİ yüklerinin konsolidasyonunun sağlanarak maliyetlerinin düşürülmesi, lojistik anlamda pazara tepki hızlarının artırılması için, iletişim ve bilişim altyapı gereksinmelerine yönelik ortak çözümler oluşturulmalıdır (portal, ortak yazılım kullanımı, vd.).
- Lojistik sektöründe yer alan ve KOBİ tanımına giren şirketler, Ulusal ve Avrupa Birliği'nin KOBİ kapsamındaki teşviklerinden yararlanmalıdır.
- Serbest bölgeler mevzuatına lojistik şirketleri dâhil edilmelidir. Mevcut mevzuat depolama şirketlerinin çalışmasına izin vermemektedir.
- Mevcut gümrük ve serbest bölge mevzuatının, gerek AB müktesebatı, gerekse lojistik bakış açısıyla uyumlulaştırılması gerekmektedir (Gümrüklü-Gümrüksüz mal ayırımı, birden fazla transit eşyayı aynı araca koyamama v.b sorunlar lojistik faaliyetleri olumsuz etkilemektedir).
- Gümrüklemede basitleştirilmiş hızlı iş süreçleri oluşturulmalı, gümrük kapılarında beklemeler en aza indirilmelidir.
- Serbest bölgeler uygun ulaştırma ve iletişim teknolojisi alt yapısına sahip yerlerde kurulmalı (büyük limanlara, uluslararası havaalanlarına, karayolu ve demiryolu ağlarına yakın), bölge lojistik alt yapısı etkin bir şekilde planlanmalı ve bölgeler lojistik bakış açısıyla düzenlenmelidir.
- Resmi doküman akışı basitleştirilmeli ve hızlandırılmalı, gümrük ve serbest bölge yönetimleri arası koordinasyon düzeyi arttırılmalıdır.
- Serbest bölgelerin bilgisayar ağı, vinç, v.d. ekipmanlar açısından yetersizlikleri önlenmelidir.
- Komşu ülkeler ile ortak ve uygun sınır noktalarında ortak serbest bölgeler kurulması teşvik edilmelidir.

- Transit ticaret geliştirilmelidir.
- Taşıma güzergâhı ve taşıma türü bazında dış ticaret dengelenmeye çalışılmalı, boş araç dönüşü ve boş kap nakli en aza indirilmeye çalışılmalıdır.
- Ülke içi üretim tüketim dengesi sağlanarak lojistikte verimlilik artırılmalıdır.
- Komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı, bu ülkelerin serbestleştirme ve alt yapı çalışmalarına destek olunmalı, ortak şirketler kurulmalı ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalıdır.
- Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya yayılması teşvik edilmelidir.
- Vergi reformu gerçekleştirilmelidir.
- Kamu kurum ve kuruluşlarının lojistik faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı(out-sourcing) teşvik edilmelidir.
- Dış ülkelerde ihracatçı birlikleri yoluyla depolama tesisleri kurularak bu ülkelerde sürekli ürün bulundurma konusunda bir avantaj oluşturulmalıdır.

Kurumsallaşma;

- Birleşmeler ve yatırımlar yoluyla ölçek büyütme desteklenmelidir
- Sektörde profesyonelleşmeye yönelik uygulamalar teşvik edilmelidir.
- Lojistik sektörünün gelişimi için büyük önem arz eden dış kaynak kullanımının artması için güven ortamı sağlanmalıdır. Bu çerçevede lojistik şirketlerin kurumsallaşması, sektörde iş yapmanın sıkı kurallara bağlanmasına yönelik düzenlemelere gidilmelidir. Özellikle askeri amaçlı gizlilik dereceli lojistiğe olanak sağlayacak lojistik şirket akreditasyonlarının verilmesine yönelik düzenlemeler yapılmalı, bu şekilde güvenilir şirketler ile çalışılarak savunma lojistiğinde tasarruflar sağlanmalıdır.

Bankacılık ve Sigortacılık Hizmetleri;

- Sigorta kapsama alanı genişletilmeli, yurtiçi yük taşımalarında sigorta zorunlu olmalıdır.
- Demiryolu ve denizyolu lojistiği yapacak şirketlere bankalarca orta ve uzun vadeli kredi desteği sağlanmalıdır.

- Riskli bölgelerdeki lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinde devlet gerekli önlemleri almalı ve destek sağlanmalıdır.
- Leasing anlaşmaları sırasında küçük taşımacılar için asgari sınırlamalar ve koşullar oluşturulmalıdır.

Depo ve Dağıtım Merkezleri;

- Ana taşımacılık eksenleri üzerinde uygun yerlerde dağıtım merkezleri için yer ayrılmalı, bu merkezlerin oluşturulması ve işletilmesi teşvik edilmelidir.
- Depolar ve dağıtım merkezlerinin işletmeye alınmasında belirli standartlar aranmalıdır.

Kentsel Lojistik;

- Kentsel yük lojistiğinde demiryolu ve denizyolu kullanımı olanakları yaratılmalıdır.
- Kentlerde depo kirliliğini ve verimsizliğini önlemek amacıyla, kent sınırları veya uygun yerlerinde büyük ölçekli ve çağdaş terminal depoların (çok sayıda şirket tarafından kullanılabilen) kurulması için yer ayrılmalı ve teşvik edilmelidir
- Kent planlaması yapılırken Toptancı Halleri, Atık Toplama ve Bertaraf Merkezleri, Organize Sanayi Bölgeleri ve Siteleri, Liman, Demiryolu İstasyonu ve Güzergâhları, Çevre Yolları, Yanıcı, Parlayıcı ve Patlayıcı Madde Depoları, Gümrük, Nakliyat Ambarları için ayrılacak yerler hız, maliyet, esneklik, çevresel (ÇED raporu) ve toplumsal duyarlılık vb lojistik performans ölçütleri dikkate alınarak bir bütün olarak öngörülmelidir.

Personel ve Eğitim;

- Lojistik eğitimi yüksek öğrenim düzeyinde verilmeli, depolama, taşımacılık, vd. lojistiğin temel faaliyet alanlarına yönelik eğitim orta ve yüksek öğretim düzeylerinde verilmelidir.
- Lojistik meslek standartları(görev tanımları, görevli nitelikleri, v.d.) oluşturulmalıdır.
- Lojistik meslek içi eğitim ve öğretimi teşvik edilmelidir.
- Lojistik alanındaki tezler, proje, araştırma, yayın, kongre ve konferanslar desteklenmelidir.
- Uluslararası eğitim projelerine katılım artmalı ve desteklenmelidir.

- Lojistik eğitim kurumları bazında standardizasyon ve sertifikasyon sağlanmalıdır.

Uluslararası Durum;

- Global lojistik gelişmeler yakından izlenmeli ve gerekli önlemler alınmalıdır.
- Lojistikte uluslararası koordinasyon ve işbirliği artırılmalı, ikili ve uluslararası ticari görüşmelerde lojistik konulara gerekli önem verilmelidir.
- Ülkemizin ulaştırma ve lojistiğe yönelik üstünlüklerinin uluslararası düzeyde tanıtım ve pazarlama faaliyetleri yapılmalı ve teşvik edilmelidir.
- Türk Lojistik Şirketlerinin yurtdışı yatırımları EXIMBANK kredileri yoluyla desteklenmelidir.

Serbestleştirme;

- Demiryolu, havayolu ve denizyolu işletmeciliğinde tam rekabet koşullarına yönelik serbestleştirme bir plan dâhilinde gerçekleştirilmelidir.
- Bölgesel özel havayolu yük taşımacılığı teşvik edilmelidir.
- Lojistik sektörüne girdi oluşturan bilgi ve iletişim teknolojileri, enerji, taşıt üretimi, vd sektörlerde tam rekabet ortamı sağlanmalıdır.
- Tüm sektörde serbest rekabet-sürekli denetim esas olmalıdır.

Yabancı Sermaye;

- Dış ülkelere yönelik lojistik faaliyetlere katkıda bulunabilecek uluslararası şirket birleşmeleri ve işbirlikleri desteklenmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Büyük ulaştırma ve lojistik yatırımlarına katkıda bulunabilecek yabancı sermayeye daha fazla kolaylıklar sağlanmalıdır.
- Demiryolu ve denizyolu kullanımına yönelik yabancı sermaye yapacağı yatırımlarla orantılı olarak desteklenmelidir.

Ulusal Koordinasyon;

- Ulaştırma, dış ticaret, gümrükleme, depolama, bilgi ve iletişim teknolojileri v.d. bir çok alanı ilgilendiren lojistik planlama, koordinasyon ve denetimler, yasa ile düzenlenecek bir üst kurul tarafından gerçekleştirilmelidir.
- Üst kurul öncelikle lojistik faaliyetler ile ilgili kamu kurum ve kuruluş yetkililerinden, sivil toplum kuruluş temsilcilerinden ve akademisyenlerden oluşmalıdır.
- Üst kurul öncelikler ve sorumlular bazında bir yol haritası oluşturmalı ve takibinden sorumlu olmalıdır.
- Lojistik sektörüne yönelik ulusal bazda veri toplama, değerlendirme ve raporlama çalışmaları yapılmalıdır.

Tersine (Geri Dönüş) ve Yeşil Lojistik, Ambalajlama, Afet Lojistiği;

- Tersine (Geri Dönüş) ve Yeşil lojistiğe önem verilmeli, Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan yasaların Türkiye'de de özellikle ilaç, otomotiv, beyaz eşya vb sektörlerde geçerlilik kazanmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir.
- Gürültü kirliliğine karşı önlemler alınmalıdır.
- Hava kirliliğine karşı önlemler alınmalıdır.
- Araçlarda aşırı yükleme önlenmeli, sürücü ve denetleme elemanı eğitimlerinin yanı sıra, araç yaş ve kalite denetimlerine verilmelidir.
- Araç muayene istasyonları çalışma düzeni etkinleştirilmelidir.
- Avrupa Birliği normları çerçevesinde ambalaj malzemelerinin yeniden kullanımı ve geri kazanımı yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Ambalaj standardizasyonu yapılmalı ve kodlanmalıdır.
- Afet lojistik planlaması yapılmalıdır.

Türkiye Ulaşım Ana Planı Stratejileri çalışmasında bahsi geçen stratejilerin yanı sıra, ülkemizdeki dış ve iç ticaret, sanayi, tarım, ticaret, bilişim ve iletişim, ulaştırma ve enerji sektörlerini etkileyen ve bu sektörlerden eklenen lojistik faaliyetlerin etkinlik, verimlilik ve koordinasyonunu arttırmak amacıyla stratejiler oluşturmak, ulaşım ana planını izlemek, alınacak önlemleri belirlemek ve koordine etmekle yükümlü bir "Lojistik Üst Kurulu" nun oluşturulması amaçlanmaktadır. Kurulun amacı; lojistik faaliyetlerin yeterli, kaliteli, sürekli, düşük maliyetli,

çevreyle uyumlu ve sürdürülebilir bir şekilde kullanıcıların kullanımına sunulması için, rekabet ortamında faaliyet gösterebilecek, mali açıdan güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir lojistik sektörü oluşması ve bu sektörde bağımsız bir koordinasyon ve denetimin sağlanmasıdır.

Kurul üyesi kurum ve kuruluşlar; Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Dış Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ile Sivil Toplum Kuruluşlarıdır.

Kurulun Çalışma Esasları;

- Kurumun merkezi Ankara'dır.
- Kurul Ulaştırma Bakanı'nın çağrısı ile toplanır.
- Kurula Ulaştırma Bakanı başkanlık eder.
- Ulaştırma Bakanı'nın bulunmadığı hal ve zamanlarda Dış Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanı kurula başkanlık eder.
- Kurulun sekretarya hizmetleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından yerine getirilir, ayrı bir teşkilat oluşturulmaz.
- Kurulun daimi üyeleri tarafından ihtiyaç duyulduğu hallerde, diğer bakanlar ile kamu ve özel kurum ve kuruluşlarının temsilcileri de kurul toplantılarına katılabilir.
- Kurulun toplantı yeter sayısı daimi üyelerin üçte ikisidir. Kararlar, toplantıya katılan daimi üyelerin oy çokluğu ile alınır. Toplantılara katılmaları uygun görülen diğer kişilerin oy hakkı yoktur.
- Kurul, Nisan ve Ekim aylarında olmak üzere, yılda iki defa olağan olarak toplanır. Kurulun gündemi Ulaştırma Bakanı tarafından belirlenir
- Ulaştırma Bakanı, daimi üyelerden birisinin talebi üzerine kurulu olağanüstü toplantıya çağırabilir.

Kurulun Görevleri;

- Dünya'nın çeşitli üretim merkezlerinden gelen ürünlerin bu ülkelere, bu ülkelerden gelen ürünlerin de uluslararası pazarlara hızlı, düşük maliyetli, yüksek kaliteli, güvenli ve gerekli esneklikleri içerecek şekilde aktarılması kapsamında Türkiye'nin, etkin lojistik çözümler oluşturması ve önemli bir lojistik merkez olmasına yönelik olarak, yasal düzenlemeler çerçevesinde fiziksel ve kurumsal alt yapının oluşturulması, ulaştırma, gümrük, bankacılık-sigortacılık-ekspertiz, sanayi bölgeleri ve siteleri, kalkınmada öncelikli bölgeler, serbest bölgeler, depo, antrepo ve dağıtım merkezleri hizmetlerinin çağdaş ve ölçek ekonomisine uygun bir düzeye getirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojisi uygulamaları ile lojistik faaliyetler arasında gerekli eşgüdümün sağlanması için politikalar ve önlemler belirlemek ve önermek.
- Lojistik sektörünün geliştirilmesine ilişkin konularda idari ve yasal düzenlemelere ilişkin önerilerde bulunmak.
- Yürürlükteki mevzuatın ve yasa tasarılarının temel ilkeler, uluslararası belgeler ve mekanizmalarla uyumlu hale getirilmeleri için uygun gördüğü önerileri yapmak.
- Başbakanlık ve bakanlıklar ile diğer kamu kurum ve kuruluşlarına, lojistik konusunda tavsiye kararları vermek.
- Avrupa Birliği ve Türkiye'nin taraf olduğu ilgili uluslararası sözleşmelerde öngörüldüğü şekilde, lojistik faaliyetlerin çağdaş ve evrensel ölçüler ile ülkemiz gerçeklerine uygun olarak gerçekleştirmek amacıyla yapılacak çalışmalar için önerilerde bulunmak.
- Lojistik alanında kaydedilen gelişmeler hakkında kamuoyunun aydınlatılması amacıyla yapılacak çalışmalar için önerilerde bulunmak.
- Uluslararası ilgili komitelerde görev alacak temsilcileri seçmek, bu komitelerin çalışmalarını izlemek ve değerlendirmek.
- Lojistik altyapısı açısından ulusal ve uluslararası etkinlik ve verimliliği artırmak, koordinasyonu ve kontrolü sağlamak amacıyla uygun konularda komisyonlar ve çalışma grupları oluşturmak, bu grupların çalışmalarını yönlendirmek ve izlemek.
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin lojistikte etkin kullanımının teşvik etmek için önerilerde bulunmak.

- Lojistik faaliyetlerinin etkin olarak gerçekleştirilebilmesi için söz konusu faaliyetler bazında sektörel veri bankalarının oluşturulmasını sağlamaya yönelik önerilerde bulunmak.
- Türkiye'nin lojistik bir merkez haline gelmesi için gerekli tanıtımların yapılmasını sağlamak.
- Lojistik bilgi ve beceri eksikliğini, öğretim ve eğitimindeki ve yayın konusunda yetersizlikleri ortadan kaldıracak şekilde lojistik öğretim ve eğitim kurumlarının oluşturulması ve bunlar arasında eşgüdümün sağlanması için gerekli ilke ve politikaları oluşturmak.
- Kent içi lojistik alanında verimliliği artırılması için çalışmalar yapılmasını sağlamak.
- Ulaştırma Ana Planı çalışmalarının koordinasyonunu ve kontrolünü sağlamak.
- Kurula yönelik talep edilen konuları değerlendirmek, Türkiye'de Lojistik konusunda izlenecek politikaların tayini, tespiti ve uygulamasıyla ilgili kararları almak ve Ulaştırma Bakanlığını bu konuda bilgilendirmek.
- Lojistiğe ilişkin kararlar doğrultusunda yapılan uygulamaları incelemek, değerlendirmek ve yönlendirmek.
- Lojistiğe ilişkin mevzuat değişikliği tekliflerini değerlendirmek.

c. Mersin Limanı'na Genel Bir Bakış

Mersin Limanı, coğrafi konumu ve geniş hinterlandı ile Türkiye`de ve bulunduğu bölgede önemli avantajlara sahip bir limandır. Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biri olması ile coğrafi açıdan Akdeniz'e kıyısı olmayan bölgelere hizmet verebilecek stratejik bir konuma sahiptir. Bunun yanında ülke içinde bölgesel dengesizlikleri azaltmak, dengeli bir gelişme hedefleri ile ortaya atılmış GAP projesinin bölgesel sanayi ve tarım ürünlerinin taşınmasından, en önemli deniz taşımacılık olanaklarını sunması ile de ülke ekonomisi açısından önemlidir.

Kapasitesinin zaman içindeki artan talebe göre artırılması ve küresel sistem içerisinde rekabet gücünü kaybetmemesi sağlanırsa, Marmara bölgesindeki diğer limanlardan etkilenmeden bölgede işlevini sürdürebilecek, demiryolu ve karayolu bağlantılarının da iyileştirilmesi ile Ortadoğu ticaretinde önemli bir rol oynayacaktır.

Akdeniz'in dünya konteyner trafiği içindeki payı %6 olup, Akdeniz'deki konteyner trafiği her yıl %8 oranında artış göstermektedir. Doğu Akdeniz bölgesi de batıya göre daha hızlı bir gelişme

izlemiştir. Mersin Limanı'nda da Akdeniz`de hattı olmayan Asya kökenli gemi işletmecilerinin bu bölgeye çekilmesi sağlandığı takdirde liman hacminde büyüme yaşanması görülebilecektir. Bu nedenle de Mersin Limanı'nda müşteri memnuniyetini sağlamaya yönelik altyapı yatırımlarına öncelik verilmelidir.

Mersin Limanı'na özgü sorunlar;

- İş gücünün %92'sinin 45 yaşın üzerinde olması ve bunun sonucu olarak da verimin düşük olması.
- Liman arazilerinde kot farkının olması, hurdalık olarak kullanılan toprak alanlar nedeniyle kullanılmayan sahaların fazla olması, saha betonlaşması ve rıhtım vinçlerinin montajının tamamlanması gerekliliği.
- Limanda iş yapan acentelerin, elektrik ve mekanik atölyelerinin, konteyner barakalarının limanda yer kaplaması.
- Konteyner yükleme ve boşaltmasını yapan acentelerin limanda araç ve iş alanlarının bulunması.
- Kıbrıs yolcuları için yolcu salonunun yetersiz olması.
- Mersin'de kombine taşımacılığa yönelik demiryolu ve karayolu bağlantılarının yetersiz olması. Mersin'in denizyolu bağlantılarının iyileşmesinin yanı sıra Anadolu kentlerine hizmet verebilmesi için demiryollarında da standartların iyileştirilmesi ve güçlü karayolu bağlantıları ile entegrasyonun sağlanması gerekliliği.
- Yat turizminin yetersiz kalması.
- Denizyolu turizmine verilen önemin artırılması gerekliliği.
- Uluslararası nitelikte usturmaçalar yapılması.
- Demiryolunda taşınan yük hakkında bilgi alınmasına yönelik iyileştirmelerin yapılması.
- Liman işletme hakkının üçüncü şahıslara verilmesi durumunda alınacak ücret değil uygulanacak yatırım programının esas alınması.

JICA ile yürütülen Türkiye Limanlar Master Planı sonuçlarında da öngörüldüğü üzere gelecekte ülkemizde önemli bir rol oynayacak olan Mersin ve Çandarlı Konteyner limanlarının "hub port" olarak kullanılması ihtiyacı doğacaktır. Bu nedenle İspanya Hükümeti'nin hibesi ile yürütülmekte olan fizibilite ve ÇED etütlerinin bu bölgelere ağırlık vermesi sağlanmalıdır.

2.3.2.3. Türkiye Limanlar Master Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Çalışmanın amacı; liman altyapı gelişimi, idaresi ve işletimine yönelik politikalar belirleyebilmek, Türkiye'nin 2020 yılı liman gelişimine yön verecek bir master plan hazırlamak ve ilgili kuruluşların kapasitesini güçlendirmektir. Limanlar Master Planı'nda, limanların geliştirilmesine yönelik strateji ve politikaları aşağıda 6 alt başlık halinde özetlenmektedir.

a. Liman Altyapısı Gelişimine Yönelik Stratejiler

Limanlar ulusal çıkarlar bakımından çok önemli rol oynadığı için özel sektör tarafından inşa edilmiş ve işletiliyor olsalar bile, devletin limanlar üzerinde önemli rolleri vardır. Limanlar Master Planı'nda, liman gelişim sistemine ilişkin stratejiler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- Liman gelişim plan/projelerinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uyumluluk içinde olup olmadığını izlemek.
- Liman yönetim ve işletmeciliğinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uygunluk içinde olup olmadığını izlemek.
- Temel liman tesislerinin ve liman yönetim ve işletmesinin kalitesini yükseltmek üzere liman yönetim birimine mümkün olan desteği sağlamak.
- "Grup Liman" söz konusu olan durumlarda, liman yönetim ve işletmesinde birleştirilmiş yapılanma oluşturulmasında inisiyatif almak.
- Uzun vadeli liman gelişim planının ilerleyişini takip edebilmek ve planda gerekli değişiklikleri yapabilmek üzere gerekli veri ve bilgileri toplamak.

Bu çalışmada yirmi dokuz liman, ana liman olarak seçilmiştir. Bunlar Akdeniz Bölgesi'nde İskenderun TCDD, İskenderun, Botaş, Mersin ve Antalya, Ege Bölgesi'nde Marmaris, Bodrum, Güllük, Kuşadası, İzmir ve Aliağa, Marmara Bölgesi'nde Çanakkale, Bandırma, Mudanya, Gemlik, İzmit, Haydarpaşa, İstanbul TDİ, Ambarlı, Silivri ve Tekirdağ, Karadeniz Bölgesi'nde ise Ereğli, Bartın, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa limanlarıdır.

Konteyner tesisleri açısından;

- Akdeniz Bölgesi'nde İskenderun Limanı'ndaki kapasitenin çok düşük olması nedeniyle yeni konteyner terminalinin gelecekte doğacak talebe uygun biçimde inşa edilmesi ve Mersin Limanı'nda önümüzdeki yıllar içerisinde konteyner hacminin mevcut kapasiteyi aşacağı tahminleri nedeniyle, yeni terminal alanının inşası adım adım yapılmalıdır. Gelişimin ilk aşamasında 1 Milyon TEU'luk yeni bir terminale gerek yoktur.
- Ege Bölgesi'nde İzmir Limanı'nın birkaç yıl içerisinde mevcut kapasitesini aşacağı öngörülmektedir. Bu nedenle yeni terminalin yapımının tamamlanması gerekmektedir. Terminalin tamamlanması durumunda bile, Ege Bölgesi'ndeki kapasite açığını kapatmak üzere yeni bir terminal için uygun bir yerin tespitine yönelik kapsamlı bir araştırma yapılmalıdır.
- Marmara Bölgesi'nde konteyner hacminin kapasiteyi aşacağı kesin olduğundan yeni terminaller hazırlanmalıdır. Bölgede çok sayıda küçük çaplı konteyner terminalinin bulunması nedeniyle öncelikle Derince Konteyner Terminali ve Marmara Limanı'nda geniş çaplı bir konteyner terminalinin yapılması sağlanmalıdır.
- Karadeniz Bölgesi'nde ise konteyner hacmi mevcut kapasitenin çok altında olduğu için yeni konteyner tesislerinin inşası için gelecekteki artış durumuna göre bir program yapılmalıdır.

Uzun vadede, 2020 yılına dek Türkiye'deki konteyner inşası başlangıç yatırımının 880 Milyon Dolar civarında olacağı tahmin edilmekte, toplam palamar yeri uzunluğunun ise 5.900 metre olacağı öngörülmektedir.

Kısa vadede ise, hub liman politikası ve sırasıyla Ege ve Marmara Bölgeleri'nde ana liman tipi bir uğrak limanı inşası hedeflenmektedir. Sadece konteynerlere ayrılmış liman tipi de dâhil olmak üzere iki adet konteyner kargo palamar yeri, öncelikle Akdeniz ve daha sonra Ege Bölgeleri'nde gerekli olacak, Marmara Bölgesi'nde de üç adet palamar yeri inşasına ihtiyaç olacaktır. Türkiye'de 2010 yılına kadar konteyner terminali ilk inşa yatırımının 360 Milyon Dolar olacağı ve rıhtım uzunluğunun 2.200 metre olacağı beklenmektedir.

Akdeniz Bölgesi için 5 genel yük rıhtımına ihtiyaç duyulacaktır. Bu rakam Ege Bölgesi için 18, Marmara Bölgesi için ise 21 olacaktır. Türkiye'de 2010 yılına kadar genel yüklere yönelik rıhtım inşaatında, ilk inşa yatırımının 650 Milyon Dolar ve toplam uzunluğun 10.000 metre olacağı planlanmaktadır.

Politikalar:

Uluslararası konteyner taşımacılığında gelişmiş bir deniz taşımacılık ağının formüle edilmesi;

- Uluslararası düzeyde rekabet gücü olan konteyner limanları oluşturulmalıdır.
- Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynaklar yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılmalıdır.
- Mevcut kargo elleçleme kapasitesi geliştirilmelidir.
- Yönetim ve konteyner işletmelerini kapsayacak biçimde genel bilgisayar sistemi oluşturulmalıdır.
- Uzun vadede elektronik veri alış-verişi sistemine geçilmelidir.

Rasyonel bir uluslararası deniz taşımacılığı ağının formüle edilmesi;

- Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynaklar yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılmalıdır.
- Yük elleçleme kapasitesi, mevcut tesis ve ekipmanların bakım faaliyetlerinin güçlendirilmesi suretiyle geliştirilmelidir.
- Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümetin katılımı artırılmalıdır.
- Kamu ve özel sektör katılımı kapsamlı bir petrol-mücadele sistemi oluşturulmalıdır.

Ülke içi deniz taşımacılığı ağının rasyonel olarak formüle edilmesi;

- Deniz taşımacılığını destekleme politikaları oluşturulmalıdır.
- Mevcut tesislerin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.

Altyapı gelişimi ortak çerçevesi;

- Farklı kuruluşlar tarafından uygulanan liman geliştirme projelerini koordine etmek ve yönlendirmek üzere Ulusal Liman Gelişimi Master Planı oluşturulmalıdır.
- Özel ve kamu kaynaklarını yoğun ve etkin olarak liman altyapı gelişimine yatırmak üzere sınıflandırılmış liman gelişim sistemleri getirilmelidir.

- Limanlar ile bunların hinterlandını birbirine bağlayan kara ve demiryolu ağları güçlendirilmelidir.
- Özellikle konteyner taşımacılığında demiryolu faaliyetlerini arttırmak üzere yeterli önlemler alınmalıdır.

Deprem, enerji krizleri gibi hallerde ulusal/bölgesel ekonominin ve halkın günlük yaşamının sürekliliğinin sağlanması;

- Seçilecek tesislerin depreme karşı kapasiteleri geliştirilmelidir.
- Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümet katılımı artırılmalıdır.

Güvenli ve rahat yolcu taşımacılığı ağının formüle edilmesi;

- Turizmi desteklemek üzere uluslararası deniz yolcu taşımacılığı tesisleri geliştirilmelidir.
- Mevcut yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.

Bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere liman projelerinin desteklenmesi;

- Uzun vadeli bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere konteyner limanları oluşturulmalıdır (Akdeniz ve Karadeniz).
- Mevcut deniz yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.
- Mevcut yük taşımacılığı tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi yapılmalıdır.

b. Liman Yönetimine İlişkin Stratejiler

Türk yasalarınca kıyı hatları kamu kullanımı ile sınırlandırılmıştır. Öncelikle her bir liman birimine, özel sektörün işletiminde olanlar da dâhil olmak üzere, belirli bir hukuki kurum statüsü verilmeli ve merkezi yönetim, liman yönetim birimlerini otonom bir birim olarak koordine etmeli ya da yönlendirmelidir. Türkiye’de liman gelişiminin, özel sektör tarafından desteklenmesini sağlamak üzere ulusal liman sistemi önerilmektedir.

- Limanların tanımının yapılması, liman yönetim sisteminin sağlam bir temele oturtulabilmesi için önemlidir. Limanın tanımı “Yük ve yolcu trafiğine yönelik ve en azından liman yönetim, idare ve işletmesi için gerekli boyutta hukuki boyutları haiz olan ve birleşik işlevsel birimler olarak yönetilecek, idare edilecek ve işletilecek kıyı tesisleri kümesinden oluşan organik bir yapı” olarak yapılmıştır.
- Her bir limanın otoritesi tarafından, limanın yönetim ve idaresi bakımından bir rehber oluşturması için Liman Gelişim Master Planı’nın yapılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra limanların kullanım ve bakımı, çevresel etkilerin incelenmesi ve limanın gelişimini içeren uzun vadeli gelişme planları da yapılmalıdır.
- Liman otoritesinin oluşturulması, liman işletmecilerinin merkezi hükümetçe yürürlüğe konulan master plan uyarınca yönetilip işletilebilmesi açısından önemlidir. Liman Otoritesi “Limanların birleşik işlevsel birim olarak geliştiren ve bakımını yapan, kamu kullanımı için liman hizmetlerini güvenceye alan hukuki birim” olarak tanımlanmaktadır.

Politikalar:

Liman idaresinin iyileştirilmesi;

- “Liman” kavramının temel anlamı ve hukuki tanımını açıklığa kavuşturmak üzere “Liman Kanunu” hazırlanmalıdır.
- Her limanın liman gelişim master planı hazırlanmalıdır.
- Liman idare birimlerinde rol ve fonksiyonlar tanımlanmalıdır.
- Uzun vadede “Liman Otoritesi” sistemi geliştirilmelidir.
- Yetki ve sorumlulukların bir kısmının TCDD’den liman idaresine aktarımı sağlanmalıdır.
- Yetenekli personelin terfisi ve puanlamayı da kapsayan yeni bir personel sistemi getirilmelidir.
- Elleçleme verimliliğini arttırmak üzere TCDD konteyner terminalindeki konteyner yükleme-boşaltma işçiliğinde rekabet getirilmelidir.

c. Liman Yatırım Finansmanı ile İlgili Stratejiler

Liman yatırım finansmanları ile ilgili stratejileri temelde iki ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlardan birincisi, TCDD limanlar hesabının etkin yönetimi için demiryolları hesabından ayrı olarak yönetilmesi, ikincisi ise özel sektörün desteklenmesi bakımından Yap-İşlet-Devret modeli, işletme hakkının devri, özel sektör destek işlevi ve vergi sistemi konularının yeniden değerlendirilmesidir.

Limanlar hesabının ayrı olarak yönetilmesine yönelik stratejiler aşağıdaki gibidir:

- Limanlar hesabı hazine gelirlerini arttırmaya devam etmelidir. Hazineye aktarılacak yıllık miktar, yıllık kaba işletme karının yüzde ellisi olmalıdır.
- Limanlar hesabı yıllık verimliliği arttırmak üzere etkin bir şekilde yönetilmeli ve alt yapı ve üst yapı yatırımlarında kullanımına olanak sağlanmalıdır.
- TCDD, artan kargonun tamamını elleçleme imkanına sahip olmadığı için limanlar hesabı özel sektörü destekleyecek bir kamu fonu olarak işlev görmelidir. Öte yandan, özel sektör de özel kredilerin yetersizliğinden dolayı borçlanabilme imkanlarını aramak durumundadır. Hazine ve Ulaştırma Bakanlığı bu hesabı özel sektörü destekleyecek biçimde işletecektir.

Özel sektörün desteklenmesi alanında karar verilen stratejiler ise;

- Çekici Yap-İşlet-Devret modelleri geliştirmek bakımından; yetkililer, finansörler ve hukukçulara danışmalı ve özel sektörün bu konudaki kabiliyetleri geliştirilmelidir.
- İşletme haklarının devri sözleşmelerindeki doğal afetlerden kaynaklanan onarım maliyetleri ve yetki tayini ile ilgili maddeler -özel sektör işletmeleri mali yapılarından ileri gelen bir takım mali güçlüklerle karşılaşabileceklerinden dolayı- yetkili mercilerce tekrar gözden geçirilmelidir.

- Özel sektöre doğrudan borç vermek veya özel sektörün özel bankalardan borçlanmasında garantiler sağlamak üzere TCDD limanlar hesabı içerisinde bir kamu oluşumu düşünülmelidir.
- Limanlar alanındaki ya da bu alana girmeyi düşünen girişimcilerin küçük ölçekli olmaları nedeniyle ön ödemeli hisse senetleri ve özel amortismanlar özel yatırımı desteklemek bakımından güçlü araçlardır ve özel fonlar açığının telafi bakımından dikkate alınmalıdır.

Politikalar:

Liman yatırımları ve finansman;

- Özel sektör yatırımlarını özendirmek üzere Yap-İşlet-Devret sözleşmeleri risk paylaşımı açısından yeniden değerlendirilmelidir.
- TDİ limanları özelleştirme sözleşmelerinin doğal afet sonrası onarım maliyetleri konusundaki mevcut maddeleri yeniden değerlendirilmelidir.
- Özel sektöre doğrudan borçlanma ve/veya borçlanma garantisi sağlamak üzere bir kamu fonu oluşturulmalıdır.
- Limanlarla ilgili iş alanlarındaki özel sektör şirketlerine vergi muafiyeti sistemi sağlanmalıdır.
- TCDD limanlar hesabının demiryolu hesabından ayrı olarak işletilmesi konusu değerlendirilmelidir.
- Liman yatırımlarının alt ve üst yapılarda hızlandırılması sağlanmalıdır.

d. Kurumsal Çerçeveye İlişkin Stratejiler

- Hükümet, liman otoritesi tarafından hazırlanan master planı inceler ve onaylar. Planda değişiklik yapılması durumunda da liman otoritesinin hükümetten onay alması

gerekmektedir. Onay alınmasından sonra, liman otoritesi bu plana uygun uygulama planlarını yapar ve böylece hükümetin temel siyasetine uygun bir çalışma yapılmış olur.

- Liman otoritelerinin ana plan oluşturmak ya da değişiklik yapmak için danışacağı “Yerel Liman Konseyi” oluşturulmalıdır. Bugün ilgili bakanlıklar arasında bölünmüş olan sorumlulukların yerine getirilmesinde en büyük paya sahip olacak ana bakanlığın açıkça ortaya konması gerekmektedir.
- Liman idare birimleri liman istatistiklerine daha çok önem vermeli ve periyodik olarak hukuki bir temelde bu istatistikler toplanarak merkezi hükümete rapor edilmelidir.
- Liman istatistiklerinin gelecekle uyum sağlaması ve hem ulusal hem de uluslararası düzeyde limanlarla mukayesesini mümkün kılacak şekilde Avrupa Birliği veya uluslararası örgütlerin standartlarına uygun olması sağlanmalıdır.
- Konteyner kargoları ile ilgili olarak dönemsel yük akış matrisinin oluşturulması, liman otoritelerinin yük elleçleme hacimlerini takip etmeye ek olarak tamamlayıcı önlemlerden biridir.
- İletişim ve bilgi paylaşımı bakımından, limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimleri değerlendirilmelidir.
- Politikaların oluşturulması sürecinde yararlanılmak üzere, hükümet tarafından, liman inşaatı, yönetimi ve işletilmesi ve diğer konularda deneyimli kişilerden oluşan bir “Liman Konseyi” oluşturulmalıdır.

Politikalar:

Kurumsal Çerçeve;

- Her liman, liman gelişim master planı hakkında rehber hazırlamalıdır.
- Limanlar Master Planı ve yapım planı konuları ile ilgili bakanlıklar arasında koordinasyonu sağlamak üzere uygun bir örgütlenme oluşturulmalıdır.
- Merkezi hükümetin koordinasyon fonksiyonu güçlendirilmelidir.

- Her limanda liman idaresi ve gelişimi ile ilgili çeşitli tarafların görüş ve önerilerinin alınmasına imkan sağlayacak uygun bir örgütlenme oluşturulmalıdır.
- Her liman yönetimi tarafından liman istatistikleri hazırlanmalıdır.
- Ana liman yönetim birimlerinin hukuki bir temelde, periyodik olarak liman istatistiklerini hükümete rapor etmesi sağlanmalıdır.
- Birleştirilmiş istatistik kategorileri oluşturulmalıdır.
- Liman tesisleri kayıt sistemi geliştirilmelidir.
- Limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimi sistemi getirilmelidir.

e. Liman İşletmesine İlişkin Stratejiler

- Konteyner elleçleme işlemlerinde verimliliği arttırmak üzere vinç operatörü ve kontrol merkezindeki gözetmen arasında bilgi alışverişinin etkin olması için yüz yüze iletişim sisteminin yerine telsizler tercih edilmelidir.
- Bilgisayarlaşmanın yaygınlaşması ile bilgisayar ortamına bir kez girilen verilerin defalarca kullanımı mümkün olacak ve liman faaliyetleri ile ilgili bilgilerin derlenmesi de kolaylaşacaktır. Bunu, ilgili tarafların erişimini mümkün kılan açık bir sistemin oluşturulması izleyecektir.
- Eski yük elleçleme ekipmanlarının değişimi, devamlı bakımı ve yedek parçalarının hazır bulundurması gerekmektedir.
- TCDD limanlarındaki bütün personelin bilgisayar kullanımı konusunda eğitim alması sağlanmalıdır. Böylece liman kullanıcıları bakımından hizmetlerin seviyesi yükseltilebilecektir.
- Uluslararası rekabet gücünün artırılması ve kullanıcı merkezli hizmetlerin sağlanabilmesi için “Elektronik Veri Alış-Veriş” sistemi hayata geçirilmelidir. Bu sistemin kullanılması rekabet gücü yüksek limanlardan öğrenebileceklerimizin araştırılması bakımından da anlamlıdır.

Politikalar:

Liman işletmesi;

- Etkin önlemlerle, yük elleçleme verimliliği, özellikle kargo elleçleme verimliliği artırılmalıdır.
- Aşamalı olarak yük elleçleme işlemine özel sektör katılımı sağlanmalıdır.
- Vinç operatörleri ve kontrol merkezi arasında ileri iletişim sistemleri kurulmalıdır.
- Envanter, teslim/alım kontrolü ve yükleme-boşaltma işlemleri kontrolü gibi bilgisayarlı işletim sistemleri geliştirilmelidir.
- Aşamalı olarak ve dünya standartlarında elektronik veri alış-verişi sistemleri getirilmelidir.
- Bilgisayar sistemleri ve eğitim programları zenginleştirilmelidir.

f. Çevre Değerlendirmesine İlişkin Stratejiler

- Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici gerekli tedbirler alınmalıdır.
- Liman idare birimlerine çevre kalitesini izleme ve çevresel projeler uygulama yetkisi verilmelidir.
- Kamu ve özel sektörün katılımıyla, petrol kaynaklı çevre kirliliği ile mücadele sistemleri kapsamlı bir şekilde oluşturulmalıdır.
- Liman gelişiminde, sadece liman tesisleri ve faaliyetleri hakkında değil, aynı zamanda hinterlandındaki ekonomik faaliyetlerle ilgili olarak da çevresel değerlendirmeler yapılmalıdır.
- Deniz taşımacılığını destekleme politikaları oluşturulmalıdır.

Politikalar:

Çevresel değerlendirme;

- Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici önlemler alınmalıdır.
- Liman yönetim birimleri çevre kalitesini izleme ve çevresel projeleri uygulama yetkisiyle donatılmalıdır.
- İlgili kamu ve özel sektör kuruluşlarının katılımıyla kapsamlı petrol-mücadele sistemleri oluşturulmalıdır.
- Liman gelişiminde çevresel değerlendirme, sadece liman tesis ve faaliyetleri bakımından değil aynı zamanda ilgili artalandaki ekonomik faaliyet bakımından da yapılmalıdır.
- Ulusal deniz taşımacılığını destekleme politikası oluşturulmalıdır.

2.3.2.4. TINA-T Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı için TINA (Transportation Infrastructure Need Assessment-Turkey) ortak girişimi tarafından 2007 yılında tamamlanmış olan projenin amacı; "Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ve Avrupa Birliği'nin TEN-T (Trans-European Network-Turkey) sisteminin Türkiye'ye uzantısı niteliğinde çok modlu bir ulaştırma ağı geliştirilmesi" olarak tanımlanmaktadır. Bu projenin tanıtımı, Mersin Lojistik Strateji Planı çalışmasının 1. Bölüm'ü (Mevcut Durum Raporu) içinde daha önce yapılmıştır. Aşağıda bu projenin planlama bulguları ve sonuçları verilmektedir.

a. 2020 Yılı Model Sonuçları

Ulaştırma altyapısındaki darboğazları ve gereksinimleri değerlendirebilmek için trafik tahminlerinin yapılması gerekmektedir. Trafik tahminlerinin yapılması için baz yıl 2004'e ait yük ve yolcu taşımacılığı verileri mümkün olduğunca gözleme dayalı olarak verilmiş, yeterli bulunamadığı durumlarda modeller kurulmuştur.

Gelecek için yapılan tahminler üç ayrı senaryo üzerinedir; Bunlardan birincisi, devam etmekte olan bütün projelerin yanı sıra, 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen, finansmanı temin edilmiş projelerden oluşan “Referans Senaryo”; İkincisi, referans senaryoda bir şekilde tanımlanmamış olmakla birlikte 2020 yılına kadar tamamlanması beklenen bir grup projeyi de içeren “Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu”, üçüncü ve son senaryo ise uzun vadeli yatırım senaryosu kapsamında yer alan projelerin yanında bu proje kapsamında yapılan taşımacılık talebi analizi sonuçlarına göre ortaya çıkacak taşımacılık sorunlarını çözmeye yönelik projeleri de içeren “Alternatif Senaryo”dur.

Yolcu ve yük trafik hacimleri ayrı ayrı modellenmiş ve tahmin edilmiştir.

Model Sonuçları

Model sonuçları daha önce bahsi geçen üç senaryo her biri için ayrı ayrı hesaplanmış, yolcu ve yük taşımacılıkları, yurt içi ve uluslararası ölçekte incelenerek sunulmuştur.

Yurtiçi yolcu taşımacılığı modellerinde özel otomobiller ve otobüslerden oluşan karayolu türünün baskın olduğu görülmektedir. Havayolu ve demiryolunun payı oldukça düşüktür. Aşağıdaki tabloda bu türlerin aldığı pay senaryolara göre görülmektedir.

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı(%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı(%)
Özel Otomobil	80,8	52,9	153,8	59,7	146,9	57,5	149,6	57,6
Otobüs	64,1	42,0	88,8	34,5	88,8	34,8	90,7	35,0
Demiryolu	5,0	3,3	5,6	2,2	10,4	4,1	10,0	3,9
Havayolu (Yurtiçi yolcu)	2,8	1,8	9,5	3,7	9,4	3,7	9,0	3,5
Toplam	152,7	100	257,7	100	255,5	100	259,5	100

Tablo 2.1: Yurt İçi Yolcu Taşımacılığı Performansı

2020 yılına gelindiğinde, özellikle gelir seviyesi ve otomobil sahipliğindeki artışlara paralel olarak otobüs taşımacılığının payının, otomobil ve havayolu taşımacılığına kayacağı tahmin edilmektedir. Ekonomideki olumlu gelişmeler ve iş seyahatlerinin artması, havayolu taşımacılığındaki artışının başlıca sebepleri arasındadır. Ekonomik büyümeye paralel olarak zamanın değerinin artması ve demiryolu altyapısındaki yetersizlikler, demiryollarının payının azalmasında da önemli derecede etkili olmaktadır.

Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu ve Referans Senaryo karşılaştırıldığında, Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu'nda hedeflenen birkaç hızlı demiryolu projesinin demiryolu payı üzerinde yarattığı etki dışında önemli değişiklikler olmadığı gözlenmektedir. Alternatif Senaryo'ya bakıldığında ise, altyapıda gerçekleştirilecek değişiklikler dolayısıyla demiryolu ve havayolunun payının bir miktar karayolu taşımacılığına kaydığı görülmektedir.

Uluslararası yolcu taşımacılığında ise baskın tür havayolu taşımacılığıdır. Bu anlamda Türkiye'deki havaalanları iki kategoride incelenmiştir; turistik havaalanları ve diğer havaalanları. Turistik havaalanlarındaki trafik artışının Türkiye'deki yıllık ortalama turizm artışına paralel olarak % 4,3 olacağı kabul edilirken diğer havaalanları için artışın, EUROMED Ulaştırma Projesi kapsamında hazırlanan MEDA yolcu tahmin modeli dikkate alınarak yıllık % 6 olacağı kabul edilmiştir.

Uluslararası yolcu akımında senaryoların etkisi olmadığı için her senaryoda sonuçlar aynıdır. Aşağıdaki tabloda havayolu ile taşınan uluslararası yolcu sayıları ve gelecek tahminleri verilmiştir.

Havaalanı	Havaalanı Kodu	Baz yıl (milyon yolcu/yıl)	Senaryolar 2020 (milyon yolcu/yıl)
Adana	ADA	0,34	0,67
İzmir-Adnan Menderes	ADB	1,54	3,02
Kayseri	ASR	0,17	0,44
Antalya	AYT	12,56	24,64
Milas-Bodrum	BJV	1,64	3,22
Muğla-Dalaman	DLM	2,56	5,02
Ankara-Esenboğa	ESB	1,13	2,88
İstanbul-Atatürk	IST	10,17	25,83
İstanbul-Sabiha Gökçen	SAW	0,46	1,17
Trabzon	TZX	0,06	0,16

Tablo 1.2: Uluslararası Havayolu Yolcu Taşımacılığı Performansı

GSYİH'da yaşanacağı öngörülen artışlara paralel olarak üretim ve tüketim sektöründe yaşanacak gelişmeler nedeniyle, yük taşımacılığında önemli artışlar olacağı ve bütün alternatif senaryolar için % 2,38 oranında bir büyüme gözleneceği kabul edilmiştir.

Aşağıdaki tabloda yurt içi yük taşımacılığının türlere göre dağılım senaryoları görülmektedir. Yurtiçi yük taşımacılığında tüm senaryolar için karayolu taşımacılığının oranının diğerlerine göre daha hızlı artacağı gözlenmektedir.

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)
Karayolu	123,3	81,2	305,2	84,3	307,1	84,8	307,6	85,0
Demiryolu	14,1	9,3	31,5	8,7	29,6	8,2	29,1	8,1
Denizyolu	14,3	9,5	25,3	7,0	25,3	7,0	25,3	7,0
Toplam	151,8	100,0	362,0	100,0	362,0	100,0	362,0	100,0

Tablo 2.2: Yurt İçi Yük Taşımacılığı Performansı

GSYİH ve buna bağlı olarak üretim ve tüketimde yaşanacak artışlar uluslararası yük taşımacılığı üzerinde de etkili olmakta, ithalatta %132, ihracatta %209 oranında artış olacağı tahmin edilmektedir. İthalattaki en önemli ulaşım türü denizyolu taşımacılığıdır. Aşağıdaki tabloda ithalatta yaşanacak artışlarla ulaşım türlerinin nasıl değişeceği görülmektedir.

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı (%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)
Karayolu	3,6	3,2	9,8	3,7	9,8	3,7	9,9	3,7
Demiryolu	1,3	1,1	3,2	1,2	3,2	1,2	3,1	1,2
Denizyolu	107,1	94,1	247,9	93,8	247,9	93,8	247,9	93,8
Diğer	1,7	1,5	3,2	1,2	3,2	1,2	3,2	1,2
Bilinmeyen	0,1	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1
Toplam	113,8	100,0	264,3	100,0	264,3	100,0	264,3	100,0

Tablo 2.3: Ulaşım Türüne Göre Toplam İthalatın Dağılımı

İhracatta da ithalattakine benzer bir tablo gözlenmektedir. Yolculuk türleri arasında en önemli pay denizyolu taşımacılığına aittir. Aşağıdaki tabloda ihraç edilen yüklerin yolculuk türlerine göre ayrımı yer almaktadır.

Ulaştırma Türü	Baz yıl		Referans Senaryo 2020		Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)	Milyon Ton/Yıl	Pazar Payı(%)
Karayolu	9,4	15,5	25,1	13,4	25,2	13,5	25,2	13,5
Demiryolu	0,7	1,2	2,3	1,2	2,3	1,2	2,3	1,2
Denizyolu	50,3	83,0	159,0	85,1	159,0	85,1	159,0	85,1
Diğer	0,2	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Bilinmeyen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toplam	60,5	100,0	186,9	100,0	186,9	100,0	186,9	100,0

Tablo 2.4: Ulaşım Türüne Göre Toplam İhracatın Dağılımı

b. Çekirdek Ağın Tanımlanması ve Projelerin Önceliklendirilmesi

b.1. Çekirdek Ağın Tahsisi

Raporda, Türkiye için AB'nin TEN-T gelişim kriterleri ile uyumlu, gelecekte beklenen trafik hacmi ve kapasitesi arasında tutarlılık sağlayan ve 2020 yılında gerçekleşmesi hedeflenen bir "Çekirdek Ağ" tanımı yapılmaktadır.

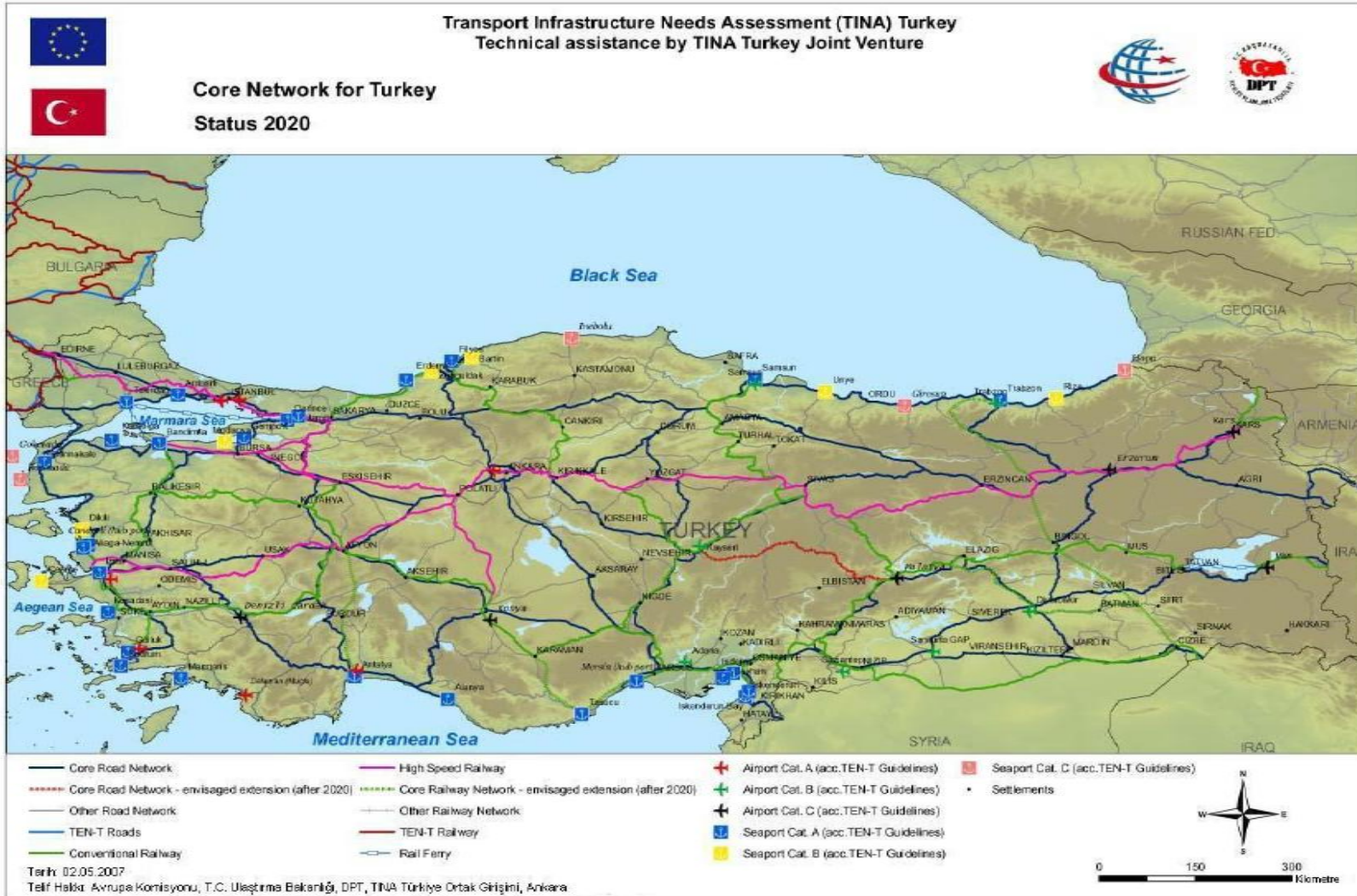
Çekirdek Ağ, AB TEN-T sisteminin Türkiye'ye uzantısını oluşturacak çok modlu bir ağı tanımlamaktadır. Bu ağ oluşturulurken;

- Kişilerin ve malların sürdürülebilir hareketliliğini sağlamak,
- Kişilerin, mal ve hizmetlerin hareket özgürlüğünü sağlamak,
- Kullanıcılara kabul edilebilir ekonomik koşullarda yüksek kaliteli altyapı sunmak,
- Sağladıkları karşılıklı avantajları dikkate alarak, tüm ulaştırma modlarını ağa dâhil etmek,
- Mevcut kapasitelerden optimum düzeyde yararlanılmasını sağlamak,
- Ulaştırma modlarını karşılıklı işletilebilir kılmak ve intermodal taşımacılığı teşvik etmek

amaçlanmaktadır.

Şekil 2.1'de Çekirdek Ağ görülmektedir. Ağı gerçekleştirmenin tahmini maliyeti; demiryolu ağı için 8.878 Milyon €, karayolu ağı için 8.595 Milyon €, havaalanları için 1.185 Milyon € ve limanlar için 1.488 Milyon € olmak üzere toplam 20.146 Milyar €'dur.

2020 yılı için tamamlanması beklenen çekirdek ağ, 3.508 kilometresi hızlı demiryolu olmak üzere 10.912 kilometre demiryolu ağını, 11.984 kilometre karayolu ağını, 20 havaalanı ve 39 limanı kapsamaktadır.



Şekil 2.1: Türkiye İçin Çekirdek Ağ

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Havayolu Projeleri

Türkiye'de DHMİ tarafından işletilen 37 havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan 10 tanesi uluslararası ve iç uçuşlarda düzenli ve charter seferlere açıktır. Bu havaalanları; İstanbul (Atatürk Havaalanı), Ankara (Esenboğa Havaalanı), İzmir (Adnan Menderes Havaalanı), Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon, Milas–Bodrum, Isparta (Süleyman Demirel Havaalanı) ve Nevşehir-Kapadokya Havaalanlarıdır.

Havaalanlarımızın 10'u uluslararası tarifersiz uçuşlar ve iç hat uçuşlarına 17'si ise sadece iç hat uçuşlarına açıktır. Uluslararası tarifersiz uçuşlar ve iç hat uçuşlarına açık olan havaalanları; Bursa-Yenişehir, Denizli-Çardak, Çorlu, Erzurum, Gaziantep, Kars, Kayseri, Konya, Samsun Çarşamba, Van Ferit Melen Havaalanları; sadece iç uçuşlara açık olan havaalanları ise Adıyaman, Ağrı, Balıkesir, Çanakkale, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Kahramanmaraş, Körfez, Malatya, Mardin, Muş, Siirt, Sivas, Şanlıurfa, Tokat ve Uşak Havaalanlarıdır.

2006 yılı yolculuk talebine göre havaalanlarını TEN-T yönergesinde tanımlanan A, B ve C kategorilerine ayırmak gerekirse;

- A kategorisindeki havaalanları: İstanbul Atatürk
- B kategorisindeki havaalanları: Adana, Ankara Esenboğa, Dalaman, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Trabzon
- C kategorisindeki havaalanları: Diyarbakır, Erzurum, Kayseri, Malatya, Samsun-Çarşamba, Van Ferit Melen havaalanlarıdır.

2020 yılı trafik hacimleri dikkate alındığında ise;

- A kategorisindeki havaalanları: Ankara Esenboğa, Antalya, Dalaman, İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum
- B kategorisindeki havaalanları: Adana, Diyarbakır, Gaziantep, Kayseri, Samsun-Çarşamba, Trabzon, Şanlıurfa GAP
- C kategorisindeki havaalanları: Denizli Çardak, Erzurum, Kars, Konya, Malatya, Van Ferit Melen havaalanları olacağı tahmin edilmiştir.

Çekirdek Ağda Yer Alan Limanlar

Türkiye'deki 226 özel ve kamu limanına ait bilgiler incelenmiş ve 2020 yılı trafik tahminleri ile birleştirilmiştir (Hükümetin kararı ile İstanbul Haydarpaşa Limanı, Marmaray projesi tamamlandıktan sonra kapatılacak olduğundan ağa dâhil edilmemiştir).

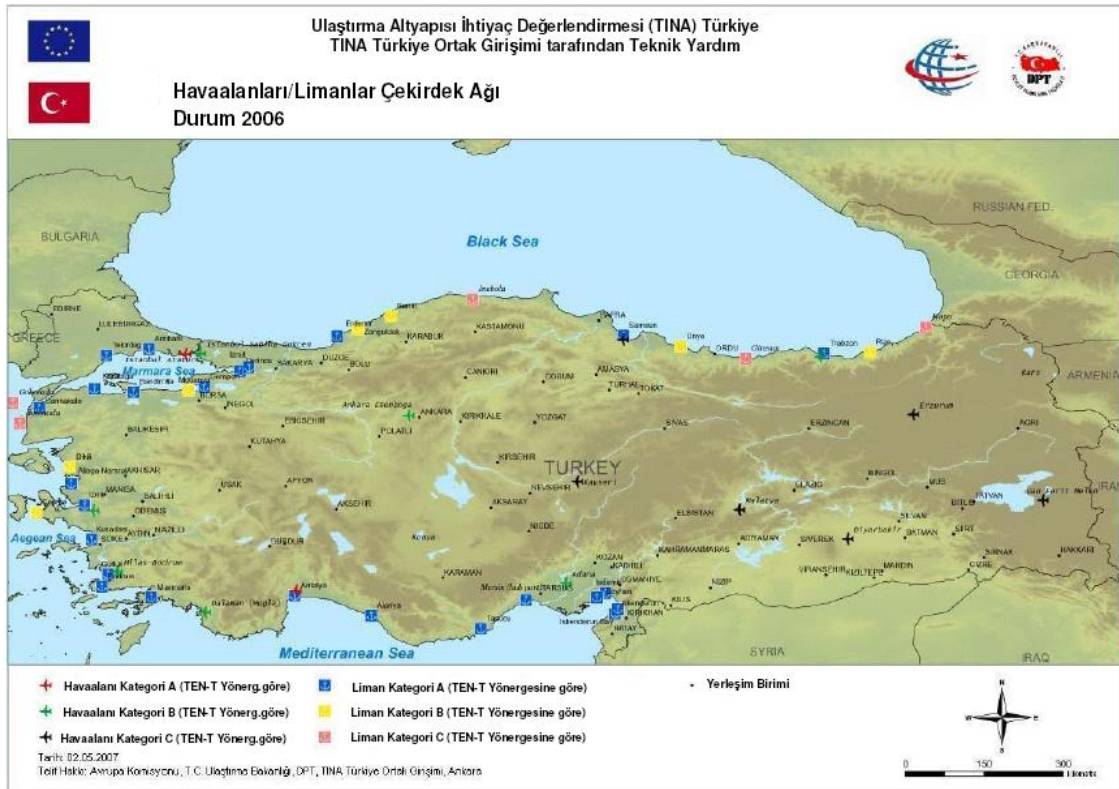
2020 yılında TEN-T yönergesine göre A kategorisindeki limanlar;

- Ana Limanlar; Mersin, Çandarlı (Planlanan)
- Kamu Limanları; Trabzon, Samsun, Filyos (Planlanan), Derince, Tekirdağ, Çanakkale, Bandırma, İzmir, Kuşadası, Güllük, Bodrum, Marmaris, Antalya, Taşucu, İskenderun
- Özel Limanlar; Erdemir, Ambarlı, Gempot, İzmit Körfezi, Ceyhan, İsdemir Petrol Terminali, İskenderun Körfezi, Karabiga, Aliağa-Nemrut Körfez limanlarıdır.

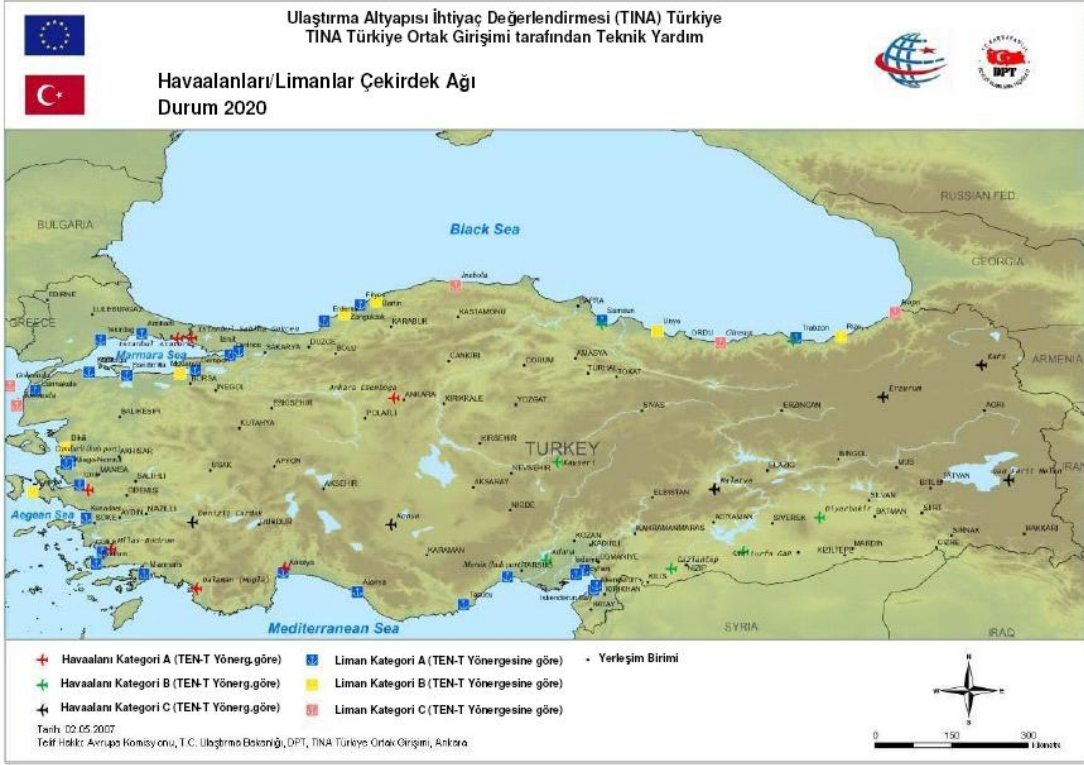
B kategorisindeki limanlar: Rize, Ünye, Bartın, Zonguldak, Mudanya, Dikili, Çeşme

C kategorisindeki limanlar: Hopa, Giresun, İnebolu, Gökçeada, Bozcaada limanlarıdır.

Aşağıdaki şekillerde sırası ile 2006 yılındaki ve 2020 yılındaki havayolu ve denizyolu altyapısının TEN-T yönergesine göre sınıflandırılması görülmektedir.



Şekil 2.2: 2006 Yılı Havayolu Ve Denizyolu Altyapısının TEN-T Yönergesine Göre Sınıflandırılması



Şekil 2.3: Çekirdek Ağ İçindeki Havayolu Ve Denizyolu Projelerinin TEN-T Yönergesine Göre Sınıflandırılması

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demiryolları

Çekirdek Demiryolu Ağı, 2020 trafik tahminleri ve TEN-T yönergesinin kriterleri dikkate alınarak ana hatlarıyla tanımlanmıştır. Çekirdek Ağ içinde türler arası geçişlerin daha kolaylaştırılması için önerilen uzatma projeleri, henüz fizibiliteyi tamamlanmamış projeler olduğu için bu projelerle ilgili kararların detaylı çalışmalar sonrasında verilmesi gerekmektedir. Aşağıdaki tablolarda, mevcut ve geliştirilmesi planlanan güzergâhlar ve uzunlukları görülmektedir.

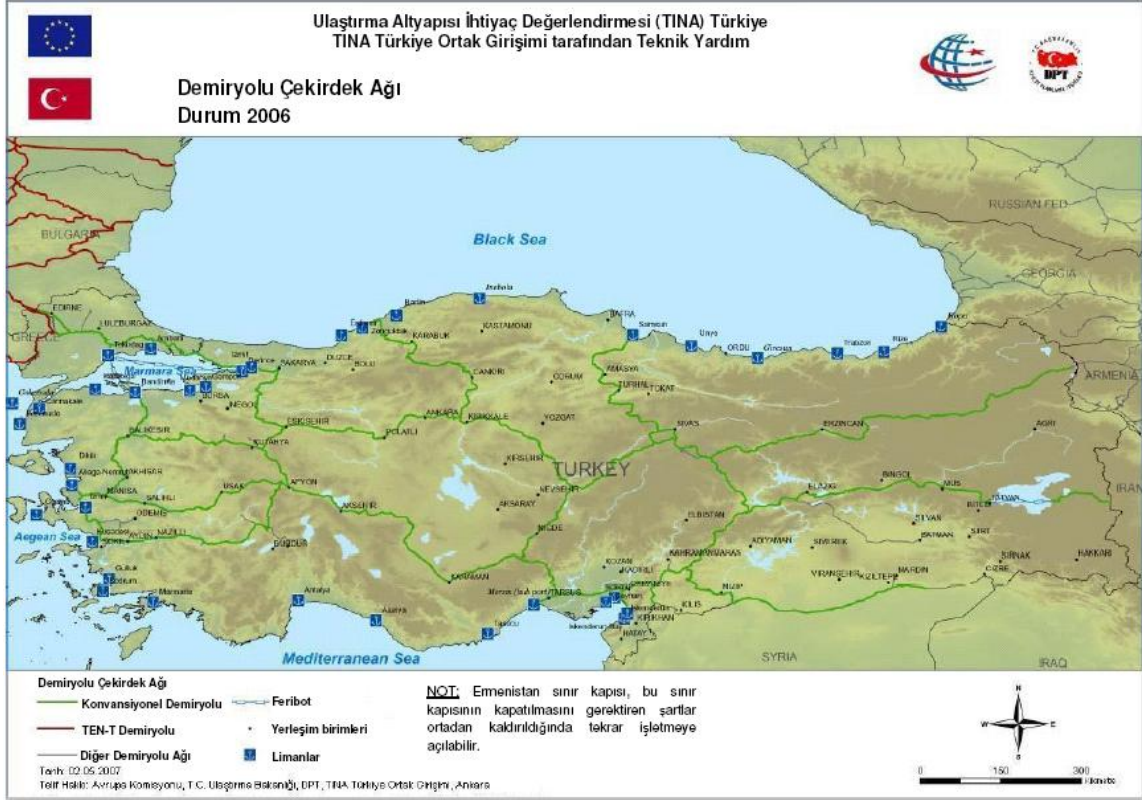
Güzergâh	Uzunluk (km)
Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağına Türkiye Uzantısı	
Bulgaristan sınırı - Kapıkule - Edirne - Pehlivan köyü - Mandıra - Çerkezköy - Halkalı - İstanbul	318,6
Yunanistan sınırı - Uzunköprü - Pehlivan köyü	30,18
TRACECA, AGC	
İstanbul - İzmit - Arifiye (Adapazarı) - Bilecik - Eskişehir - Ankara - Irmak - Kırıkkale - Boğazköprü - Kayseri - Hanlı - Kalın - Sivas - Bostankaya - Tecer - Kangal - Çetinkaya - Erzincan - Erzurum - Kars - Mezra - Akyaka - Ermenistan sınırı	2021,66
Boğazköprü - Niğde - Ulukışla - Yenice	280,2
Mersin - Yenice - Adana - Toprakkale - Osmaniye - Fevzipaşa - Köprübaşı - Narlı - Gaziantep - Karkamış - Şenyurt - Nusaybin - Suriye (Irak) sınırı	777,84
Çetinkaya - Malatya - Narlı	321,67
Malatya - Yolçatı - Elazığ - Muş - Tatvan - Van - Kapıköy - İran sınırı	575,33
Samsun - Amasya - Kalın	377,76
Hanlı - Bostankaya	46
Balıkesir - Kütahya - Alayurt	262,65
Hinterland bağlantıları ve Stratejik bağlantılar	
Zonguldak - Karabük - Çankırı - Irmak	415,19
Toprakkale - Iskenderun	58,91
İzmir - Menemen - Manisa - Soma - Balıkesir - Bandırma	341,72
Manisa - Uşak - Afyonkarahisar	355,68
İzmir - Aydın - Denizli - Afyonkarahisar	512,49
Eskişehir - Alayunt - Afyonkarahisar	161,23
Konya - Karaman - Ulukışla	237,63
Fevzipaşa - Hudut	36,96
Afyonkarahisar - Konya	272,46
Toplam Mevcut Hatlar	7404,16

Tablo 2.5: Mevcut Demiryolu Sistemi Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri

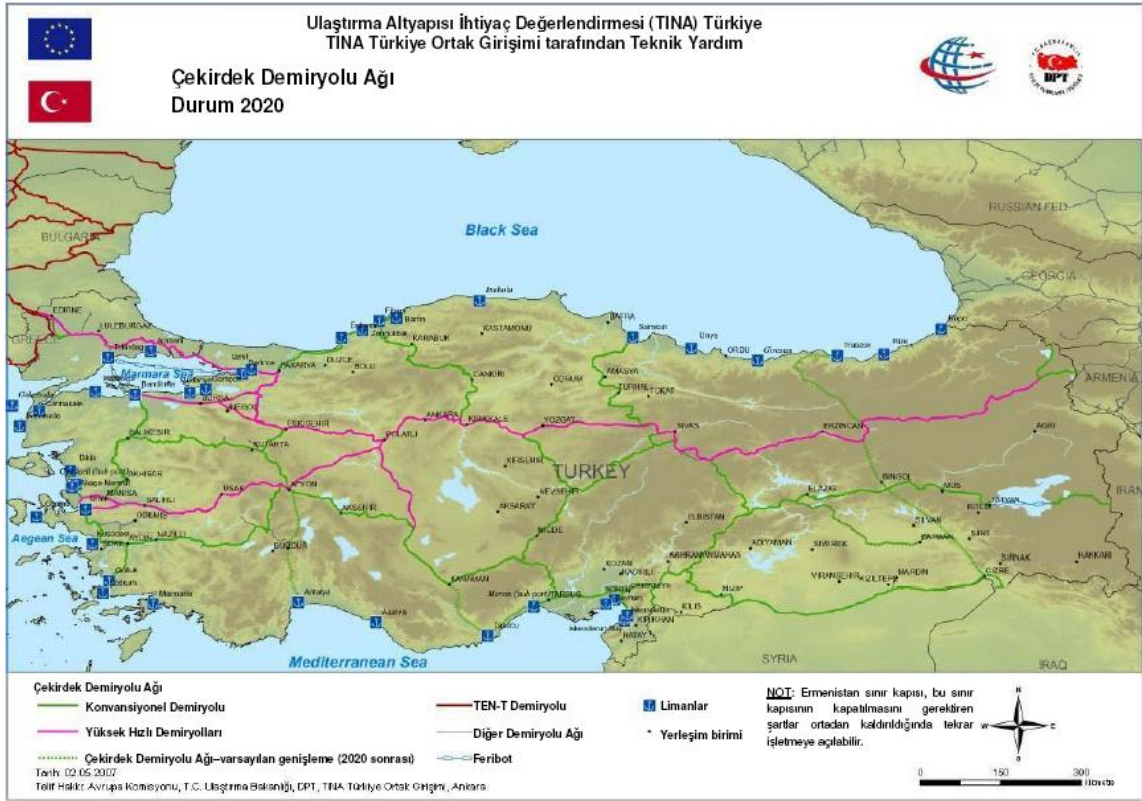
Güzergâh	Uzunluk (km)
Konvansiyonel hatlar	
Kars - Çıldır - Gürcistan sınırı	76
Muratlı – Tekirdağ	31
Aliağa – Çandarlı	30
Adapazarı - Karasu - Zonguldak – Bartın	281
Aydın – Güllük	160
Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları	
İstanbul – Ankara	533
Polatlı – Konya	212
Bandırma - Bursa - Osmaneli - Ayazma - İnönü	278
Ankara (Polatlı) - İzmir (Menemen)	511
Halkalı – Kapıkule	230
Ankara – Sivas	466
Sivas – Kars	700
Toplam Yeni Yapım	3508
Öngörülen çekirdek ağ uzatmaları	
Afyonkarahisar - Isparta – Antalya	250
Karaman - Silifke – Mersin	220
Trabzon - Tirebolu - Erbaş - Genç - Kurtaran - Irak	650
Yolçatı - Diyarbakır - Batman – Kurtalan	317,97
Toplam Çekirdek Ağ Uzantıları	1437,97

Tablo 2.6: Yeni Yapılması Planlanan Demiryolu Güzergâh Ve Uzunluk Bilgileri

Aşağıda yer alan haritalar, 2006 yılı demiryolu altyapısı ve 2020 yılında önerilen projelerle oluşturulacak yeni durumu göstermektedir.



Şekil 2.4: 2006 Yılı Demiryolu Altyapısı



Şekil 2.5: Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demiryolu Projeleri

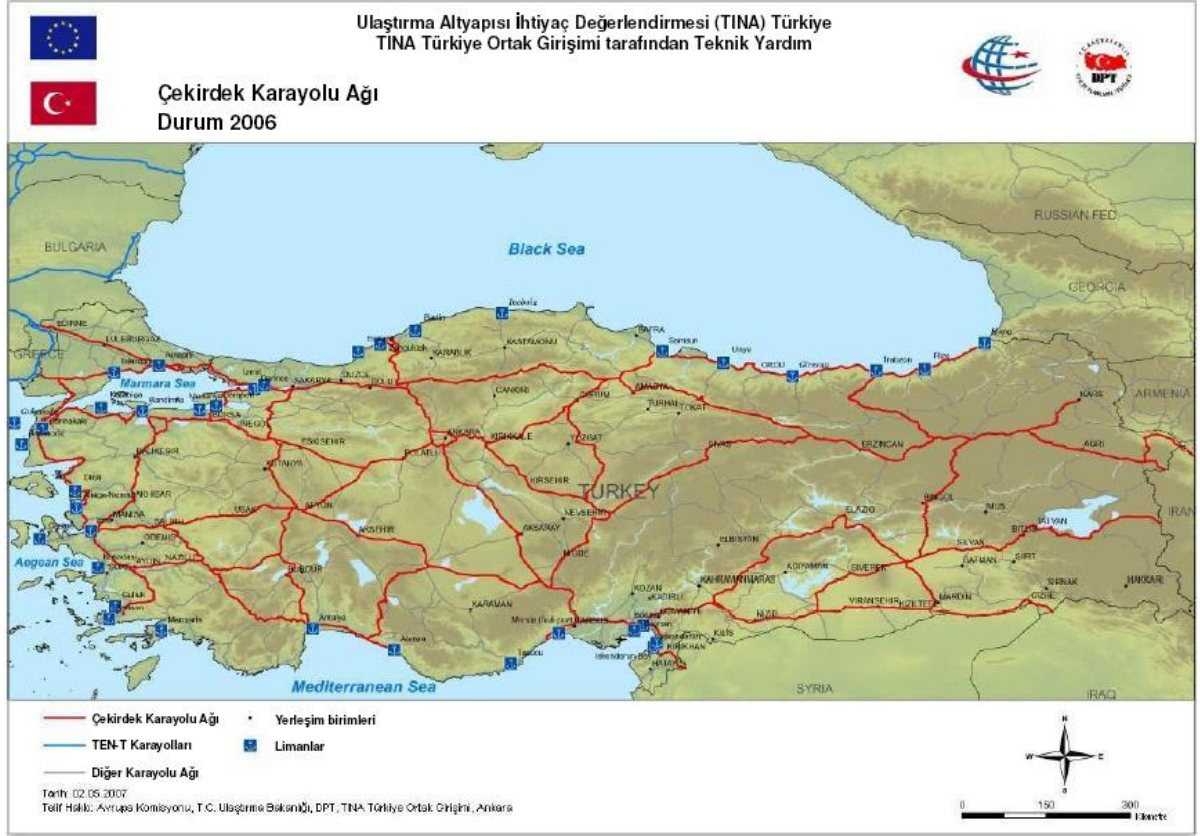
Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri

Karayolu şebekesinin 2020 yılı talebine karşılık verecek şekilde uzatılması sonucu, Çekirdek Ağ uzunluğu 12.000 kilometrenin üzerine çıkmaktadır. Karayolu şebekesinin şekillenmesinde 2020 yılı yolculuk tahminleri ve TEN-T yönergesinin kriterleri uygulanmıştır. Aşağıdaki tabloda, Çekirdek Ağ içerisinde yer alan karayolu güzergâhları ve uzunlukları görülmektedir:

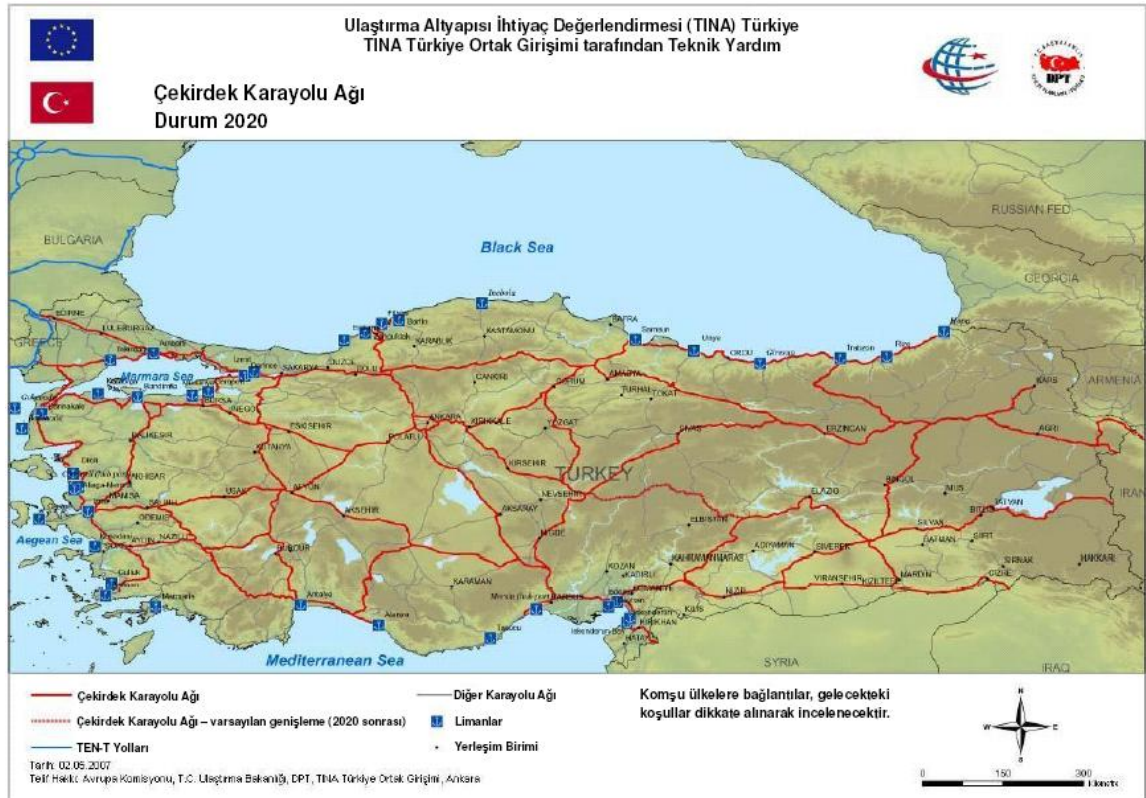
Güzergâh	Uzunluk km
Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağının Türkiye uzantısı	
Bulgaristan sınırı - Kapıkule - Edirne – İstanbul	261
Yunanistan sınırı - İpsala- Keşan - Tekirdağ - Kınalı kavşağı	182
TRACECA, AGC	
İstanbul - Bolu - Gerede - Merzifon - Refahiye - Erzincan - Erzurum - Doğubeyazıt - Gürbulak (İran sınırı)	1.493
Horasan – Kars	121
Doğubeyazıt - İğdir - Dilucu (Azerbaycan sınırı)	134
Karakoyunlu - Alican (Ermenistan sınırı)	6
(Merzifon - Amasya) kavşağı - Samsun - Trabzon - Rize - Hopa - Sarp (Gürcistan sınırı)	642
Gerede - Ankara - Pozantı - Gaziantep - Şanlıurfa - Silopi - Habur (Irak sınırı)	1.312
Ankara K1 - Esenboğa K12 - Samsun 2K91 - Konya karayolu 2K71	71
İskenderun K6 - Belen K71 - Belen - Kırıkkale - Reyhanlı - Cilvehözü(Suriye sınırı)	91
Çeşmeli D400 K9 - Mersin K6 - Tarsus Doğu1 K2	67
Samsun2 K91 - Kırıkkale - Kırşehir - Kayseri - Sivas -Refahiye kavşağı	700
Trabzon - Gümüşhane - Aşkale -Erzurum - Bingöl - Diyarbakır - Mardin - Kızıltepe	720
Şanlıurfa - Diyarbakır - Silvan - Bitlis - Van - Kapıköy(İran sınırı)	658
İzmir Batı1 K9 - İzmir Batı2 K191 - Gölcük - Bursa - Balıkesir - Akhisar - Manisa – İzmir	504
Bursa Mustafa Keman Paşa kavşağı - Mustafa Kemal Paşa Susurluk kavşağı	39
Ankara - Eskişehir Bursa Bandırma - Lapseki – Çanakkale	625
Keşan - Gelibolu - Çanakkale * İzmir - Aydın - Dinizli – Antalya	899
Sivrihisar - Afyonkarahisar - Uşak - Salihli – İzmir	438
Hinterland bağlantıları ve Stratejik balantılar	
Aydın - Yatağan – Bodrum	152
Adapazarı - Bilecik - Bozüyük - Kütahya - Afyonkarahisar - Kızılören - Keçiborlu - Burdur – Antalya	559
Salihli Kula kavşağı - Buharkent Denizli kavşağı	107
Afyonkarahisar - Akşehir - Konya - Karapınar - Ereğli - Ulukışla Aksaray kavşağı	400
Antalya - Manavgat – Alanya	122
Konya - Seydişehir, Manavgat Alanya kavşağı	231
Denizli – Dinar	107
Pozantı - Niğde - Kayseri - Himmetdede - Boğazlıyan - Yozga - Çorum - Merzifon	530
Kırıkkale Sungurlu – Çorum	167
Narlı 1K11 - Pazarcık - Malatya - Elazığ – Diyarbakır	453
Yeniçağa K21 - Yeniçağa - Mengen - Devrek - Çaycuma - Hisarönü	114
İskenderun kavşağı Bakı K4 - İskenderun Limanı	67
İskenderun Doğu K5 - Gözenler K 2	12
Toplam Çekirdek Ağ	11.984
Öngörülen Çekirdek Ağ Uzatmaları	
Kayseri – Malatya	350
Toplam Çekirdek Ağ Uzatmaları	350

Tablo 2.7: Çekirdek Ağ İçinde Yer Alan Karayolu Güzergâhları

2006 yılı karayolu şebekesinin durumu ve 2020 yılı projeleri aşağıdaki şekillerde görülmektedir.



Şekil 2.6: 2006 Yılı Karayolu Altyapısı



Şekil 2.7: Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri (2020)

b.2. Proje Önceliklerinin Belirlenmesi

Projelerin önceliklendirilmesinde, “Çok Kriterli Analiz Yöntemi” kullanılmıştır. Bu yöntemle, ulaştırma ağı, tüm ulaşım türlerini içeren bir bütün olarak düşünülüp optimize edilmektedir. Çok Kriterli Analiz Yöntemi kullanılarak, projelerin hangi öncelik sırası ile yapılması gerektiği ve buna bağlı olarak da finansman programı hazırlanabilir.

Öncelikli projeler ve proje haritaları aşağıda verilmektedir. Proje listesindeki numaralar aynı zamanda haritalar üzerine de yerleştirilmiştir.

Demiryolu Projeleri;

1. Halkalı – Kapıkule yeni hızlı hat yapımı
2. Ankara – Konya yeni hızlı hat yapımı
3. Ankara – Afyonkarahisar – İzmir yeni hızlı hat yapımı
4. Ankara – Sivas yeni hızlı hat yapımı
5. Eskişehir – Kütahya – Balıkesir sinyalizasyon
6. Bandırma – Menemen sinyalizasyon
8. Samsun – Kalın sinyalizasyon
9. Sivas – Kars hattı (Kars – Divriği) sinyalizasyon ve elektrifikasyon
10. Kırıkkale – Çetinkaya elektrifikasyon
12. Bandırma – Bursa – Osmaneli, Ayazma – İnönü yeni yapım
16. Altı lojistik merkezin yapım ve modernizasyonu ; Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmir), Boğazköprü (Kayseri), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Gökköy (Balıkesir)
17. Boğazköprü – Yenice, Mersin – Adana – Toprakkale elektrifikasyon
18. Irmak – Zonguldak elektrifikasyon

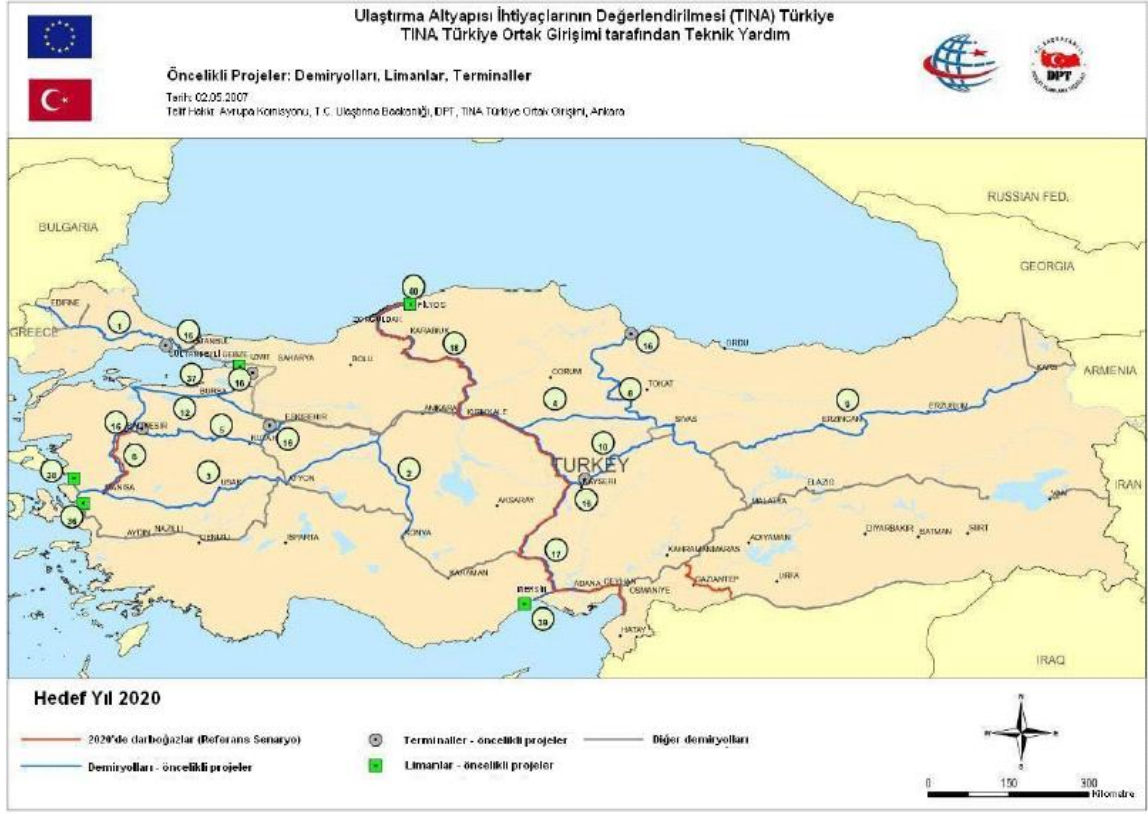
Karayolu Projeleri;

19. Bala ayrımı – Aksaray – (Ereğli / Ulukışla) ayrımı (2.aşama) iyileştirme
20. Gerede – Merzifon (2.aşama) iyileştirme
21. Merzifon – Refahiye ayrımı (2.aşama) iyileştirme
22. Refahiye ayrımı – Erzurum – Gürbulak – İran sınırı (2.aşama) iyileştirme
23. 6. Bölge Sınırı – Kırşehir – Kayseri (Kayseri Kuzey Çevreyolu) (2.aşama) iyileştirme
24. Bozüyük – Kütahya – Afyonkarahisar – Dinar – Çardak – Denizli (2.aşama) iyileştirme
25. Antalya – Denizli – Salihli (2.aşama) iyileştirme
26. Afyonkarahisar – Konya – Ereğli /Ulukışla ayrımı (2.aşama) iyileştirme
29. Kınalı ayrımı Yunanistan sınırı (2.aşama) iyileştirme
30. Balıkesir – Akhisar – Manisa (2.aşama) iyileştirme
31. Çanakkale – İzmir (2.aşama) iyileştirme
32. Sivrihisar – Eskişehir – Bozüyük (2.aşama) iyileştirme
33. Sivrihisar – Afyonkarahisar (2.aşama) iyileştirme
34. Şanlıurfa – Silopi (2.aşama) iyileştirme
35. Hadımköy – Kınalı otoyolu genişletme ve iyileştirme

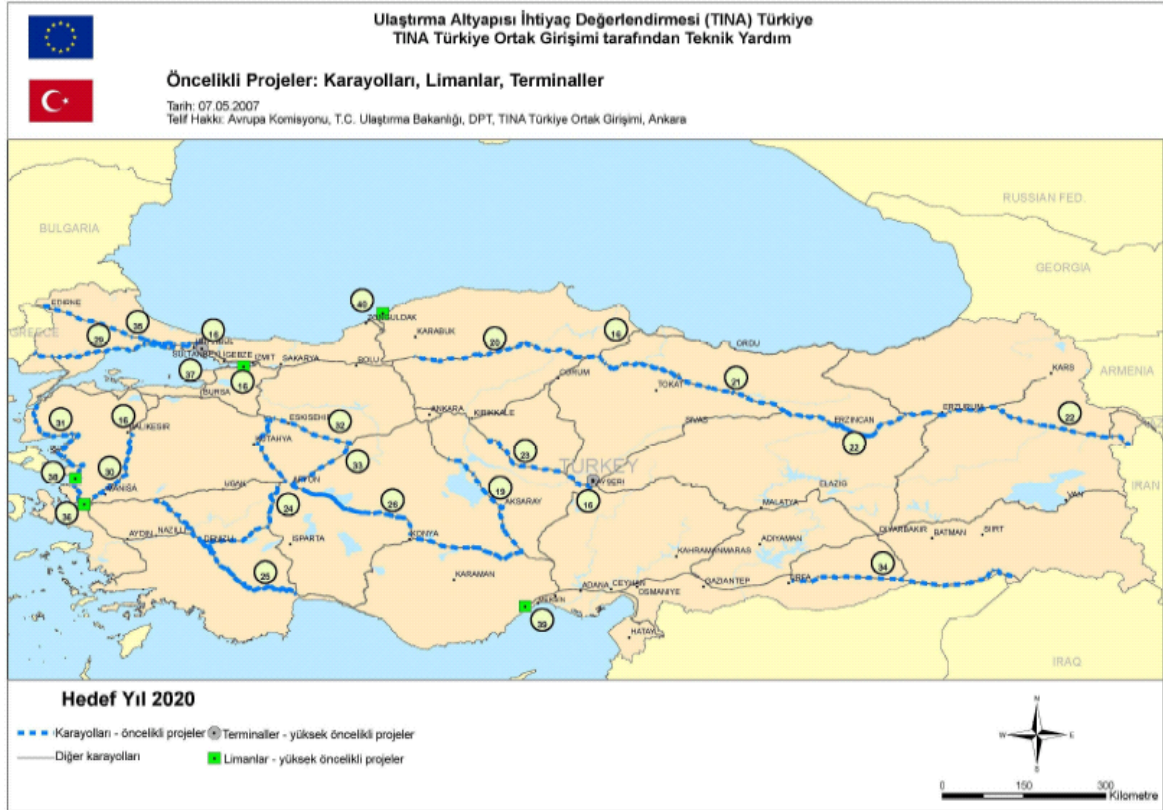
Liman Projeleri;

36. İzmir limanı kanalı 2.aşama konteyner terminali
37. Derince konteyner terminali, yeni yapım
38. Çandarlı limanı, yeni yapım
39. Mersin konteyner limanı, yeni yapım
40. Filyos limanı, yeni yapım

Aşağıdaki şekillerde sırasıyla demiryolu ve karayolu öncelikli projeler yer almaktadır.



Şekil 2.8: Demiryolu Öncelikli Projeler



Şekil 2.9: Karayolu Öncelikli Projeler

Raporda, Türkiye’de uygulanması gereken ulaşım stratejileri;

- Yeterli düzeyde ulaştırma ağı geliştirmek suretiyle ülkenin siyasi, sosyal ve ekonomik durumunu güçlendirmek,
- Mevcut ağların verimli ve etkin şekilde genişletilmesinin sağlanmasıyla, yalnız altyapıları değil sistemin işleyişini ve hizmetlerin sunumunu da olumlu etkileyen aşamalı bir modernizasyonu sağlamak,
- Ulaştırma güvenliğini arttırmak,
- Projelerin finansmanını sağlamak, kısa-vadeli yatırımları uzun-vadeli finansal planlamayla koordine etmek,
- Uygulamayı basitleştirmek. Kavramsal düzey ile proje düzeyi arasında dinamik bir proje yönetimi oluşturmak

olarak tanımlanmıştır.

2.3.2.5. Ulaştırma Bakanlığı Tarafından Uygulanan Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Uygulanmakta olan planlar, yasalar ve yönetmelikler, aslında çeşitli konulardaki toplumsal hedefleri gerçekleştirmeyi amaçlayan toplumsal stratejilerdir. Bu stratejiler yürürlükte olduğu sürece, gerek kamu kuruluşları, gerekse özel kişi ve kuruluşların kararlarında bağlayıcıdır. Sektör açısından yüksek bağlayıcılığı olan ve üst planlarca önerilen stratejiler, önceki bölümlerde detaylı olarak açıklanmıştır. Şüphesiz, ulaşım ve lojistik sektörünü ilgilendiren mevzuat burada teker teker sıralanamayacak kadar hacimli olacağından iş tanımı dışında tutulmuştur. Ancak, yine bizim için önemli yol göstericiliği olabilecek ve yerel düzeyde işbirliği gerektirecek niteliğe sahip stratejileri burada kısaca özetlemek, çalışmamız açısından yararlı olacaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı'nda Yer Alan Stratejiler

Karayolları Genel Müdürlüğü Strateji Planı 2007-2011 yıllarını kapsamaktadır ve 5 temel amaç içerilmiştir. Her bir amaç ve bu amaçlara ait alt hedefler aşağıda sıralanmıştır ¹⁷:

Amaç 1: Yol ve Trafik Güvenliği

Hedef 1.1. 2011 yılına kadar yol ağımızda, kar ve buzla mücadele uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılarak yapılacaktır.

Hedef 1.2. Yol bakım, onarım ve trafik güvenliği hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilerek 5 yıl içerisinde müşteri memnuniyeti % 20 artırılabilecektir.

Hedef 1.3. Karayollarından kaynaklanan ölümlü ve yaralanmalı kazalar (2005 yılı verilerine göre % 0,14) 5 yıl içerisinde % 40 azaltılabilecektir.

Amaç 2: Hareketlilik

Hedef 2.1. Sosyo-ekonomik ihtiyaçlar gözetilerek belirlenen yol koridorlarının fayda-maliyet analizleri sonuçları doğrultusunda yapılabilişliliği tespit edilenleri projelendirilerek inşa edilecektir.

Hedef 2.2. Fiziki ve geometrik standardı düşük devlet yollarının % 30'u ile il yollarının % 20'si 5 yıl içinde iyileştirilecektir.

Hedef 2.3. 2005 yılı sonu itibarıyla önemli fiziki gerçekleştirme sağlanmış projeler önceliklendirilerek 3 yıl içerisinde bitirilecektir.

Amaç 3: Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişme

Hedef 3.1. 5 yıl içerisinde akıllı ulaşım sistemleri uygulaması yaygınlaştırılacaktır.

¹⁷ Bu hedeflere yönelik uygulama stratejileri için ana doküman www.kgm.gov.tr web adresinden temin edilebilir.

Hedef 3.2. Karayolu sektöründe çalışanların niteliklerinin teknolojik bilgi açısından en üst düzeye ulaştırılabilmesi için kurum içi ve kurum dışı eğitime ağırlık verilecektir.

Hedef 3.3. Kurum çalışanlarının kurumsal memnuniyeti 5 yıl içerisinde % 10 artırılabacaktır.

Hedef 3.4. Karar destek ve yönetim sistemi geliştirilerek 5 yıl içerisinde kullanıcıların hizmetine sunulacaktır.

Hedef 3.5. Kurumun kalite kontrol deney laboratuvarları 5 yıl içerisinde geliştirilecektir.

Amaç 4: Ulusal Güvenlik

Hedef 4.1. Ulusal güvenlik açısından stratejik önemi haiz güzergahlarda 5 yıl içerisinde iyileştirme yapılarak, alternatif güzergahlar geliştirilecektir.

Amaç 5: İnsana ve Çevreye Duyarlılık

Hedef 5.1. Yol boyu gelişim ve erozyon kontrolü çalışmaları hızlandırılacak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözeten peyzaj çalışmaları yapılacaktır.

Hedef 5.2. 2007 yılından itibaren karayolu projelendirmesi çed (çevresel etki değerlendirme) çalışmalarında yer alan çevre koruyucu önlemlerin (gürültü azaltıcı önlemler, rezervi bitmiş ocakların rehabilitasyonu vb.) uygulanması sağlanacaktır.

Hedef 5.3. 2007-2011 yılları arasında mevcut tüm tesislerin bakım ve onarım hizmetleri tamamlanarak idare binalarının her türlü eksikliği giderilmiş olacaktır.

Demiryolu Taşıma Kanunu'na İlişkin Stratejiler

Türkiye'de bilindiği üzere demiryolları ile ilgilenen kurumların başında Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü gelmektedir. TCDD'nin çalışmalarını düzenleyen kanunlar, Avrupa Birliği'nin demiryollarını canlandırmaya yönelik 91/440 EEC sayılı direktifleri ile yeniden değerlendirmeye alınmış ve çeşitli düzenlemeler yapılması yönünde girişimlerde bulunulmuştur.

Bu çalışmalar temelde;

- Ulaştırma sektörü içinde demiryollarının yeniden yapılanmasına yardımcı olacak bir kanunun çıkarılması ve bu kanunla birlikte TCDD ile Hükümet arasındaki ilişkilerin netleştirilmesini,
- İş birimlerine dayalı bir örgütsel yapının geliştirilmesini,
- Özel sektörün demiryolu altyapısının oluşturulmasında rol almasını sağlayacak iç rekabet oluşturmaya yönelik projelerin desteklenmesini amaçlamaktadır.

Tüm bu yapısal değişikliklerin oluşturulması ve Avrupa Birliği'nin tavsiyelerine yönelik gelişmenin sağlanması amacıyla iki kanun taslağı hazırlanmıştır. Bunlardan birincisi TCDD'nin rollerini tanımlayan ve TCDD içerisinde gerçekleştirilmesi planlanan yapısal reformları içeren "*Türk Demiryolları Kanunu*", diğeri ise demiryollarının pazar payının artmasını ve Avrupa Birliği hedeflerine ulaşılmasını destekleyecek "*Demiryolu Çerçeve Kanunu*"dur.

1. TCDD'nin İyileştirilmesine İlişkin Stratejiler

Türk Demiryolları Kanunu taslağında, TCDD'nin iyileştirilmesine yönelik stratejiler aşağıdaki gibidir:

- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Demiryolları (TDY) adını alacaktır.
- TCDD mülkiyetindeki tüm varlıklar ve mevcut personel TDY'ye devredilecek, TDY mali ve idari özerkliğe kavuşacaktır.
- TDY, demiryolu altyapısını kurmak, bakımını ve işletmesini yapmak, bu altyapıyı kullanarak yolcu ve yük taşımacılığı yapmak, lojistik hizmet vermek gibi görevlerini ticari ve ekonomik kârlılık prensipleri doğrultusunda yerine getirecektir.
- TDY, Yönetim Kurulu ve Genel Müdür tarafından yönetilecektir.
- Yönetim kurulu bir başkan ve beş üyeden oluşacaktır. Bu üyelerden ikisi özel sektörde en az beş yıl deneyimi olanlar arasından Ulaştırma Bakanlığı tarafından, bir üye Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından ve bir üye de ortak kararlar TDY Genel Müdür Yardımcıları arasından atanacaktır. Genel Müdür, aynı zamanda yönetim kurulu başkanı olup ilgili bakanın teklifi üzerine ortak kararlar atanacaktır.
- TDY, dört ana birim ile danışma ve yardımcı hizmet bölümlerine ayrılacaktır. Bu birimler; altyapı, yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve taşınmaz mallardır.

- TDY, iç muhasebe hesaplarında, demiryolu altyapısı, liman işletmeleri, demiryolu yolcu taşıma işletmesi ve yük taşıma işletmesine ilişkin gelir, gider ve tahsilâtlara ait muhasebe kayıtlarını ayrı ayrı yapacaktır.
- TDY, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu tarafından denetlenecek, ilgili olduğu Ulaştırma Bakanlığı ise TDY'nin faaliyetlerinin kanun, tüzük ve yönetmeliklere uygun olarak yürütülüp yürütülmediğini gözetleyecektir.
- TDY bünyesinde görev yapacak daire başkanı düzeyinin altındaki personel için norm kadro cetveli oluşturulacak, norm kadro fazlası yani ihtiyaç dışı çalıştırılacak personelin maliyetinden hükümet sorumlu olacaktır. Ayrıca TDY'nin talebi dışında istihdam edilecek personelin tüm masrafları Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanacaktır. TDY personeli, ücret ve mali haklar dışında 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa tabi olacaktır.
- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ ve TULOMSAŞ'ın bağlı ortaklık statüsü kaldırılacak ve müessese müdürlüklerine dönüştürülecektir.

2. Demiryolunun Pazar Payının Arttırılmasına Yönelik Stratejiler

Demiryollarının Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmesine yönelik geliştirilen Demiryolu Çerçeve Kanununda tanımlanan hedefler,

- Demiryolu sektörünün kademeli olarak serbestleşmesi,
- Hizmetlerde kalite ve emniyetin iyileştirilmesi,
- Hizmetlerin uygun ücretle, rekabete dayalı bir ortamda sunulması,
- Şeffaf ve ayırmacı olmayan bir yapının sunulması,
- Bunları gerçekleştirmek üzere bağımsız bir denetleme görevinin yerine getirilmesidir.

Demiryolu Çerçeve Kanunu ile birlikte oluşturulması hedeflenen yeni organizasyon yapısı içerisinde üç önemli aktörden söz edilebilir. Bunlar;

Altyapı Yöneticisi; demiryolu altyapı tesislerinden, muhafazasından ve işletmesinden sorumludur.

Demiryolu İşletmeleri; altyapı üzerinde sahip olduğu araçlarla yük ve yolcu taşımacılığı yapar.

Demiryolu Otoritesi; Ulaştırma Bankalığı bünyesinde oluşturularak, rekabetin korunması, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir demiryolu altyapısına erişimin sağlanması ve güvenliğinin temini ile ilgili konularda denetimleri yapar.

Demiryolu otoritesi bünyesinde oluşturulması planlanan kurumlar aşağıdaki gibidir.

- Altyapıya Erişim Düzenleme Kurulu; altyapı yöneticisi ve demiryolu işletmeleri arasında, altyapı kapasite tahsis usulleri ile altyapı ücretlendirmesi konularında ortaya çıkan anlaşmazlıkları çözer.
- Emniyet Kurulu; Ulusal demiryolu emniyeti için genel kurallar koyar ve denetler, işletme ruhsatı ve emniyet belgelerini verir.
- Kaza Araştırma Kurulu; Demiryolu emniyetini arttırmak ve kazaları önlemek için, suçlu tespit amacı olmaksızın, yalnızca önerilerde bulunmak üzere ciddi kazalardan sonra veya kazalara neden olabilecek olaylar hakkında gerekli araştırma ve incelemeyi yapar.
- Yetkilendirilmiş Kurul; Avrupa Birliği tarafından yayınlanan direktiflere ve teknik işletme standartlarına uygunluğu denetler ve belgelendirir.

Demiryolları Çerçeve Kanununda, demiryollarının Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmesine yönelik stratejiler aşağıdaki gibi özetlenebilir;

- Demiryolu Otoritesi; herhangi bir demiryolu işletmesi, altyapı yöneticisi, tedarikçi şirket ve lisans/emniyet belgesi için başvuru yapan şirket veya şahıslardan bağımsız olacaktır.
- Kaza Araştırma Kurulu ve yetkilendirilmiş kurul doğrudan Demiryolu Otoritesi Başkanı'na bağlı olacaktır.
- Altyapı Yöneticisi ve Demiryolu İşletmeleri, genel emniyet kuralları ve Avrupa Birliği standartları çerçevesinde kendilerine ait emniyet sistemlerini kurmak ve geliştirmekle yükümlü olacaktır.
- Demiryolu Çerçeve Kanunu'nda en önemli iki aktör olarak tanımlanan Altyapı Yöneticisi ve Demiryolu İşletmeleri kendi faaliyet alanları içerisinde muhasebelerini ayrı tutacaklardır.

- Altyapı Yöneticisi, altyapı tahsisi ve altyapı ücretlendirmesi konularında yasal statüsü, kurumsal yapısı ve karar alma işlevleri bakımından herhangi bir demiryolu işletmesinden bağımsız olacaktır.
- Yolcu taşımacılığı faaliyeti ticari demiryolu taşıma şirketleri tarafından istenen düzeyde gerçekleştirilemediği takdirde, Ulaştırma Bakanlığı ile Demiryolu İşletmeleri arasında, bedeli işletmelere ödenmek kaydı ile bu tür yolcu taşıma hizmetlerini yerine getirmek üzere kamu hizmeti sözleşmeleri yapılacaktır,
- Altyapı yöneticisi, adil ve ayrımcı olmayan bir şekilde demiryolu altyapısına erişimi sağlamak üzere, altyapı kapasitesinin işletmelere tahsisi ve verilecek hizmetlerin ücretlendirilmesi konusunda gerekli ayrıntıları kapsayan bir şebeke bildirimi hazırlayacaktır.
- Bu kanunun uygulanmasına ilişkin esas ve usulleri açıklamak üzere; emniyet, emniyet belgeleri ile işletme ruhsatlarının verilmesi, karşılıklı işletilebilirlik, demiryolu altyapısına erişim ve altyapının ücretlendirilmesi konusundaki ayrıntılar yönetmelikler ile düzenlenecektir.

2.3.3. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Yerel Stratejiler

2.3.3.1. Mersin Ulaştırma Altyapısına Yönelik Yerel Yönetim Stratejileri

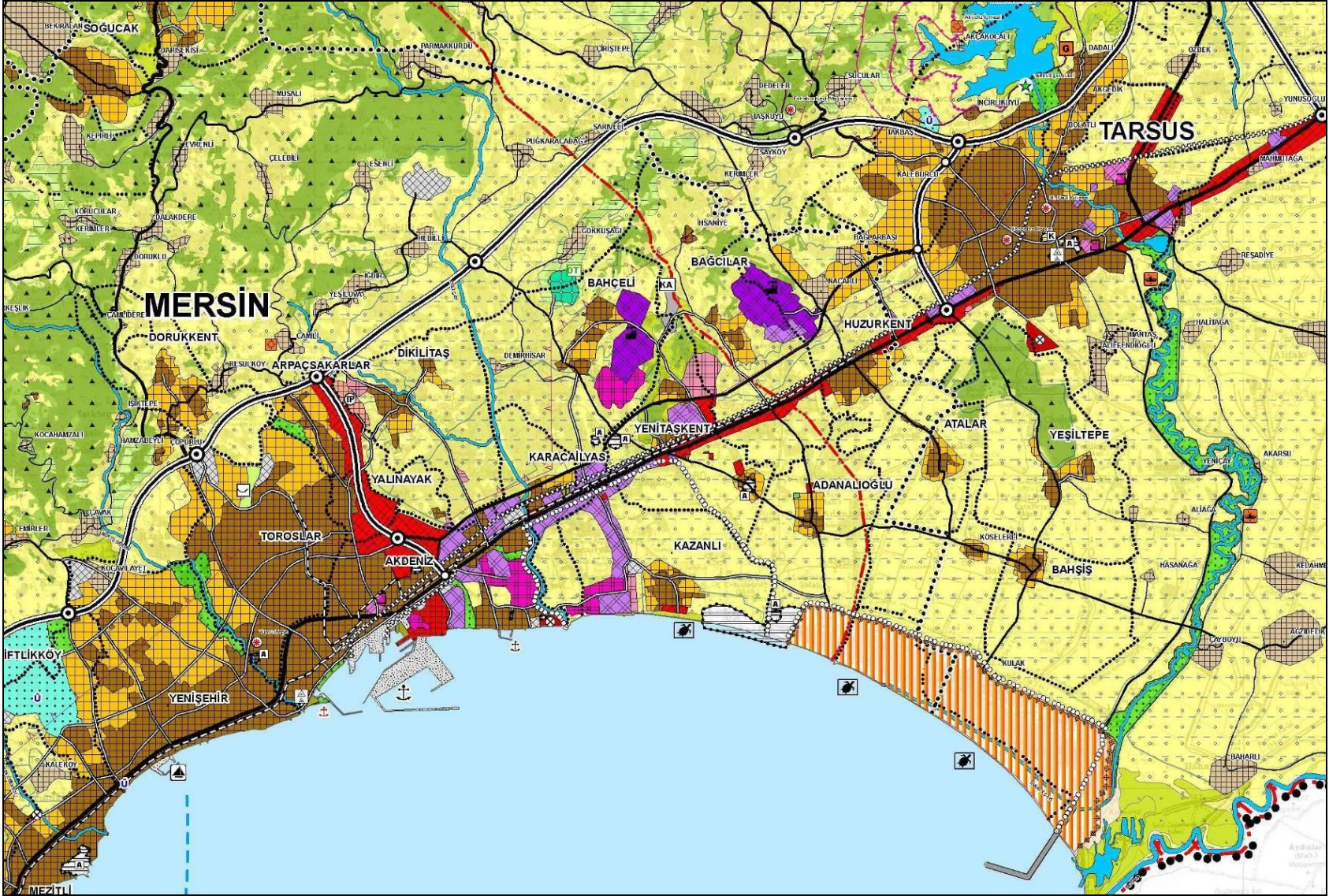
a. Mersin Nazım İmar Planı Revizyonu

Şekil 2.10'da sunulan 1/100.000 ölçekli Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım İmar Planı, yakın tarihte onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı hazırlanmış, alt ölçekli bu plan üst ölçekli planın getirmiş olduğu arazi kullanım kararlarını ve kent makro-formunu korumuştur. Bu planlarda, 2025 yılı temel nüfusu 1.528.000, çalışan sayısı ise 382.000 olarak kabul edilmiştir. Söz konusu planların, isimlerinden de anlaşılacağı üzere ortak amacı, çevresel kaynakları koruyarak koruma-kullanma dengesini gözetilen bir arazi kullanım biçimini önermektir. Söz konusu plan, kentin kuzey ve batı bölümlerini kentsel yaşam alanları olarak belirlemiş, çalışma alanlarının ağırlıklı kısmını kent doğusuna, hizmet ve ticaret istihdamının bir kısmını da geleneksel kent merkezi olarak kabul edilen Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güneyindeki alanlarda muhafaza etmiştir. Kentin doğusundaki kıymetli tarım arazileri de kentsel çalışma alanları dışında kalan bölgelerde korunmuştur. Bu yaklaşım, arazi kullanım planlaması esaslarından birisi olan konut - işyeri ayırımı ilkesini yerine

getirmektedir. Ancak, bu ilkenin bu planlar özelinde uygulanış biçimi “ulaşım sürdürülebilirliği” açısından ciddi sorunlara neden olacaktır:

Trafik sıkışıklığı, nüfusu 500.000 üzerindeki dünya kentlerinde yaşanan ve önemli çevresel hasarlara yol açan kentsel sorunların başında gelmektedir. Bu sorunla başa çıkmak üzere, değişik stratejiler geliştirilmiştir. Bunların bazıları, toplu taşıma sisteminin yaygınlaştırılması, trafik sıkışıklığının fiyatlandırılması, kent merkezlerinde yüksek otopark ücretleri uygulaması, yüksek taşıt ve akaryakıt vergileri, kalabalık saatler için tercihli şeritler konması, zirve saatlerde toplu taşıma ücretlerinin düşürülmesi gibi önlemler olup, bunlar genellikle trafik sistem yönetim önlemleri olarak adlandırılır ve kısa ve orta vadeli önlemlerdir. Ancak öte yandan, daha uzun vadeli olan ve daha dikkatli yönlendirme gerektiren arazi kullanım önlemleri akıllıca uygulandığında, kentlerin hiç trafik sıkışıklığı yaşamaması da mümkündür. Bunların en önemlisi de kent içinde nüfusun ve istihdamın dengeli biçimde dağıtılması esasına dayanır ve uzun dönemde ulaşım ve çevresel açıdan sürdürülebilir kent gelişimi ile sonuçlanır.

Yakın tarihte onaylanmış olan kent planları incelendiğinde, bu açıdan bekleneni vermediğini söylemek mümkündür. Bir diğer deyişle, 2025 yılında yaklaşık 1,5 milyon nüfus barındıracak Mersin Metropoliten Alanı, bu planla tek merkezli bir kent haline getirilecektir. Aslında nominal olarak bakıldığında, Mersin planlarının tek merkezli olmadığı, kentsel çalışma alanlarının farklı bölgelere dağıtıldığını söylemek mümkündür; burada kentsel çalışma alanları tek bir bölge içerisinde farklı yerlere dağıtılmıştır. Ancak, tek merkezlilikten bil-hakkın kasıt, kentsel yaşam alanları bir bölgede (batıda), kentsel çalışma alanları ise bir başka bölgede yer almaktadır (doğuda). 2025 yılında her sabah 382 bin kişi, 07:00-08:00 arasında, kentin batı yakasındaki evlerinden kalkarak, kentin doğu yakasındaki iş yerlerine gitmeye çalışacaktır. Ulaşım ana planı çalışmasına göre iş yolculuklarında türel dağılım % 48 toplu taşıma, % 27 özel otomobil ve % 25 de yayadır. Buna göre 95.500 kişi otomobilleriyle işe gitmek isteyecektir. Bu insanlardan her 1,5 kişinin bir otomobili kullanacağı varsayılırsa 63.700 otomobil aynı yöne doğru işe gitmeye çalışacaktır. Bu kadar otomobili ise kentin batısından doğusuna geçirebilmek için gereken arter şeridi sayısı (bir şerit herhangi bir kırmızı ışık kesintisi olmadan en fazla bir saatte 1.900 araç geçirebilecektir) 34 şerittir. Her bir kentsel arterin tek yönde en fazla 3 şerit olduğu varsayıldığında bile Mersin’de 2025 yılında bu planın arazi kullanım kararları gereği en az doğu batı yönünde 11 ayrı arterin var olması gereklidir ki planda öngörülen doğu-batı arteri otoyol dâhil sadece 4 tanedir. Hele hele kentin sağlıklı bir toplu taşıma sistemi olmadığı da göz önüne alınırsa durum umulandan daha kötü olabilecektir.



Şekil 2.10: Mersin Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

Aslında kentin hâlihazırda bile doğu-batı geçişleri sorunludur. Güneydeki doğu-batı arterleri kentsel aktivitelerle çevrelenmiş olup, bu aktivitelerden kaynaklanan kapasite kayıpları yaşamaktadır. Bunun üzerine, 2025 yılı tek merkezli arazi kullanım planlarının öngörüldüğü şekilde teşekkül etmesi, Mersin’de trafik sorununu, çözülmesi çok pahalı bir sorun haline dönüştürecektir. Oysa yürürlükteki imar planlarının, nüfus ve istihdam dengelerini gözetir çok merkezli bir hale getirilerek revize edilmesi, görünür bir sorunun bugünden çözülmesi için kaçınılmazdır.

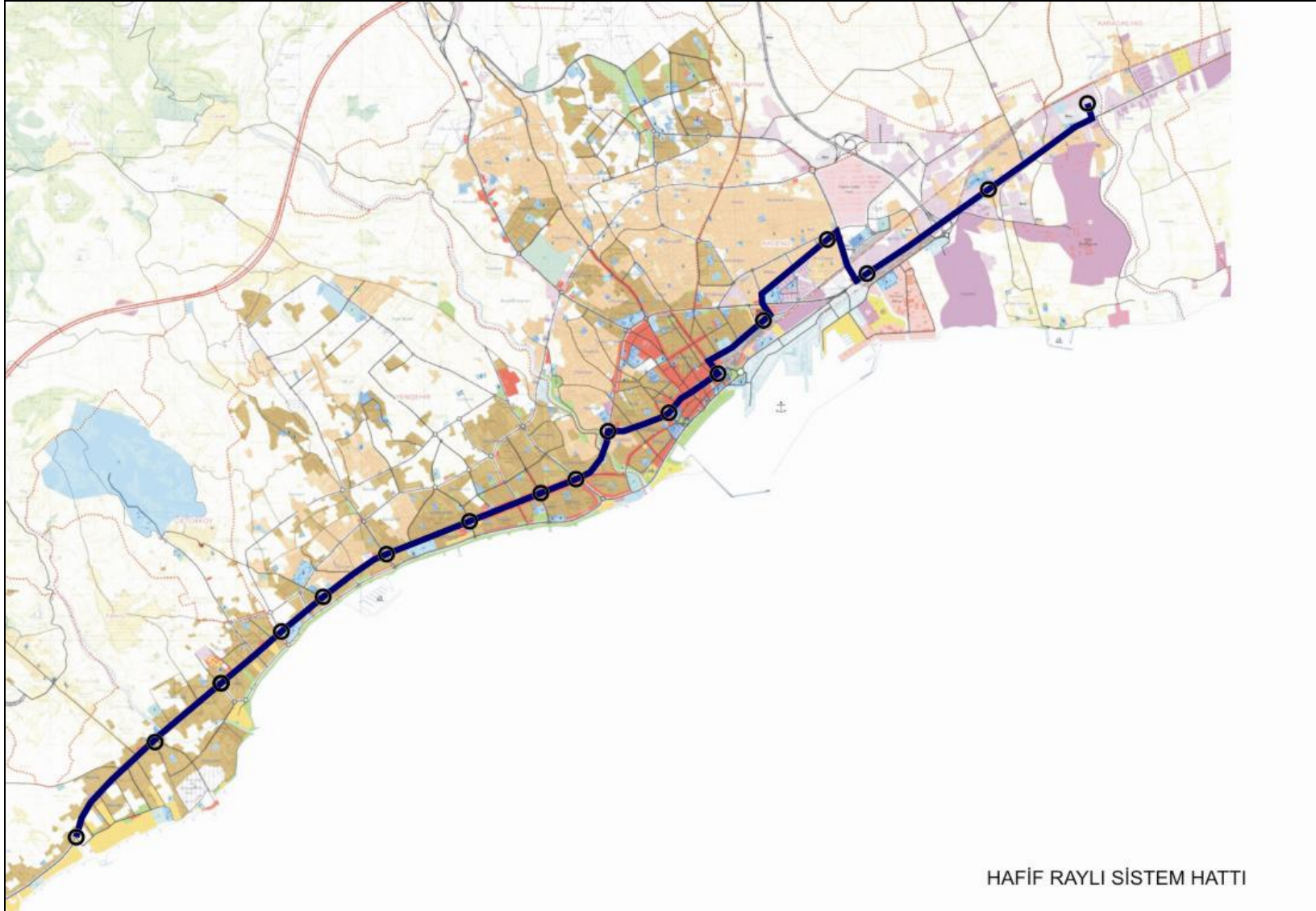
Kent imar planının, kentin lojistik sektörüyle doğrudan bir ilişkisi olmadığı ve imar planı revizyonuna yönelik bir stratejinin lojistik strateji planında yer almaması gerektiği savunulabilir. Ancak, kentin ulaştırma altyapısını yolcu ulaşımı ile birlikte kullanan diğer önemli aktör, bir kentteki lojistik ve kent lojistiği sektörleridir. Doğal olarak, bu sektörlerin bir kentteki gelişimini belirleyen en önemli faktör, kentin ulaştırma altyapısının rasyonel kullanımı ve kentteki ulaştırma altyapısının servis düzeyidir. O nedenle, bu altyapının sürdürülebilirliğini etkileyecek ve lojistik sektörü açısından önemli sorunlara neden olacak bir planın revizyonunun ivedilikle yapılması önerdiğimiz stratejilerdendir.

b. Ulaştırma Ana Planı ve Raylı Sistem Toplu Taşıma Sistemi

Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2000 yılında, yaptırılması planlanan bir hafif raylı sistem fizibilitesine esas teşkil etmek üzere, bir ulaşım etüdü yaptırmış ve Şekil 2.11’de sunulan güzergâhtaki bir hafif raylı sistem hattının yapılmasının uygun olduğu sonucuna varmıştır. Gerçekten de, özellikle bir önceki tek merkezlilik argümanlarının ışığında, bu raylı sistem hattı için gerekli finansmanın ivedilikle sağlanarak inşasına başlanması, Mersin ulaştırma şebekesinin rahatlatılması adına son derece önemli bir stratejidir.

Bununla birlikte, çalışma ekibimiz yapmış olduğu inceleme sonucunda 2000 yılı ulaşım etüdünde, lojistik sektörü açısından önemli görülen bazı eksiklikler nedeniyle, ulaşım etüdünün yeniden ele alınarak, entegre bir kentsel ulaştırma ana planı yapılmasını bir başka strateji olarak önermektedir.

Öncelikle, mevcut ulaşım etüdünün, kentsel yük taşıma modülü ve modeli eksiktir. Kentteki lojistik odaklar arasındaki kamyon hareketinin yolcu modeli parametrelerine göre davranacağı varsayılmış, mevcut durum belirli bir oranda büyütülerek, gelecekte de yük hareketlerinin 5-6 odak arasında (liman, serbest bölge, hal, v.s.) gerçekleşeceği varsayılmıştır.



Şekil 2.11: Mersin Hafif Raylı Sistem Hattı

Öte yandan kentin ihtiyaç duyduğu yük hareketleri, örneğin çöp lojistiği, akaryakıt lojistiği, gıda lojistiği, posta lojistiği, kargo lojistiğinin gerektirdiği kamyon, kamyonet ve araç hareketleri ulaştırma talep modeline dâhil edilmemiştir. Oysaki yük hareketleri, bir ulaştırma ana planının temel cüzlerinden birisidir. Bir diğer deyişle, ulaştırma etüdünde yük hareketlerinin gerektirdiği altyapı ihtiyacına yönelik herhangi bir şey düşünülmemiştir.

Yapılan incelemelerde, yine ulaşım talep modelinde, herhangi bir toplu taşıma şebekesi kurulmamış ve toplu taşıma şebekesinin politika değişkenleri karşısında nasıl davranacağı sınınamamıştır. Kentteki toplu taşıma talebi de karayolu şebekesine yüklenerek model bulgularına ulaşılmıştır. Bu anlamda bir modelleme, önerilen toplu taşıma hatlarının fizibilitesi hakkında soru işaretleri yaratabilir ve finansör kuruluşlardan finansman teminini güçleştirebilir. Zira ulaştırma altyapısı finansmanı yapan, Dünya Bankası, DPT, Avrupa Yatırım Bankası gibi kuruluşlar, kendilerine başvuruda bulunan fizibilitelerin dayandığı modellemelerin güvenilirliklerini kendi uzmanlarına incelettirdikten sonra karar vermektedir.

Yukarıda belirtilen nedenler de göz önüne alınarak 1,5 milyonluk bir metropoliten alan olmaya hazırlanan Mersin'in, entegre bir Metropoliten Alan Ulaşım Ana Planı'na sahip olması ve bu planın öngöreceği ulaştırma altyapı ve politikalarını uygulamaya başlaması elzem görülmektedir. Bunun da ötesinde, yeniden ele alınacak bir ulaştırma ana planı büyük ihtimalle birden çok raylı sistem toplu taşıma sistemi önerecektir. Mersin'in çok hatlı (büyük olasılıkla doğu-batı ekseninde) ve güvenilir bir toplu taşıma sisteminin kurulmasına bugünden başlanmalıdır.

c. Mersin-Tarsus D-400 Koridorunun İyileştirilmesi

Uzun yıllar Mersin'in ulusal ve uluslararası bağlantı yolu olarak görev yapmış olan D-400 karayolu koridoru, bugün bile Mersin ulaştırma altyapısı içinde en sorunlu kesimi oluşturmaktadır. Öncelikle, yol fiziksel kalitesi uzun yıllar boyu kullanım sonucunda ciddi bir kalite kaybına uğramıştır. Ayrıca zaman içinde, birçok lojistik, endüstriyel ve ticari kuruluş ya bu koridor üzerinde doğrudan cephe alacak şekilde, ya da bu yoldan servis alan iç bölgelere yerleşmişlerdir. Bu da doğal olarak bu koridorda önemli miktarda ağır taşıt trafiğinin yolcu trafiği ile birlikte yer almasına neden olmuştur. Bu yol üzerindeki trafik hacimleri, mevcut durum raporunda yıllık ortalamalar olarak verilmiştir. Yıllık ortalamalarla bile, kapasite düzeyinde çalışan bu koridorda özellikle yaz aylarında ciddi sorunlar yaşanmaktadır.

Yaptığımız araştırmalar sonucu bu koridorda beş tip ulaştırma talebi olduğu tespit edilmiştir:

(i) Mersin-Tarsus-Adana ve ötesi transit yolcu trafiği (mevsimsel dalgalanma göstermektedir ve trafiğin ağırlıklı kısmını oluşturmaktadır) (ii) Kentiçi lojistiğin gerektirdiği ağır taşıt trafiği (iii)

Mersin orijinli ve Mersin destinasyonlu ağır taşıt trafiği (mevsimsel dalgalanmalar gösterebilmektedir) (iv) Koridor üzerinde yer alan yerleşim birimlerinin oluşturduğu yolcu ve yük trafiği (v) Koridor üzerinde yerleşmiş ekonomik ve lojistik aktivitelerin gerektirdiği ağır taşıt ve yolcu ve trafiğidir.

Bu talepler yazın en yüksek düzeyine çıkmakta ve seyir güvenliğini etkilemektedir. Bu koridora yönelik olarak yapmış olduğumuz incelemede şu sorunlar tespit edilmiştir: (i) Kavşaklarda ya sinyalizasyon yoktur, ya sinyaller tamamıyla çalışmamaktadır ya da çalışan sinyaller arasında koordinasyon bulunmamaktadır. (ii) Kavşaklarda sağ ve sol dönüş şeritlerinin olmaması kapasiteyi düşürmekte ve transit trafiğin akım emniyetini düşürmektedir. (iii) Yol kaplaması önemli ölçüde aşınmıştır, beklenmedik çukurlar vardır ve kesit eğimleri ortadan kalkmış olup, ani savrulmalara neden olmaktadır. (iv) Yatay kurplar özellikle kavşaklarda ağır taşıt manevrasına izin verecek nitelikte değildir. (v) Yola kontrolsüz giriş çıkışlar her yerden mümkündür ve bu seyir güvenliğini etkilemektedir. (vi) Bazı kesitlerde ya şerit sayısı yetersizdir ya da mevcut şeritlerin bile verimli kullanımı mümkün değildir. (vii) Koridor boyunca yer yer yoğun yaya trafiği olmasına karşın yaya kaldırımları, yaya (alt veya üst) geçitleri bulunmamaktadır. (viii) Yoğun yaya ve taşıt kullanımının getirdiği kirlilik vardır.

Yapmış olduğumuz sayımlara göre, Mersin-Tarsus arasında her iki yönde yaklaşık 98 sanayi ve ticari kuruluşun yer aldığı saptanmıştır. Bu kuruluşların önemli bir kısmı, yüksek miktarda yolculuk üreten ve çeken kuruluşlar olarak karşımıza çıkmakta ve koridordaki transit trafiğin kalitesini ve kontrolsüz giriş çıkışlar nedeniyle de güvenliğini etkilemektedir. Bu kuruluşların listesi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

	Mersin-Tarsus Yol Kenarındaki İşletmeler	Tarsus-Mersin Yol Kenarındaki İşletmeler
1	Mersin Ticaret Borsası	Hyunday Derya Oto
2	Tuğra Plastik	Tasgül AŞ.
3	Ece Yemek – Salon Buse	Yeşil Gönen Güneş Enerji Sistemleri
4	Ems Makine	Eko Gaz
5	Akay Tat	Köse Narenciye
6	Korkmazoğlu İnşaat	Aysal AŞ.
7	Tamsa Seramik	Erkoç Mimarlık
8	Öner Paketleme Deposu	Hıdıroğlu Un Fabrikası
9	Çaykur	Çukurova AŞ.
10	Haspınar Tarım	Likid AŞ.
11	Başhan Tarımsal Ürünler	Şilbirlar Paketleme
12	Altıngöz Ateş Tuğla	3t Market Toptan
13	Citroen Hekimoğlu	Mersin Sofra Yemekçilik

14	Gülpaş Pepsi	Kristal Yemekçilik
15	Etap Tarım Gıda	Demirağ Grup
16	Dekor Glass	Şenel Mutfak Mobilyaları
17	Arı Elektrik	Toker Ticaret (Tel Örgü Vs.)
18	Dedeman Madencilik	Mercedes Koluman
19	Adahan Lojistik	Gökşah AŞ.
20	Vuruşkan Ticaret	Ankara Gazoz
21	Kola Fabrikası	Köseoğlu Kükürt İşletmesi
22	Çukurova Mobilya	Anadolu Cam Sanayi
23	Arh Gıda (Markalı)	Çimsa AŞ.
24	Yummy Meyve Suları	Map Madencilik
25	Serhat Narenciye	Özvural Gıda
26	Somaş Mermer	Kaynak Madencilik
27	Otat Bakliyat	Tat Bakliyat (Memişoğlu)
28	İpek Mobilya	Çukurova İnş. Makinaları San. AŞ.
29	Torunlar	Narpa (Narin Grup)
30	Unifrutti	Tamtut Yapıştırıcıları
31	Saf Çelik	Poli Tekstil
32	Ekinata Lojistik	Nassan Kağıt
33	Temsa (Man) Köksal	Serttaş AŞ.
34	Biberciler Narenciye Paketleme	BYS Lojistik
35	Altın Un Fabrikası	Batallı
36	Aygar Narenciye	Özgen Pazarlama (Oto Lastik)
37	Köseler Sarıkaya Paketleme	Zirve Endüstri AŞ.
38	Avşarlar Kuruyemiş	Toyota Otomer
39	Coca Cola Balcı AŞ.	Kılıç Grup
40	Prestij Plastik	Hakan Gıda Sanayi
41	Güney Süt	Araçlar Plastik Sanayi
42	Ford Otokoç	Doruk Tütün Ürünleri
43	Tunç Başak Un Fabrikası	Toros Kimya
44	Aydoğanlar Yapı Market	Teks-Team Fabrika Satış Mağazası
45	Renault Çayan Oto	Can Oto Lastik
46		Marmo Mermer
47		Zirve Plastik
48		Demak Hububat Makinaları
49		Mersin B.B. Ekmek Fabrikası
50		Beymak Değirmen Makinaları
51		Güney Alüminyum Ltd.
52		Akyürek Kardeşler
53		Ceynak Lojistik

Tablo 2.8: Mersin-Tarsus D-400 Koridorundaki Kuruluşlar

Türkiye'nin çağdaş metropollerinden birisi olan Mersin'e giriş koridoru da olan bu aksın, yukarıda tespit edilmiş sorunları giderecek şekilde ıslahı gerekmektedir. Bu yolun taşıt yükünü alacak alternatif bir aks mevcut planlarda önerilmektedir. D-400 koridorundaki iyileştirmeler, gerek etrafındaki kamulaştırma alanının geniş olması, gerekse orta refüjün genişliği sayesinde kolaylıkla yapılabilecektir. Öncelikle, yerleşim alanları olan kısımlarda şerit sayısı artırılmalı, servis şeritleri tesis edilerek yola giriş çıkışlar kontrol altına alınmalıdır. Kavşaklarda mutlaka münhasır sol dönüş şeritleri gerçekleştirilmelidir. Yaya geçitleri belirlenmeli, etkin bir sinyalizasyonla yeşil dalga uygulaması yapılmalı, yol yatay kurpları ağır taşıt manevralarına uygun hale getirilmelidir.

d. Lojistik Firmalarının ve Kamyon Parklarının Desantrilizasyonu Planı

Mersin Lojistik Strateji Planı'ndan beklenen stratejilerinden bir tanesi de, Mersin'de yapımı planlanan bir Lojistik Köy'ün uygulama esaslarının belirlenmesidir. Bunun gerçekleşmesi, inşa edilecek lojistik köye ait talebin oluşturulması ve kent içinde dağınık halde bulunan ve çoklukla da çevresel sorunlara neden olan lojistik firmalarının, depoların, antrepoların ve ağır taşıt parklarının lojistik köyde konsolidasyonunun sağlanması için, "lojistik aktivitelerin kent merkezinden de-santrilizasyonu stratejisi"nin oluşturulması gereklidir. Şüphesiz ki, bu stratejinin temel aktörleri başta Mersin Büyükşehir Belediyesi, Mersin Valiliği, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin Deniz Ticaret Odası, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı ve sektör temsilcileridir. Bu aktörlerin temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubu oluşturularak, belirtilen strateji için bir eylem planının şimdiden oluşturulması gereklidir.

Bu komisyonun amacı, Mersin lojistik sektörünün, lojistik merkezde yer alması için gereken önlem ve araçları oluşturmak, oluşması muhtemel direnç ve darboğazları belirlemek ve bunları aşmak ve yumuşak bir geçişi temin edecek politikalar bütününe katılımcı bir şekilde belirlemek olmalıdır.

2.3.3.2. Mersin-Samsun Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler

Daha önceki bölümlerde de detaylı bir şekilde anlatıldığı üzere, küresel ticaretin ağırlıklı kısmı üç ana blok arasında gerçekleşmektedir: Kuzey Amerika, Avrupa ve Uzak Asya. Bu bloklar arasındaki yıllık ticaret 600 Milyar Dolar'ı bulmaktadır. Bunun, yıllık olarak yaklaşık 6-7 Milyon konteynerlik bir kapasiteye eşit olabileceği söylenilebilir. Bu ticaretin gerçekleşmesinde ağırlıklı

olarak denizyolu kullanılsa da, bu bloklar arasındaki karasal ticaret, üç ana koridorda gerçekleştirilmektedir. Bunlar, Kuzey Koridoru, Merkez Koridor ve Güney Koridorudur.

Kuzey Koridoru, Kore, Çin, Kazakistan, Moğolistan ve Rusya'yı birbirine bağlamakta, Merkez Koridor, Orta ve Uzak Asya'yı Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlamakta, Güney Koridoru ise Uzak Asya'yı, İran üzerinden Avrupa'ya bağlamaktadır. Bu koridorlardan Merkez Koridoru, Avrupa Birliği tarafından TRACECA koridoru olarak belirlenen koridorla büyük oranda örtüşmektedir. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye, Dünya üzerindeki üç ana ticaret koridorunun ikisinin başlangıç ve bitiş noktasında bulunmaktadır. Bu nedenle, giderek artma eğiliminde olan Dünya ticaretinin gerektirdiği lojistiğin sağlanması, genelde Türkiye, özelde Mersin için önemli bir fırsat olarak karşımızda durmaktadır. Bu koridorlar üzerinde yer almamız, üreticilerimiz için ihracat avantajı, lojistik firmalarımız açısından da uluslararası lojistikte transit yükler için hub lokasyonlar yaratılması fırsatını sunmaktadır.

Bu bağlamda Mersin için önereceğimiz stratejilerden en önemlisi; **uzun dönemli ve ulusal nitelikli bir strateji olarak, Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan ve demiryolu ağırlıklı bir yük koridorunun Mersin-Samsun arasında gerçekleştirilmesidir.** Bu stratejinin önemi ve gerekçesini şu şekilde açıklamak mümkündür:

Avrupa Birliği Ülkeleri'nin Trans-Kafkasya, Türki Cumhuriyetler ve diğer Bağımsız Devletler Topluluğu üyeleri ve Uzak Asya ile ticaretinin önemli bir kısmı "Yeni İpek Yolu" olarak da adlandırılan bu koridor üzerinden gerçekleştirilecektir. Karadeniz Otoyolu, bu koridorun gerektirdiği karayolu ihtiyacını önemli ölçüde karşılamaktadır. Demiryolu ihtiyacı ise Edirne-Kapıkule'den başlayıp, Muratlı-İstanbul-Eskişehir-Ankara-Sivas-Erzurum'dan devam eden ve Kars sınırında biten ve yaklaşık 2.500 kilometrelik demiryolu aksımızın üzerinden sağlanacaktır. Bu hat, yukarıda belirtilen TINA-T çalışmasında temel şebeke (Çekirdek Ağ) içinde tanımlanmakta olup; üzerinde önemli iyileştirmelere DLH tarafından başlanmıştır. Mersin-Samsun arasında alt ve üstyapı standartları geliştirilmiş bir demiryolu yük koridoru, Mersin'i doğal olarak TRACECA Koridoru'na, tıpkı şu an İzmir'in olduğu gibi, bağlayıp dahil edecektir. Bu stratejinin başka bir şekilde formülasyonu da mümkündür. Burada önerdiğimiz koridorun, sadece Mersin-Yenice arasındaki kısmı TRACECA koridoru dışındadır. Bu tali bağlantının da koridora dahil edilerek **Mersin'in TRACECA Koridoru içine alınması için, hükümet ve Avrupa Birliği nezdinde girişimlere başlanmalıdır.**

Mersin-Samsun Yük Koridoru Stratejisi'nin bir başka önemli gerekçesi, ciddi hacmi ile giderek sorunlara yol açmaya başlamış ve önemli bir Kuzey-Güney koridoru olan Ege-Boğazlar taşıma koridoruna alternatif, hızlı ve yüksek taşıma kapasiteli bir koridor yaratılacak olmasıdır. Bu sayede hem boğazlar üzerindeki riskler azaltılacak; hem de Mersin ve Samsun, Kuzey-Güney

eksenli yük hareketleri için önemli birer hub noktası oluşturacaktır. Bu gerekçemizi güçlendirmek üzere boğazlar üzerindeki gemi trafiği ve taşımacılık konusuna ışık tutan kısa bir analiz aşağıda verilmektedir.

Tablo 2.10'da, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemi ve tanker sayıları verilmiştir. Boğazlardan geçen gemi sayıları yıllara göre değişim göstermekle birlikte genel olarak Bağımsız Devletler Topluluğu'nun piyasa ekonomisine geçişine bağlı olarak, 2002 yılından itibaren düzenli bir artış sergilemektedir. Öte yandan, boğazlardan geçen tanker sayısındaki artış, başından itibaren istikrarlı bir artış seyri izlemekte ve boğazlardan geçen gemi trafiğinin yaklaşık %20 sini oluşturmaktadır. Küresel ticaretteki gelişmeye bağlı olarak boğazlardan geçen gemi ve tanker sayısında artış beklenmektedir. Hâlihazırdaki gemi geçiş sayısının, Boğazlar üzerinde yarattığı baskı ve özellikle tehlikeli madde geçişlerinin İstanbul üzerindeki riskleri düşünüldüğünde, boğazlara alternatif ve güvenilir bir yük koridorunun oluşturulması ihtiyacı net biçimde ortaya çıkmaktadır.

YILI	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
	TOPLAM GEMİ SAYISI	TOPLAM TANKER SAYISI	ORANI (%)	TOPLAM GEMİ SAYISI	TOPLAM TANKER SAYISI	ORANI (%)
1995	46.954	4.248	9	35.460	5.658	16
1996	49.952	4.248	9	35.487	5.658	16
1997	50.942	4.303	8	36.543	6.043	17
1998	49.304	5.142	10	38.777	6.546	17
1999	47.906	5.504	11	40.582	7.266	18
2000	48.079	6.093	13	41.561	7.529	18
2001	42.637	6.516	15	39.249	7.064	18
2002	47.283	7.427	16	42.669	7.637	18
2003	46.939	8.107	17	42.648	8.114	19
2004	54.564	9.399	17	48.421	9.016	19
2005	54.794	10.027	18	49.077	8.813	18
2006	54.880	10.153	19	48.915	9.567	20
2007	56.606	10.054	18	49.913	9.271	19

Tablo 2.9: Boğazlardan Geçen Gemi Sayıları

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik.asp> (08.12.2008)

Boğazlardan 2007 yılında geçen gemi tipleri Tablo 2.11'de verilmektedir. En yüksek sayı kuru yük gemilerinde (34.705 İstanbul Boğazı, 24.205 Çanakkale Boğazı) olup, ikinci sırayı tankerler

oluşturmaktadır. Konteyner gemileri ise İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin yaklaşık % 5'ini, Çanakkale Boğazından geçen gemilerin ise yaklaşık % 10'unu oluşturmaktadır. Kısacası, bu üç tip gemi boğaz trafiğinin yaklaşık % 85'ni oluşturmakta ve alternatif bir yük koridorunun potansiyel talebini ortaya koymaktadır.

	İstanbul	%	Çanakkale	%
Kimyasal Tanker	5.144	9,09	5.446	11,01
MVC	92	0,16	404	0,82
CHS	6	0,01	33	0,07
FFS	10	0,02	231	0,47
Kuru Yük	34.705	61,31	24.205	48,92
Reefer	819	1,45	948	1,92
LPG	800	1,41	754	1,52
MLV(L-S)	136	0,24	141	0,28
Yolcu	1.702	3,01	895	1,81
Askeri Gemiler	166	0,29	26	0,05
OTH	213	0,38	718	1,45
RRE	59	0,10	42	0,08
TCH (C/T)	2.050	3,62	1.990	4,02
Hampetrol Tankeri	7.204	12,73	6.527	13,19
Konteyner	2.727	4,82	4.709	9,52
Ro-Ro	439	0,78	2.058	4,16
Römork	253	0,45	330	0,67
DDR	10	0,02	9	0,02
OFY	1	0,00	11	0,02
Petrol/Maden	47	0,08	0	0,00
Araştırma Gemisi	0	0,00	0	0,00
Yat	23	0,04	6	0,01
TOPLAM	56.606	100	49.483	100

Tablo 2.10: 2007 yılında Geçiş Yapan Gemilerin Tipleri

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (08.12.2008)

Tablo 2.12, Boğazlardan geçen ve tehlikeli madde taşıyan gemi sayıları ve yük miktarlarını göstermektedir. Buna göre, Boğazlardan geçen tehlikeli madde miktarı sürekli bir artış göstermiştir. Tehlikeli maddelerin önemli kısmını, BDT'den tankerlerle taşınan akaryakıt oluşturmaktadır ve bu miktar 2007 yılında toplam 144 milyon ton, aylık 12 milyon ton ve günlük olarak da 394 bin ton olarak gerçekleşmekte ve özellikle İstanbul için çok büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Gelecekte daha da büyüyecek olan Dünya ekonomisinin gerektireceği akaryakıt talebinin artacağı düşünülürse, boğazlardan geçmesi muhtemel akaryakıt miktarı da buna paralel olarak artacaktır. Doğal olarak, artan gemi miktarı, özellikle İstanbul Boğazı'ndaki kaza ve sonrasındaki komplikasyon risklerini de arttırmaktadır.

YILI	İSTANBUL BOĞAZI				ÇANAKKALE BOĞAZI			
	TOPLAM SAYI	TOPLAM YÜK	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA	TOPLAM SAYI	TOPLAM YÜK	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA
1996	4.278	60.118.953	5.009.913	164.709	5.658	79.810.052	6.650.838	218.658
1997	4.303	63.017.194	5.251.433	172.650	6.043	80.485.711	6.707.143	220.509
1998	5.142	68.573.523	5.714.460	187.873	6.546	81.974.831	6.831.236	224.589
1999	5.504	81.515.453	6.792.954	223.330	7.266	95.932.049	7.994.337	262.828
2000	6.093	91.045.040	7.587.087	249.438	7.529	102.570.327	8.547.527	281.015
2001	6.516	100.768.977	8.397.415	276.079	7.064	109.625.682	9.135.474	300.344
2002	7.427	122.953.338	10.246.112	336.858	7.637	130.866.598	10.905.550	358.539
2003	8.107	134.603.741	11.216.978	368.777	8.114	145.154.920	12.096.243	397.685
2004	9.399	143.448.164	11.954.014	393.009	9.016	139.203.656	11.600.305	381.380
2005	10.027	143.567.196	11.963.933	393.335	8.813	148.951.376	12.412.615	408.086
2006	10.153	143.452.401	11.954.367	393.020	9.567	152.725.701	12.727.142	418.427
2007	10.054	143.939.433	11.994.953	394.355	9.271	149.320.062	12.443.339	409.096

Tablo 2.11: Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Miktarları

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (08.12.2008)

Mersin'in, yıllar itibariyle ve değişik ülkelere farklı ulaştırma türleri kullanılarak yapmış olduğu taşıma miktar ve tutarları "Mevcut Durum Raporu" nun ilgili bölümlerinde daha önce verilmiştir. Mersin'in 2007 yılına ait ve Dünya ana bölgeleri ile yapmış olduğu ihracat ve ithalatın UND veritabanından hesaplanan değerleri Tablo 2.13'de verilmektedir. Mersin'in Avrupa, Türki Cumhuriyetler, Rusya Federasyonu, Uzak Asya ve Avustralya taşımacılığının önemli bir kısmı, uluslararası transit yüklerin haricinde bu koridor üzerinden taşınabilecektir ki sadece Mersin'in yukarıda belirtilen ülkelerle olan toplam ticaret hacmi yaklaşık 820 Milyon Dolar'dır. Diğer illerden bu bölgelere yapılan ticaret ve yurt içi taşımacılık da eklendiğinde, bu koridorda önemli bir talep potansiyeli ortaya çıkmaktadır.

T.C.D.D.'nin, 8.697 kilometresi ana hat olmak üzere, toplam şebekesi 10.991 kilometredir. Bu hatların yalnızca % 21'i (2.274 kilometre) elektrikli. Yine bu hatların 2.267 kilometresi (% 28) merkezi sinyalizasyona sahiptir. T.C.D.D. Genel Müdürlüğü son yıllarda iyi bir yönetim performansı göstererek, 2002 yılında 14,4 milyon ton olan yük taşımalarını 2007'de 20,8 milyon tona, 2008'de ise 23 milyon tona çıkarmıştır. Bu taşıma miktarları ile kuruma sağlanan gelir 2002 yılında 100 Milyon Dolar iken, bu rakam 2007 ve 2008'de 280 Milyon Dolar'a çıkarılmıştır. Genel Müdürlük nezdinde yapmış olduğumuz görüşmelerde, mevcut şebeke, personel, lokomotif ve vagon koşulları altında daha fazla miktarda taşıma yapmanın mümkün olmadığı, adı geçen taşıma faktörlerinde iyileştirme ve kapasite artırılması gerektiği belirtilmiştir.

	İhracat (\$)				İthalat (\$)			
	Denizyolu	Karayolu	Demiryolu	Havayolu	Denizyolu	Karayolu	Demiryolu	Havayolu
A.B.D.	2.360.047			443.528	65.222.314	4.786.558		848.542
Avrupa	97.539.958	239.306.437		1.832.160	107.617.163	71.906.113	2.305.879	2.934.878
Asya ve Avustralya	51.834.080	78.461		1.259.222	119.161.940	14.324.666		1.270.488
Güney Amerika	4.074.587			286.248	35.980.762	14.149.771		45.435
Afrika	69.726.148	4.427.226		344.747	46.193.884	27.606.519		148.903
Türki Cumhuriyetler	1.021.298	8.638.959	52.671	366.795	10.953.763	31.977.889		
Arap Yarımadası	50.490.332	4.339.658		482.935	123.163.720	1.130.745		32.143
Rusya Federasyonu	37.874.584	16.391.747						95.636
Kuzey Kıbrıs	57.574.403			26.202	9.329.378			
Irak	1.262.005	82.253.977	30.000	425.678	500.444	392.344		
İran	8.823.341	8.325.510	12.019	39.644	185.885	1.502.428	130.224	3.975
Suriye	2.507.000	3.347.579	11.805.904	500	145.831	1.500.470	30.276	
Toplam	385.087.783	367.109.554	11.900.594	5.507.659	518.455.084	169.277.503	2.466.379	5.380.000

Tablo 2.12: Mersin Mahreçli Uluslararası Taşınan Mal Değerleri

Kaynak: UND Veritabanı

Şekil 2.12’de sunulan Türkiye demiryolu şebekesi haritasından da izlenebileceği üzere, Mersin ve Samsun arasında iki alternatif koridor bulunmaktadır. Bunlardan birisi, Mersin-Osmaniye-Malatya-Sivas-Amasya-Samsun hattı, diğeri ise, Mersin-Ulukışla-Kayseri-Sivas-Amasya-Samsun hattıdır. Her iki hatta Samsun-Sivas arası ortak hattır. Samsun-Sivas hattının orta vadede iyileştirilmesi (sinyalizasyonu), uzun vadede ise çift hatta çıkarılarak elektrifikasyonunun yapılması Samsun-Mersin Yük Koridoru’nun önemli bileşenlerindedir. Mersin-Malatya-Sivas arasındaki hat, Divriği-İskenderun arasında hâlihazırda demir cevherinin süratli taşınması amacıyla elektrikli dir. Yine bu hatta bağlanan Mersin-Yenice-Toprakkale ve Yenice-Ulukışla-Kayseri hatlarının sinyalizasyonu ihale edilmiştir ve orta vadede bu hatlarda daha yüksek kapasitelerde taşıma yapılabilecektir.

Samsun-İskenderun arasında yüksek kapasiteli bir yük koridorunun tesis edilmesi, DLH tarafından daha önce etüt edilerek fizibilitesi hazırlanmış bir projedir. Bu fizibilite çalışması, Samsun-Sivas arasında iyileştirme, Sivas-Malatya-İskenderun arasının da elektrikli çift hatta çıkarılmasını öngörmekte olup, proje maliyeti yaklaşık 2,5 Milyar Dolar tutarındadır. Bu projenin yeniden gündeme getirilip, fizibilite çalışmasının da güncellenerek bu hattın projelendirilmesinin sağlanması, uzun dönemde gerekli kaynaklar ayrılarak inşa edilmesi gerekmektedir.

Mersin-Samsun arasındaki diğ er demiryolu aksının, Mersin’den Kayseri’ye kadar olan kısmı sinyallendirilmektedir. Bu hattın, Kayseri-Sivas arasındaki kısmı, ihalesi 2,5 Milyar Dolar’a

(TRACECA kapsamında) yapılmış olan Ankara-Sivas demiryolu projesi tarafından kapsanmaktadır. Yani Samsun-Sivas arasında iyileştirme sağlanırsa, Mersin-Samsun arasında yine yüksek kapasiteli alternatif bir taşıma koridoru daha olacaktır. Hatta, bu hata bağlanan Irmak-Zonguldak demiryolu üzerinden Zonguldak'a gerekli tali bağlantılar yapıldığı takdirde, Filyos Limanı'na ulaşılarak Akdeniz-Karadeniz arasında ikinci bir yük koridoru oluşturmak mümkün olacaktır.

Bu fikir kapsamında altı çizilmesi gereken önemli hususlardan bir tanesi de, önerdiğimiz koridordaki güzergâhlar ve limanların, Avrupa Birliği TINA-T çalışmasında belirten çekirdek şebeke içinde yer alan ve "uluslararası ana demiryolu hatları" arasında sayılan hatlar olduğudur. Mersin Limanı, bu temel şebeke içindeki A kategorisindeki Çandarlı Limanı ile birlikte iki hub limandan biridir. Samsun Limanı ise A kategorisindeki kamu limanlarından birisidir. Yine yardımcı bir koridor olarak önerdiğimiz (planlanan) Filyos Limanı'ı da TINA-T çekirdek şebekesi içindeki A kategorisindeki kamu limanları arasında yer almaktadır. Kuzey'den geçen Kapıkule-Edirne-Halkalı-İstanbul-İzmir-Eskişehir-Ankara-Irmak-Kayseri-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Ermenistan demiryolu, TRACECA uluslararası koridorunun temel demiryolu olmak işlevini üstlenmekte olup, bu hattın Sivas-Irmak arasındaki kesimi, önerdiğimiz koridorda kalmaktadır. Ayrıca, Samsun bağlantısını sağlayacak Samsun-Amasya-Kalın ve Yenice-Ulukışla-Bogazköprü arasındaki geliştirilmesini önerdiğimiz kısımlar da TRACECA kapsamındaki ana uluslararası koridorlar arasında zikredilmektedir. Bu da bizim önerdiğimiz yük koridorunun zaten TRACECA kapsamında çekirdek şebekede, uluslararası bir demiryolu koridoru olarak ele alındığını göstermektedir.

Tabii sadece demiryolu altyapısının iyileştirilmesi "Türkiye Ulaştırma Ana Plan Stratejisi" ve "9. Kalkınma Planı'nda" öngörülen, yük taşımacılığındaki demiryolu payının % 20-30'lara çıkarılmasını sağlamaya yetmeyecektir. T.C.D.D.'nin bu hedefi yerine getirmek üzere gerekli ekipman (lokomotif, vagon çeşitlenmesi, v.b), personel ve organizasyon yapısı iyileştirmeleriyle desteklenmesi gereklidir. Ayrıca, yine T.C.D.D. Genel Müdürlüğü, Rusya Federasyonu ile bir anlaşma imzalamış olup, Samsun ile Federasyon'un Karadeniz ve Kafkasya Limanları arasında feribot işletmesine başlayacak olup, bu amaçla Samsun'da bir iskele inşasına başlamıştır.

Bu koridordaki karayolu bağlantısına bakıldığında, yine Tarsus-Ankara ve Kırıkkale-Samsun arasındaki bağlantıların, TINA-T'nin çekirdek şebekesi içinde yer almakta olduğu ve TRACECA'nın ana uluslararası karayolu bağlantıları içinde yer aldığı görülmekte, artan trafik hacimlerine bağlı olarak geliştirilmeleri önerilmektedir.

Uzun dönemde Mersin-Samsun arasında önerilebilecek bir diğer altyapı yatırımı da boru hattıdır. Bu boru hattı ile, Rusya Federasyonu'nun Marmara Boğazları üzerinden ihraç ettiği ve büyük tehlike yaratan akaryakıtın nakli sağlanacaktır.



Şekil 2.12: Türkiye Demiryolları Şebekesi



Şekil 2.13: Türkiye Karayolları Şebekesi

2.3.3.3. Mersin-İran Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler

İran ticareti, uzun yıllar Mersin dış ticaretinde önemli yer tutmuştur. UND verilerine göre İran ile 2007 yılında yapılan dış ticaret 19 Milyon Dolar civarında olup, bunun yaklaşık % 47'si denizyolu, % 51'i de karayolu ile gerçekleşmiştir. Demiryolunun payı ise % 0,1'in altında kalmıştır. Demiryolu ticaretinin düşük kalmasındaki önemli nedenlerin başında, bu hattaki demiryolu ulaştırma hızının düşük olması gelmektedir. Bu hattaki hız düşüklüğünün iki ana nedeni bulunmaktadır: Mersin-İran bağlantısını sağlayan Mersin-Yenice-Toprakkale-Narlı-Malatya-Elazığ-Muş-Tatvan-Van-Kapıköy demiryolu hattının sinyalli olmaması ve Tatvan-Van arasındaki Van Gölü geçişinin düşük hızlı eski feribotlarla yapılıyor olmasıdır. T.C.D.D. yetkilileri ile yapmış olduğumuz görüşmelerde, Van Gölü geçişini süratlendirmek üzere iki adet süratli yeni feribot siparişi verildiği bildirilmiştir. Bunun ötesinde, bu hatta hâlihazırda İran ve İran ötesi destinasyonlara günlük 35 vagon çekilebildiği, kapasite iyileştirmeleri yapıldığı takdirde günlük 150 vagonluk taşıma talebi olduğu belirtilmiştir. DLH Genel Müdürlüğü ile yaptığımız görüşmelerde, Tatvan-Van göl kuzeyi geçiş projesinin hazır olduğu ve yaklaşık 700 Milyon Dolar maliyeti olduğu belirtilmiş, bu hat üzerinde, projeyi ekonomik olarak kârlı hale getirecek talep yoğunluğu olduğunda uygulamaya geçilebileceği belirtilmiştir.

Mersin-İran bağlantısını sağlayacak demiryolu koridoru, yine TINA-T çekirdek şebekesi içerisinde, uluslararası ana demiryolu koridorları arasında sayılarak TRACECA hatlarından birisi olarak kabul edilmiştir. Bu hattın, Yenice-Adana-Toprakkale arasındaki kısmı için sinyalizasyon çalışması başlatılmıştır. Her ne kadar bu hattın geriye kalanı için sinyalizasyon önceliği TINA çalışması içinde belirtilmemişse de, bu hat üzerinden Asya'nın değişik lokasyonlara ulaşabilme fırsatları (genelde Türkiye'nin özelde Mersin'in uzak ve Orta Asya destinasyonları ile yapılan ticaret) bu hattın önemini ortaya çıkarmaktadır. O nedenle, hattın sinyalize edilerek, Van Gölü kuzey geçişinin uzun dönemde inşa edilmesini ve Mersin'in bu hat aracılığı ile İran ve ötesindeki destinasyonlara bağlanması ivedilikle önerilmektedir. Unutulmamalıdır ki, demiryolunun düşük talebe sahip olmasının nedeni, hâlihazırda bu türün servis kalitesinin düşük olmasıdır. Dolayısıyla servis kalitesini yükseltmek için talebin yükselmesini beklemek, yersiz bir beklenti olacaktır. Demiryolunda servis kalitesinin yükseltilmesinden sonra talep artışına birçok örnekte rastlanmaktadır. O nedenle, geliştirilme talep potansiyeli yüksek olan bu gibi hatlarda orta ve uzun vadelerde gerekli düzeltmeler yapılarak, demiryolu taşımacılığının ülkemizin uluslararası ticaretindeki taşıma payı arttırılmalıdır.

Mersin-İran karayolu bağlantısı, Adana-Gaziantep-Şanlıurfa-Diyarbakır-Bitlis-Van güzergâhı üzerinden yapılmaktadır. Bu hat, yine TINA-T çekirdek şebekesi içinde yer almaktadır. Bu hattın Mersin-Şanlıurfa arasındaki kısmında, Şekil 2.13'den de izlenebileceği üzere, otoyol tamamlanmıştır. Şanlıurfa-Diyarbakır-Van arasındaki kesimlerinde ise, Yıllık Ortalama Günlük Trafiğin (YOGT) yoğun olduğu kesimlerinde duble yol çalışmaları devam etmektedir. Bütçe olanakları izin verdiğiğinde uzun dönemde İran koridorunun otoyol standartına yükseltilmesi önerdiğimiz bir başka stratejidir.

2.3.3.4. Mersin-İrak Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler

İran yük koridoru gibi, Irak yük koridoru da Mersin'in 1970'li yıllardan bu yana en yoğun dış ticaretinin yapıldığı koridorlardan birisi olagelmıştır. 1990'lı yıllarda başlayan Körfez krizi, Türkiye'nin Irak ile olan ticaretine önemli bir darbe vurmuş, bundan da en çok etkilenen şüphesiz Mersin olmuştur. Zaman zaman Irak ile olan ticarete düzelme olsa da, henüz yoğun ticaretin yapıldığı geçmiş günlere dönülemediği görülmüştür. Irak ile 2007 yılında gerçekleşmiş dış ticaret, UNCTAD verilerine göre 85 Milyon Dolar civarındadır. Bu ticaretin % 2'si denizyolu, % 98'si ise karayolu ile gerçekleşmiş olup, demiryolu ile yapılan ticaret ihmal edilebilecek düzeydedir.

İrak ile demiryolu taşımacılığı, Yenice-Toprakkale-Narlı-Gaziantep-Karkamış-Nusaybin hattı üzerinden yapılmaktadır. Yükler öncelikle, Nusaybin'den Suriye'ye girmekte, oradan Irak'a geçirilmektedir. Irak ticaretindeki demiryolu taşımasının oranının düşük olması, Türkiye'deki altyapı ya da işletme sorunlarından çok, Suriye ve Irak demiryolları altyapı ve işletme standartlarının oldukça kötü olmasından kaynaklanmaktadır. T.C.D.D Genel Müdürlüğü yetkilileri, Irak'a günlük en az 100 vagonluk bir yük talebi olmasına karşın, Irak'ın günlük en fazla 20 vagon kabul edebilecek kapasiteye sahip olduğunu belirtmektedir. O nedenle, Irak ve Suriye tarafında herhangi bir servis düzeyi yükseltilmesi yapılmadan uluslararası ticarete yönelik bir iyileştirme anlamlı olmayacaktır.

Mersin-İrak arasında anılan hat, Mersin'i ilgilendiren diğer hatlar gibi TINA-T'nin çekirdek şebekesi içindeki TRACECA uluslararası ana demiryolu koridorları arasında yer almaktadır. Her ne kadar bu demiryolu hattına yönelik uluslararası nitelikte düzenlemeler gerçekleşmeden bir iyileştirme yapılmasının anlamlı olmadığı düşünülse de, bu demiryolu hattı GAP Bölgesi'ni ve ürünlerini Mersin ve İskenderun limanlarına ulaştıracak demiryolu hattıdır. "Mevcut Durum Raporu"nda belirtildiği üzere GAP Bölgesi'nden Akdeniz limanlarına taşınması gereken yük

miktarı yıllık 3,5 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Bunun önemli bir kısmının tarımsal ürünler olduğu düşünüldüğünde, bu hattın standardının ve taşıma kapasitesinin artırılması orta ve uzun dönemde ulusal taşıma için önem arz edecektir. Yine GAP Projesi ve Irak uluslararası ticareti kapsamında, DLH Genel Müdürlüğü, Irak'a doğrudan demiryolu bağlantısı sağlayan Toprakkale-Habur demiryolunun avam projesini hazırlamıştır. Irak ticaretinin eski yoğunluğunu kazanması proje fizibilitesini gerektirecek ve bu durumda, uygulama aşamasına geçilmesi tavsiye edilen bir strateji olacaktır.

Gerede-Ankara-Pozantı-Gaziantep-Şanlıurfa-Silopi-Habur Irak karayolu bağlantısı, aynı zamanda Avrupa Birliği'nin Irak ile bağlantısını sağlayan önemli TRACECA koridorlarından birisidir ve TINA-T çekirdek şebekesi içinde yer almaktadır. Bu koridorun Mersin'den Şanlıurfa'ya kadar olan kısmı otoyoldur. Şanlıurfa-Silopi kesitinin de 2x2 olarak geliştirilmesi TINA çalışmasında tavsiye edilmiş olup, bu çalışmalara başlanılmış, 2010'a kadar tamamlanması gereken öncelikli projeler arasında zikredilmiştir.

2.3.3.5. Mersin-Suriye Yük Koridoruna Yönelik Stratejiler

Mersin kaynaklı Suriye ticareti, UND verilerine göre, 2007 yılında İran ile yapılan ticarete yakın olup, yaklaşık 19,5 Milyon Dolar civarında gerçekleşmiştir. Bu ticaretin % 61'i diğer komşu ülkelerin aksine, demiryolu ile gerçekleşmiştir. Denizyolunun payı % 14, karayolunun payı da % 25 civarındadır. Suriye ile yapılan demiryolu taşımacılığının önemli bir kısmı Yenice-Toprakkale-Fevzipaşa-Meydanekbez hattı üzerinden yapılmaktadır. T.C.D.D. bu hatta yaklaşık günlük 150 vagonluk taşıma yapmaktadır. Buna rağmen, Suriye'ye günlük 300 vagonluk bir taşıma talebi olduğu belirtilmiştir. Yine bu talebin karşılanamaması, Türkiye'den çok, Suriye demiryollarının altyapı ve işletme yetersizliklerinden kaynaklanmaktadır. Suriye tarafı, Hicaz demiryolunun yeniden canlandırılması kapsamında bu hatta altyapı iyileştirmelerinin 2010 yılına kadar sağlanacağını belirtmiştir. Bu iyileştirmeler sonucunda T.C.D.D. günlük ulaştırma talebinin tamamını karşılayabileceğini belirtmektedir. Bu demiryolu hattı, TINA-T çekirdek şebekesi içinde yer almamakta olup, çekirdek şebeke, Suriye demiryolu bağlantısının Nusaybin üzerinden olacağını varsaymıştır (Halep, Humus ve Şam'dan oluşan arzu hattı bu güzergâh üzerindedir).

Öte yandan, İskenderun-Belen-Kırıkhan-Reyhanlı-Cilvegözü karayolu TINA çekirdek şebekesindeki uluslararası karayolu hattıdır ve Suriye ve güneyi ile yapılan ticaret, karayolu taşınması ile bu hat üzerinden gerçekleşmektedir. Bu karayolu İskenderun'a kadar otoyol olarak

devam etmektedir. Bu yolun, İskenderun'dan Cilvegözü'ne kadar double yol olarak organize edilmesinin hızlandırılması, Suriye ve daha güneyindeki ülkelerle olan karayolu taşımacılığının da servis kalitesini yükseltecektir.

Bölüm 2.3.3.'de incelenen Mersin-Samsun, Mersin-İran, Mersin-İrak ve Mersin-Suriye yük koridorlarındaki taşıma ve lojistik operasyonlarına ilişkin olarak Mersin'deki konuyla ilgili kurum, kuruluş ve firmaların görüşleri, bu görüşlerin derlenmesi sonucu elde edilen sonuçlar ve bu raporun hazırlayıcıları tarafından ortaya konan stratejiler, Bölüm 2.3.5.'te yer almaktadır.

2.3.4. Lojistik Strateji Planı Çalıştay Sonuç Raporu ve SWOT Analizi

Mersin Lojistik Strateji Planı çalışmaları kapsamında, Mersin'de lojistik sektörünün paydaşlarının, sektörün çeşitli alt dallarında faaliyet gösteren şirketlerin, ilgili devlet kuruluşlarının ve yerel kuruluşların Mersin'in lojistik sektöründeki gelişimi konusundaki görüş ve düşüncelerinin alınması ve tartışılması amacıyla, 8 Kasım 2008 tarihinde bir Lojistik Çalıştay düzenlenmiştir.

Çalıştay, üç farklı çalışma grubuyla, Güçlü Yönler - Zayıf Yönler – Fırsatlar - Tehditler (SWOT) analizi ile gerçekleştirilmiş olup; SWOT çalışması sonunda, her çalışma grubundaki katılımcıların, sektöre yönelik orta, uzun ve kısa vadeli stratejiler ile ilgili düşünceleri de tartışılmış ve not edilmiştir.

Çalıştay'a, çalışma grubu moderatörleri ve raportörleri dışında, Mersin'deki farklı firma ve kuruluşları temsilen toplam 24 kişi katılmıştır.

Çalışma grupları bazında, tartışılan konular, açıklanan görüşler ve ulaşılan sonuçlar aşağıda sunulmaktadır:

Çalışma Grubu 1 – Taşımacılar (Konteyner/Gemi Acenteleri, Uluslararası ve Ulusal Karayolu Taşımacıları, Demiryolu Taşımacıları)

Moderatör: Atilla YILDIZTEKİN

Katılımcılar

Yusuf ZENCİRDEN – TCDD Liman İrtibat Koordinatörü

Hüseyin GÖKTEN - NOKTA Gemi Acent. Ulusl. Taş. ve Tic. A.Ş. Yön. Kur. Üyesi

Hüseyin ULADI - TEKNOTAŞ Ltd. Şti. Liman Operasyon Sorumlusu

Vefi KÖSEL - MİSNAK Ulusl. Taş. Teks. ve Tic. Ltd. Şti. Yetkili Müdürü

İlyas AKDENİZ - ERMAN Nakliyat İth. İhr. San. Tic. Ltd. Şti. Operasyon Sorumlusu

İbrahim KİTAPÇI - Mersin Deniz Ticaret Odası Ms. Komisyonu Şefi

Kerem KAVRAR - TURKON Kontr. Taş. ve Den A.Ş. - Mersin Şb – Ac. Md. Yrd.

Murat TURHAN – Maestro Danışmanlık A.Ş. MLSP Projesi Görevlisi

Canan TURAN – Mersin Üniversitesi Y. Lisans Öğrencisi (Raportör)

Mehmet KARAOĞLU – Mersin Üniversitesi Y. Lisans Öğrencisi (Raportör)

Güçlü Yönler

Katılımcılar tarafından, Mersin'in lojistik konusundaki güçlü yönleri olarak aşağıdaki konular not edilmiştir (önem sırası olmaksızın):

Hüseyin GÖKTEN

- Mersin'de güçlü bir grup tarafından işletilen bir liman olması,

- Limanın konumunun, hem yurtiçi, hem de yurtdışı (komşu ülkeler) karayolu bağlantılarıyla desteklenmiş olması (yakınlık, otoyollar gibi),
- Limanın, demiryolu bağlantısı ile çoklu mod (intermodal) taşıma için uygun olması,
- Irak başta olmak üzere, komşu ülkelerin lojistik ihtiyaçlarının karşılanması açısından, Mersin Limanı'nın en uygun pozisyonda olması,
- Mersin'de akademik çalışmalara yön verebilecek bir üniversitenin ve üniversite bünyesinde lojistik alt sektörleri için eğitim programlarının bulunması.

Vefi KÖSEL

- Mersin Limanı ve Serbest Bölgesi,
- Bölge artalanındaki illerin yüksek dış ticaret potansiyeli,
- Bölgede her türlü taşıma moduna uygun taşımacılık firmalarının bulunması,
- Mersin'in Türkiye'deki en büyük TIR filosuna sahip illerden biri olması.

Yusuf ZENCİRDEN

- TCDD'nin konteyner ve kargo taşıma taleplerini karşılayacak vagon kapasitesine sahip olması,
- Liman demiryolu bağlantısı ve demiryolunun bölgedeki lojistik firmalarına yakınlığı,
- Ortadoğu ve Türki Cumhuriyetler'den Mersin'e demiryolu bağlantısı,
- Tırmıl Demiryolu Yükleme İstasyonu ve Yenice Demiryolu Lojistik Merkezi projeleri,
- Mersin'de demiryolu taşımacılığı yapan firmaların bulunması.

İlyas AKDENİZ

- Mersin Limanı ve güçlü karayolu bağlantıları,
- Mersin'in Ortadoğu ve Asya ülkelerine bağlantı noktasındaki coğrafi konumu,
- Mersin'in Akdeniz Bölgesi'nde yaş meyve-sebze (özellikle narenciye) üretimindeki yüksek kapasitesi,
- Mersin'in yılın her döneminde taşımaya imkân veren ılıman iklimi.

Kerem KAVRAR

- Mersin'in elverişli coğrafi konumu,
- Transit taşıma için Doğu'ya açılan kapı olması,
- Türkiye'nin diğer limanlarına kıyasla liman maliyetlerinin düşük olması.

İbrahim KİTAPÇI

- Mersin'in uluslararası bir limana, limana komşu ve kendi rıhtımı olan bir Serbest Bölge'ye sahip olması,
- Limanın demiryolu ve otoyol bağlantıları olması,
- Limanın güçlü bir hinterlanda sahip bir bölgesel liman olarak hizmet vermesi,
- Ortadoğu, BDT ülkeleri ve Uzakdoğu yüklerinin Avrupa ve Amerika ile bağlantısının yapıldığı bir aktarma noktası konumunda olması,
- Türkiye'nin önemli akaryakıt depolama ve dağıtım merkezlerinin Mersin'de bulunması.

Katılımcıların notlarının, grup moderatörü yönetiminde tartışılması ve yeni değerlendirmeler yapılması sonucunda, Mersin'in lojistik alanında **En Önemli 5 Güçlü Yönü** olarak şu noktalar tespit edilmiştir:

1. Mersin'in, uluslararası, Türkiye ve bölge ülkeleri için önemli konumda bir limana ve limana komşu, kendi rıhtımı olan, güçlü bir serbest bölgeye sahip olması,
2. Mersin'in coğrafi konumu itibariyle, Ortadoğu, Kafkaslar ve Türki Cumhuriyetler'i Akdeniz'e ve dolayısıyla Dünya'ya bağlayan bir giriş/çıkış kapısı durumunda olması,
3. Mersin'in güçlü demiryolu ve karayolu bağlantıları ve Mersin Limanı'nın karayolu ve demiryolu bağlantıları ile uluslararası ve ulusal çoklu mod taşımacılığa uygun olması,
4. Gerek Mersin ve gerekse artalandaki illerin (Adana, G. Antep, Kayseri, Konya, K. Maraş gibi) yüksek tarımsal ve endüstriyel üretim ve dış ticaret kapasitesi ve potansiyeli,
5. Mersin Limanı'nın özelleştirilmesi ve şu anda deneyimli ve güçlü bir işletmecisi tarafından yönetiliyor olması.

Zayıf Yönler

Katılımcıların, Mersin'in lojistik alanında zayıf yönleri konusundaki düşünceleri olarak aşağıdaki konular not edildi:

Hüseyin GÖKTEN

- Lojistik sektöründe yetişmiş, kalifiye eleman eksikliği,
- Kurumsal anlamda gelişimini tamamlayamayan firmalarla iş yapma zorunluluğu ve zorluğu,
- Uzun vadeli planlar yerine kısa vadeli kar amaçlı firmaların yarattığı güven sorunu,
- Mersin'de (İstanbul'da olduğu gibi) alternatifler, vizyon, kurumsal gelişim ve verimlilik sağlamaya yönelik çalışan, danışmanlık ve teknik destek firmalarının bulunmaması,
- MDTO ve MTSO'nun lojistik firmalarını organize ederek daha verimli çalışmaya yönlendirmeye yönelik çalışmalarının tam anlamıyla yapılamaması.

Vefi KÖSEL

- Araçların liman giriş-çıkışında yaşadığı sıkışıklık ve bu sıkışıklığın karayolu trafiğini aksatması,
- Uluslararası karayolu taşımacılık firmalarının Mersin'de yoğunlaşmış olmasına rağmen, Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün Adana'ya taşınmış olması.

Yusuf ZENCİRDEN

- Demiryolunda, genel kargo ve araç yükleme/boşaltma işlemlerinin yapılması için yeterli altyapının (rampalı yollar vb.) bulunmaması,
- Demiryolu elleçleme ekipmanlarının bulunmaması ya da yetersizliği,
- Genel kargo yüklerinin taşınmasında vagon temininde gecikmeler yaşanması, bozulabilecek yükleri taşıyacak vagon bulunmaması.

İlyas AKDENİZ

- Karayolu taşımasında kalifiye eleman eksikliği,
- Mevcut araç sayısının talebin üzerinde olmasından dolayı taşıma fiyatlarının düşüklüğü,
- Özellikle Avrupa'ya çalışan şoförlerin Avrupa ülke kurallarını bilmemesinden kaynaklanan sorunlar,
- Pek çok şirketin yöneticilik vasfı olmayan kişilerce yönetiliyor olması,
- Lojistik ve taşımacılık firmalarının bölgedeki dağılık konumları.

Kerem KAVRAR

- Kaliteli işgücünün azlığı,
- İhracat potansiyelinin diğer liman kentlerine göre az olması,
- Politik sebeplerden dolayı transit taşımaya gereken önemin verilmemesi,
- Forwarding ve buna bağlı yan dalların doğru şekilde gelişmemesi,
- Sektör ile ilgili eğitim faaliyetlerine yeterince önem verilmemesi,
- Demiryollarının halihazırdaki yetersiz durumu ve gerekli yatırımın yapılmaması.

İbrahim KİTAPÇI

- Limanın, kapasite ve teknoloji açısından, yeterince verimli kullanılmaması,
- Mevcut demiryolu altyapısının yetersizliği,
- Liman depolama alanlarının yetersizliği,
- İmalatçı ya da dış ticaret firmalarının lojistik faaliyetlerini kendilerinin organize etmesi, outsourcing (3PL) kullanılmaması,
- Yetişmiş eleman eksikliği,
- Karayolu bağlantılarının fiziksel kalite eksikliği,
- Havayolu taşımacılığının yeterince yapılamaması,
- Lojistik firmalarının birbirinden kopuk şekilde ve rekabet sınırlarını zorlayıcı şekilde çalışması,

- Kombine taşımacılığın yeterince gelişmemiş olması.

Katılımcıların notlarının, grup moderatörü yönetiminde tartışılması ve yeni değerlendirmeler yapılması sonucunda, Mersin'in lojistik alanında **En Önemli 5 Zayıf Yönü** olarak şu noktalar üzerinde mutabık kalınmıştır:

1. Sektörde, yetişmiş, kalifiye eleman eksikliği,
2. Demiryolu altyapısının, elleçleme olanakları ve ekipmanının yetersizliği,
3. Mersin'de lojistik sektörünün çağdaş, etkin ve verimli çalışması doğrultusunda, mevcut firmalara danışmanlık ve teknik destek hizmeti verebilecek uzman firmaların bulunmayışı,
4. Mevcut lojistik firmalarının, uluslararası ve ulusal ölçekteki büyük birkaç firma dışında, pek çoğunun yeterince kurumsallaşmamış olması ve tam anlamıyla profesyonel bir çalışma disiplini gösterememesi, rekabet edebilirlik açısından ölçeklerinin küçük olması,
5. Mersin Limanı'na araç giriş-çıkışında yaşanan sıkışıklık ve bu sıkışıklığın, Mersin-Adana karayolu trafiğine olumsuz etkisi.

Fırsatlar

Mersin'in sahip olduğu ve olması muhtemel olanaklarla, lojistik alanında, gelecekte edinebileceği fırsatlar konusunda, katılımcıların aşağıdaki görüşleri not edilmiştir:

Hüseyin GÖKTEN

- Irak'ın yeniden yapılanması çalışmalarında, lojistik ve taşıma anlamında en önemli ve en yüksek potansiyele sahip bölgenin Mersin İli ve artalanı olması,
- Mersin Limanı işletmecisi firmanın (MIP) limana yapacağı yatırımlar ve bunun ilin ve bölgenin taşıma potansiyeline olumlu yansıtacak olması,
- Hükümet tarafından, Mersin'de bir Lojistik Köy kurulmasının planlanması ve bu plan doğrultusunda çalışmaların başlamış olması,
- Mersin-Adana arasında yeni bir havaalanı (Çukurova Havaalanı) yapılacak olması.

Vefi KÖSEL

- Mersin’de kurulması planlanan Lojistik Köy ve bu köyün lojistik alanında yaratacağı bölgesel, ulusal ve uluslararası talep,
- Bölgeye yapılması planlanan uluslararası havaalanı,
- Mersin Üniversitesi bünyesinde Lojistik Araştırma Merkezi kurulması ve lojistik alt dallarında eğitim veren programların açılması.

Yusuf ZENCİRDEN

- Hükümetin, Mersin’in lojistik üs olması yönünde karar almış olması ve bu kararın yaratacağı talep ve potansiyel artışı,
- Mersin Üniversitesi’nde Lojistik Araştırma Merkezi’nin kurulmuş olması.

İlyas AKDENİZ

- Özelleştirilmesi sonrasında limanın, taşıma hacminin ve sektördeki istihdamının giderek artması,
- Kurulması planlanan Lojistik Köy ile lojistik firmalarının daha iyi yapılacak olması.

Kerem KAVRAR

- Sektörde, büyümeye istekli, orta ve küçük ölçekli çok sayıda firma olması ve artan taşıma hacmiyle birlikte bu firmaların iş hacimlerinin de artacak olması,
- Transit taşımanın artırılması ile yeni iş ve istihdam potansiyelinin ortaya çıkacak olması,
- Mersin Limanı’nın hub liman olması yönündeki çalışmaların sektöre kazandırdığı ivme,
- Mersin’in bir diğer kalkındırıcı sektörü olarak belirlenen tarımda üretim ve kalitenin artmasının, tarım ürünlerinin ticaretini ve dolayısıyla lojistiğini artıracak olması,
- Serbest Bölge’nin kaybetmekte olduğu cazibenin yeniden kazandırılması yönündeki çalışmalar,

- Mersin'in henüz sanayi ve lojistik anlamında doymamış olmasına ve yeni yatırımlara uygun ve açık olması.

İbrahim KİTAPÇI

- Türkiye'de ilk defa yapılan Lojistik Strateji Planı çalışmasının başlatılmış ve sektör desteğiyle başarıyla sürdürülüyor olması,
- Mersin'de bir Lojistik Köy kurulmasının planlanması,
- Sektörün ve tüm Mersin İli'nin şehrin lojistik üs olması kavramı konusundan haberdar olması, bu konuyu tartışması ve destek vermesi,
- Lojistik eğitimi konusunda somut çalışmaların başlatılmış olması,
- Limanın, özelleştirme sonrasında, yükselen ve gelişen bir grafik göstermesi.

Fırsatlar konusunda da, yapılan toplu değerlendirmede, aşağıdaki 5 madde **En Önemli** olarak tespit edilmiştir:

1. Mersin'de kurulması planlanan Lojistik Köy,
2. Limanın mevcut işletmecisinin alt ve üst yapı konusunda yapmakta olduğu yatırımlar ve geleceğe yönelik potansiyeli ve talebi artırıcı çağdaş, profesyonel, rekabetçi politikaları,
3. Mersin Üniversitesi bünyesinde bir Lojistik Araştırma Merkezi ve sektöre kalifiye eleman yetiştirecek eğitim programlarının açılmış olması,
4. Komşu ülkeler ve özellikle Ortadoğu'da politik sorunların çözüm sürecine giriyor olması, bu konuda Dünya devletlerinin çabaları,
5. Yapılması planlanan uluslararası Çukurova Havaalanı.

Tehditler

Yukarıda sıralanan fırsatlarla birlikte, Mersin'in gelecekte karşı karşıya kalması olası tehditler de katılımcılarca aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

Hüseyin GÖKTEN

- Mevcut güçlü yönler ve fırsatlarla kıyaslandığında kayda değer bir tehdit görülmemektedir.

Vefi KÖSEL

- Mersin Limanı işletmecisinin, diğer Türkiye ve Akdeniz limanları ile rekabette hizmet kalitesi ve ücretler konusunda olumsuz politika izlemesi ihtimali ve bunun yaratacağı cazibe ve talep azalması,
- Özellikle Avrupa ve BDT ülkelerine yapılan taşımalarda vize ve geçiş belgesi konularında yaşanan sorunların Türk taşımacılarını olumsuz etkilemesi ve pazarın yabancı taşımacıların eline geçmesi riski,
- Yurtiçi taşımalarda yüksek yakıt ücretlerinin taşımacıları zor durumda bırakması ve maliyetleri artırması.

Yusuf ZENCİRDEN

- TCDD'ye demiryolu taşımacılığı konusunda uzman teknik personel yetiştirecek bir eğitim biriminin bulunmaması,
- Mevcut demiryolu taşıma araçlarının yenilenmemesi.

İlyas AKDENİZ

- Mevcut karayolu araç kapasitesinin yüksekliğinden dolayı haksız rekabetin ortaya çıkması,
- Yakıt fiyatlarının değişkenlik göstermesi, taşıma ücreti tespitinde sıkıntı yaşanması,
- Uluslararası karayolu taşımasında yabancı araçlara kaptırılan pazar payı.

Kerem KAVRAR

- Yeterince denetlenmeyen firmaların kuraldışı uygulamalarının, gerek sektördeki diğer kurumsal şirketlerde oluşturduğu sıkıntı ve gerekse bölgenin lojistik sektörünün itibarına verdiği zarar,
- Mersin gümrükleri ile diğer Türkiye gümrüklerindeki farklı uygulamalar,
- Serbest Bölge'nin, kullanıcı firmalarca asli amacı (depolama ve yurtdışı aktarma-transit) dışında kullanılması.

İbrahim KİTAPÇI

- Firmaların fiyat düşürmeye dayalı haksız rekabete yola açan uygulamaları,
- Dünya'da yaşanan mevcut küresel ekonomik kriz,
- Türkiye'deki lojistik pazarının büyümesiyle küresel lojistik firmalarının ülkeye ve bölgeye olan ilgisinin, bu firmalarla rekabet edecek ölçekte firmaların çok az olması nedeniyle, bölgedeki orta ve küçük ölçekli firmalar üzerinde oluşturacağı tehdit,
- Karayolu taşımacılık firmalarının giderek daha da zor koşullar altında çalışıyor olması,
- Belirli ölçüde yük taşınması yapılan Taşucu Limanı'nın marinaya çevrilmesi planları.

Bireysel notların alınması sonrasında yapılan ortak değerlendirmede, gelecekte Mersin'in lojistik sektörünü bekleyen **En Önemli 5 Tehdit** aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir:

1. Uluslararası politik ilişkilerin Türk taşımacılık ve lojistik sektörüne getirdiği sorunlar,
2. Akaryakıt fiyatlarının değişkenliği ve artan yöndeki hareketi,
3. Mersin Limanı mevcut işletmecisinin, mevcut hizmet ücret tarifelerini rekabet sınırlarının ötesinde artırma ihtimali,
4. Uluslararası karayolu taşımacılığında pazarın, giderek artan şekilde, yabancı ülke araçlarına kaptırılıyor olması,
5. Sektördeki bazı firmaların vermiş olduğu kalitesiz, kuraldışı ve kayıt dışı hizmetlerin gerek sektördeki diğer kurumsal firmalara ve gerekse Mersin'in lojistik sektörünün itibarına verdiği zarar.

SWOT analizi çalışması sonrasında katılımcılardan, Mersin'in lojistik sektörünün gelişmesi amacıyla uygulanması gereken uzun dönemli (10-15 yıl) stratejiler ve bu stratejiler doğrultusunda kısa dönemde (1-5 yıl) yapılması gerekenler konusunda görüşleri alınmıştır.

Yapılan tartışmalar sonucunda, uzun dönem stratejiler, kısa dönem stratejiler ve eylem planı şu şekilde tespit edilmiştir:

Uzun Dönem Stratejiler

- Mersin İli'nin mevcut imar ve yerleşim planı, Mersin'in bir lojistik üs olması doğrultusunda yeniden gözden geçirilmeli ve gerekirse bu hedefe uygunluk ve kolaylık sağlayacak şekilde revize edilmelidir.
- Mersin'de gerek üniversite bünyesinde, gerek diğer yerel kuruluşlar ve özel sektörde, lojistik sektörüne kalifiye eleman yetiştirme yönünde, eğitime daha fazla yatırım yapılmalıdır.
- Mersin'de lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalar, rekabet güçlerini artırmak için; satın alma, birleşme, ortaklık gibi yollarla güçlerini birleştirmeli ve ölçeklerini büyütmelidir.
- Ölçekleri büyüyen firmalar, yurtdışına açılmalı ve yurtdışında ve özellikle çevre ülkelerde de yapılanmalı, böylece talebi kaynağında kazanmalıdır.
- Belirli ürünler için ihtisas gümrükleri oluşturulması avantaj yaratacaktır.
- Lojistik sektörüne, devlet tarafından, rekabet gücünü artırıcı teşvikler sağlanmalıdır.
- Sektör bileşenlerinin ortak akıl yürütmesi ile taşıma ve lojistik maliyetlerinin düşürülmesi amaçlı projeler yapılmalıdır.
- Dünya'daki eğilime paralel olarak, lojistik faaliyetlerde çevrenin korunması konusunda projeler geliştirilmelidir.
- Özellikle denizcilikte uygulanan vergiler tekrar gözden geçirilmeli ve yarar/zarar analizleri daha özenli yapılmalıdır.
- Kısa mesafeli deniz taşımacılığı güçlendirilmelidir.

Kısa Dönem Stratejiler - Eylem Planı

- Planlanan Lojistik Köy, çağa ve geleceğe uygun şekilde, en kısa sürede hayata geçirilmeli ve tüm sektör için cazip olacak şekilde işletilmelidir.
- Çukurova Havaalanı kısa zamanda tamamlanarak faaliyete geçirilmelidir.
- Lojistik konusundaki eğitimler artırılmalı ve düzenli olarak güncellenmelidir.
- Lojistik konusunda uzman danışman firmaların Mersin’de ofis açmaları sağlanmalıdır.
- Demiryolu yatırımları bir an önce yapılmalı ve çağdaş altyapı, vagon ve ekipman iyileştirmeleri gerçekleştirilmelidir.
- Bölgede dağınık bulunan imalatçı firmaların (KOBİler) bir noktada toplanarak yeni bir lojistik odak oluşturmasını ve lojistik faaliyetlerin daha organize yapılmasını sağlamak amacıyla Organize Sanayi Bölgesi genişleme alanının etkin olarak kullanılması süreci hızlandırılmalıdır.
- Serbest Bölge’nin yeniden yapılandırılması sağlanmalı, asli amacına uygun kullanımı ve cazibesinin artırılması için, kaldırılmış olan avantajlar tekrar sağlanmalıdır.
- Deniz taşımacılığının gelişen bir türü olarak Ro-Ro taşımacılığı hacmi artırılmalıdır.

Çalışma Grubu 2 – Gümrük Müşavirleri, Antrepo İşletmecileri

Moderatör: Ferudun GÜNDÜZ

Katılımcılar

Fuat ÖZDEMİR – Önder Gümrükleme Firma Sahibi

Mustafa KILIÇATAN – TEKNOTAŞ Ulusl. Taş. A.Ş. Antrepo Müdürü

Seyfettin DEMİR – Özge Antrepo Antrepo Müdürü

Sabit AHMETLER – Nokta Gümrüklü Antrepo Ltd. Şti. Yöneticisi

Dilay EKİZ – Mersin Üniversitesi Y. Lisans Öğrencisi (Raportör)

Güçlü Yönler

Katılımcılar tarafından, Mersin'in lojistik konusundaki güçlü yönleri olarak aşağıdaki konular not edilmiştir (önem sırası olmaksızın):

Seyfettin DEMİR

- Mersin'de lojistik sektöründeki yüksek işgücü kapasitesi,
- Dış ticaretten sorumlu Devlet Bakanı'nın Mersin Milletvekili olması,
- LODER'in Mersin'de ofisinin bulunması.

Fuat ÖZDEMİR

- Mersin Limanı ve Serbest Bölge,
- Mersin Limanı'nın, İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nin Akdeniz'e çıkış kapısı olması,
- Mersin'de uluslararası deniz taşımacılığı sektörünün güçlü olması (acenteler vb.), çok sayıda antrepo bulunması,
- İlde sivil toplum örgütlerinin aktif olması,
- Mersin Üniversitesi'nin, lojistik sektöründeki gelişmelere destek vermesi,
- Sektördeki şirketlerin değişime ve kurumsallaşmaya açık olması,
- Çok sayıda Gümrük Müşavirliği firması bulunması.

Sabit AHMETLER

- Lojistik merkez kurulması anlamında, uygun arazilerin mevcut olması,
- Suriye ile ilişkilerimizin giderek artıyor olması.

Ferudun GÜNDÜZ

- Mersin Limanı ve Serbest Bölge,
- Uygun coğrafi konum,
- Bölgenin yüksek tarımsal ve sanayi üretim potansiyeli.

Katılımcıların bireysel görüşlerinin yanı sıra, ortak tartışmada ortaya konulan güçlü yönler aşağıdaki gibi tespit edilmiştir:

- Limanın demiryolu bağlantısı ile çoklu taşımaya imkân vermesi,
- Limanın özelleştirilmesi ve şu anki deneyimli işletmeci,
- Mersin'in Türkiye'de İstanbul'dan sonra en büyük TIR filosuna sahip ikinci şehir olması.

Sonuç olarak, 2. Çalışma Grubu'nda, **En Önemli 6 Güçlü Yön** olarak şu noktalar üzerinde mutabık kalınmıştır:

1. Mersin'in uygun coğrafi konumu, jeo-stratejik önemi,
2. Mersin Limanı ve Serbest Bölge'nin mevcudiyeti,
3. Mersin Üniversitesi bünyesinde bir Lojistik Araştırma Merkezi'nin kurulmuş olması, MYO bünyesinde lojistik alt dalları konusunda eğitim programlarının bulunması, Üniversite'nin lojistik sektöründe gelişmeye destek olması,
4. Mersin'de sektörün alt dallarında deneyimli, köklü firmaların bulunması, Türkiye ölçeğinde gerekli altyapının belirli düzeyde oluşturulmuş olması, sivil toplum kuruluşlarının desteği,
5. Kongre Merkezi gibi yatırımların, turizm ve fuarcılık alanındaki faaliyetlerin lojistik sektörünü desteklemesi,
6. Karayolu taşıma filosunun yeterli olması.

Zayıf Yönler

2. Çalışma Grubu katılımcılarının Mersin'in lojistik alanında zayıf yönlerine ilişkin görüşleri de şu şekildedir:

Seyfettin DEMİR

- Sektörün alt bileşenlerini oluşturan firmalar arasında, daha etkin bir lojistik hizmet sağlama yönünde, koordinasyon eksikliği.

Fuat ÖZDEMİR

- Direkt genel lojistik eğitimi veren bir eğitim kuruluşunun bulunmaması,
- Sektörün ileriye dönük çalışmalarına baz oluşturacak güvenilir resmi veri tabanı olmayışı,
- Lojistik sektörüne yönelik, tüm sektörün kullanabileceği, ortak yazılımların olmayışı,
- Liman giriş-çıkış trafiğinde yaşanan sorunlar,
- Yerel yönetim ve diğer yerel kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlanamaması,
- Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün Adana'ya taşınması.

Sabit AHMETLER

- Kanun ve mevzuatlarda birbiriyle çelişen kuralların bulunması,
- Lojistiğin sadece taşımacılık olarak algılanması, diğer alt dallara gereken önemin verilmemesi,
- Kombine lojistik hizmeti veren firma sayısının az olması,
- Teşvik mevzuatının lojistik sektörünün gelişimine uygun olmaması,
- Lojistik alt bileşenleri (nakliyeciler, gümrükçüler, antrepolar) arasında koordinasyon eksikliği,
- Antrepo fiyatlarındaki istikrarsızlık,
- Sektör temsilcilerinin ortak stratejiler üretmek üzere bir araya gelememeleri,
- İlde, doğrudan lojistiğe yönelik bir derneğin bulunmayışı.

Mustafa KILIÇATAN

- Sektörde yeterli örgütlenmenin olmayışı,
- Antrepolarda kalifiye eleman sıkıntısı.

Ferudun GÜNDÜZ

- Lojistik sektöründe kalifiye eleman yetersizliği,
- Demiryolu altyapısının yetersizliği,
- Lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalara teknik destek verecek uzman firmaların olmaması,
- Sektördeki firmaların genelde küçük ölçekli olması,
- Limana giriş-çıkışlarda yaşanan trafik sıkışıklığı.

Yine ortak tartışma bölümünde zayıf yanlar olarak aşağıdaki noktalar da ortaya konmuştur:

- Depo ve antrepoların bölgedeki dağınık yerleşimi,
- Devletin lojistik sektörüne yönelik teşviklerinin olmaması.

En Önemli 5 Zayıf Yön olarak aşağıdaki konular belirlenmiştir:

1. Sektörle ilgili olarak, yerel yönetim, kamu kuruluşları ve özel şirketler arasında koordinasyon ve eşgüdüm zayıflığı,
2. Ulaştırma ve lojistik konularında mevcut bir master plan bulunmayışı,
3. Lojistik sektörünü destekleyici devlet teşviklerinin olmaması,
4. Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün Adana'ya taşınmış olması,
5. Lojistik sektöründeki mevcut işgücünün büyük kısmının eğitimsiz olması.

Fırsatlar

Gelecek dönemde, Mersin İli'nin lojistik alanında gelişimine yardımcı olabilecek fırsatlar olarak aşağıdaki noktalar değerlendirilmiştir:

- Devletin Mersin'de bir lojistik köy kurulması yönündeki planları,
- Orta Doğu'daki politik sorunların çözüm yoluna girmesi,
- Çukurova Havaalanı projesi,
- GAP'ın tamamlanması yönündeki devlet kararı ve GAP'ta üretilecek ürünlerin en yakın deniz çıkış kapısının Mersin olması,
- Gelişen Orta Doğu ve Orta Asya pazarları,
- Mersin ve Samsun limanlarının demiryolu ile etkin şekilde bağlanması projesi,
- Çin limanlarının kapasitelerini dolduruyor olmaları,
- Irak'ın yeniden yapılandırılması halinde başta inşaat malzemeleri olmak üzere çok miktarda kargonun Mersin üzerinden sevk edilecek olması,
- Mevcut SEKA Limanı'nın ihtiyaç halinde genel kargo limanına dönüştürülebilecek olması,
- Sivil toplum örgütlerinin ve özellikle RIS Mersin Lojistik Platformu'nun devam eden çalışmaları,
- Dış ticaretten sorumlu Devlet Bakanı'nın Mersin milletvekili olması ve Mersin'in lojistikle kalkınmasına devlet nezdinde büyük önem ve destek veriyor olması.

Sonuç olarak, **En Önemli Fırsatlar** şu şekilde tespit edilmiştir:

1. Sektörün tüm paydaşlarının temsil edildiği, Lojistik Platformu'nun kurulmuş olması ve halen sektörün rasyonel gelişimi yönünde çalışmalarını sürdürüyor olması,
2. Komşu ülkelerle ikili serbest ticaret anlaşmaları imzalanıyor olması, komşularla dış ticaretin artma eğilimi, Irak'ta barış ve yeniden yapılandırma yönünde atılan adımlar,
3. GAP'ın tamamlanması yönündeki hükümet iradesi,
4. Limanın özelleştirilmesi ile verimliliğinin artması,
5. TCDD'nin Yenice'deki lojistik köy yatırımı,
6. Dış ticaretten sorumlu Devlet Bakanı'nın Mersin milletvekili olması ve Mersin'in lojistikle kalkınmasına devlet nezdinde büyük önem ve destek veriyor olması.

Tehditler

Mersin’de lojistik sektörünün gelişimi konusunda karşılaşılabilecek mevcut ve muhtemel tehditler de aşağıdaki gibi tespit edilmiştir:

- Devlet bürokrasinin değişime karşı direnci,
- Lojistik Master Planı’nın hazırlanmasında geç kalınmış olması ve bu yüzden lojistik sektörünün dağınık bir yapıda olması,
- Mevcut mevzuatın yarattığı sorunlar ve kısıtlamalar, mevzuatı uygulayanların farklı uygulamaları, uyumsuzlukları, eşgüdümsüzlük ve yetki çatışmaları,
- Fazla mesai sisteminin suistimal edilmesi,
- Dış ticaret ve lojistik konusunda faaliyet gösteren resmi kurumların, diğer örgütlerin ve özel şirketlerin uyumsuz çalışması, çekişme ve tartışmaları,
- Mersin dışında kurulan ihtisas gümrükleri nedeniyle bazı iş kollarının (ayakkabı, makine imalatı vb.) Mersin’den uzaklaşması,
- Transit yüklerin antrepolara kabul edilmemesi,
- Mersin’e yoğun göç nedeniyle eğitimsiz nüfusun giderek artması,
- Liman trafiğinin şehir içi ve şehirlerarası trafiği sıkıntıya sokması,
- Habur sınır kapısında yaşanan sıkışıklık ve beklemeler,
- Liman hizmet ücretlerinin artması,
- Uluslararası karayolu taşımasında vize ve geçiş ücretlerinin artması.

Sıralanan bu ***Tehditlerin En Önemlileri*** olarak da şu noktalar üzerinde mutabık kalınmıştır:

1. Mevzuatın güncellenmemesi dolayısıyla yaşanan sıkıntılar ve uygulayıcıların sektörle uyumsuz çalışmaları,
2. Fazla mesai uygulamasının getirdiği ek maliyet ve fazla mesainin suistimal edilmesi,
3. Lojistik firmalarının ve antrepoların plansız ve dağınık büyümesi,
4. Mersin’e yoğun göçün yönetilememesi sonucu oluşan istihdam ve güvenlik sorunları,
5. Habur sınır kapısında yaşanan sıkışıklık.

Çalışma Grubu 3 – Lojistik Merkez Lokasyon Analiz Grubu

Moderatör: Doç. Dr. Murat ÇELİK

Katılımcılar

İbrahim DOĞAN – Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü Şube Müdürü

Fevzi FİLİK – Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Proje Uzmanı

Nuri PEKER – Mersin Uluslararası Liman İşletmesi A.Ş. Gn. Md. Yrd. Vek.

Denizhan ÖZCAN – Mersin Defterdarlığı Harita ve Kadastro Mühendisi

Cemal AKIN – Seçil Plastik Satınalma Şefi

Soner KURTULUŞ – Seçil Plastik Sevkiyat ve Depo Şefi

Prof. Dr. Süleyman TÜRKEKEL – Çağ Üniversitesi Öğretim Üyesi

Doç. Dr. Ayşe ŞAHİN – Mersin Üniversitesi Öğretim Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Ender GÜRGEN – Mersin Üniversitesi Öğretim Üyesi

İlkin ESMER – Mersin Üniversitesi Y. Lisans Öğrencisi (Raportör)

Bu çalışma grubunda, diğer gruplarda yapılan lojistik sektörünün SWOT analizi çalışması uygulanmamış olup; Mersin’de yapılması planlanan lojistik merkezi (lojistik köyü) için uygun lokasyonlar tartışılmış ve analizi yapılmıştır.

Katılımcıların arazi konusundaki görüşleri aşağıdaki gibi not edilmiştir:

Süleyman TÜRKEKEL

Daha önce MESİAD tarafından yapılan bir çalışmada, diğer alanlar maliyet açısından uygun olmadığı için, Toroslar bölgesi seçilmişti. Alternatif alanların detaylı SWOT analizleri yapılması gerekir. Yenice bölgesi de uygun olabilir. Otopanın güney kısmının, lojistik yerine, turizm yatırımlarına ayrılması daha uygun olur.

Çevre sağlığı açısından (egzos gazları vb.) Toroslar bölgesinde olması daha uygun olabilir. Toroslar bölgesinde rüzgar bu gazları dağıtabilir. Liman yakınları öncelikli tercih olmalıdır, ancak geçmişte uygun planlama yapılmadığından bu bölgede arazi bulmak mümkün olmayabilir.

Yrd. Doç. Dr. Ender GÜRGEN

Lojistik merkezin yeri neresi olursa olsun, yer belirlendikten sonra bölge bir cazibe merkezi olacağından, etrafında hızlı bir yapılaşma görülecektir. Bu yüzden ileride genişleme ihtimali de göz nnden tutularak alan dikkatli belirlenmelidir.

İbrahim DOĞAN

ay ve ilek mahalleleri hâlihazırda sorunlu bir yapılaşma göstermektedir. Bu bölgelerdeki yerleşim bir kentsel dönüşüm projesiyle başka bir bölgeye kaydırılarak, bu bölge lojistik merkez için kullanılabilir. Karayolu ve demiryoluna bitişik bir bölgedir.

Fevzi FİLİK

Lokasyon, otoyola komşu bir bölgede seçilmelidir. Limana erişim ve tren yolu bağlantısı da dikkate alınmalıdır. Limana çok yakın bir alan, limanın genişlemesini kısıtlayabilir.

Nuri PEKER

Serbest Bölge'nin mevcut alanı, genişleme alanı ve Toros Gübre arazisinin Batı kısmından bir bölüm, toplu olarak lojistik merkez alanına dönüştürülebilir. Bu alan hem limana bitişik hem de Tırmıl'da yapılmakta olan yeni demiryolu terminaline çok yakındır.

Cemal AKIN

Yer tespitinde, limana yakınlık ve tüm taşıma modlarına kolay erişim en önemli kriterler olmalıdır.

Denizhan ÖZCAN

Mersin'in yakın çevresinde, belirtilen tüm özelliklere sahip bir alan bulmak çok güç. Biraz daha uzak olarak, Toroslar Belediyesi bölgesinde, Toroskent kurulması planlanan alanda olabilir. Ayrıca, Ataş bölgesinde de geniş alanlar var (bu öneri, bu alanlar petrol depolanmasında kullanıldığı için kabul görmedi).

Doç. Dr. Ayşe ŞAHİN

Daha doğuya (Tarsus yakınlarına) gidilebilir. Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi civarları olabilir. Otoyolun ya da D-400 karayolunun güneyi olabilir (bu öneri, bu alanlarda turizm projeleri planlandığı için kabul görmedi). Otoyolun kuzeyi de düşünülebilir, ancak arazi yapısı uygun olmayabilir.

Doç. Dr. Murat ÇELİK

En önemli ölçüt, taşıma hatlarına yakınlık olmalıdır. Tercihen kamu arazisi kullanılmalıdır. Belediye mülkiyetinde bir arazi olursa kamulaştırma söz konusu olabilir. Mersin için, gelecekteki genişleme rezervi ile birlikte 2.000 dönümlük bir alan yeterli olacaktır. Kamu-özel sektör ortaklığı ile yapılabilir. Tercihen 1., 2., ya da 3. sınıf tarım arazisi olacaktır. Bu araziler, belediye aracılığı ile Tarım Bakanlığı'ndan talep edilebilir. Uzaklık faktörü, taşıma maliyeti (yakıt giderleri) açısından önemli.

Katılımcıların ortak kararları sonucunda, **En Uygun Alan Alternatifleri**, şu an için, aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Çay ve Çilek Mahalleleri
- Toros Gübre'nin doğu ve batı yanındaki boş alanlar
- Otoyolun kuzeyi
- Toroskent'in kurulması planlanan alanları

2.3.5. Mersin Yerel Yönetimi ve Özel Sektörü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Bölüm 3.4.'de detayları ve sonuçları verilmiş olan, 8 Kasım 2008 tarihli Lojistik çalışmayı sonrasında, Mersin Lojistik Strateji Planı'nın, geleceğe yönelik olarak Uzun Dönem Stratejileri ve Kısa Dönem Eylem Planı bölümlerinin hazırlanma çalışmaları kapsamında, Mersin'deki taşımacılık ve lojistik sektörüyle doğrudan ya da dolaylı olarak ilgili görülen devlet kurum ve kuruluşları, yerel yönetim unsurları, sivil toplum kuruluşları ve önde gelen sektör firmalarının yetkilileri ile yüz yüze görüşmeler yapılmış ve görüşleri, beklentileri, istek ve şikayetleri not edilmiştir.

Belirtilen görüşmeler için 48 kurum ile temas kurulması planlanmış olup; bunlardan 35'inin yetkilileri ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşme yapılan kurumlar aşağıda listelenmiştir:

1. Mersin Defterdarlığı (Mustafa KILIÇASLAN - Defterdar)
2. Mersin Uluslararası Liman İşletmesi A.Ş. (Kürşat TEZKAN - Gen. Md. Yrd.)
3. Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı (Bülent YÜREKLİ - İşl. Ve İştirakler Daire Bşk.)
4. Mersin Serbest Bölge İşletmecisi A.Ş. (Edvar MUM - Gen. Md., Betül BARBUR – Gen. Md. Yrd.)
5. Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (Cenk CENKÇİMENOĞLU – Genel Md.)
6. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (Şerafettin AŞUT – Yön. Kur. Bşk.)
7. Mersin Deniz Ticaret Odası (Cihat LOKMANOĞLU – Yön. Kur. Bşk., Jozef ATAT – Yön. Kur. Bşk. Yrd., Halil DELİBAŞ – Gen. Sekr. Yrd.)
8. Lojistik Platformu Eğitim Çalışma Grubu (Saruhan Özerk İLBEYİ – Mersin Üniv. Öğr. Gör.)
9. Lojistik Platformu Karayolu Çalışma Grubu (Mehmet DENİZ – Erman Nakliyat Sahibi)
10. Lojistik Platformu Denizyolu Çalışma Grubu (Jozef ATAT, Halil DELİBAŞ)
11. Lojistik Platformu Liman, S. Bölge Çalışma Grubu (Kürşat TEZKAN)
12. Lojistik Platformu Tanıtım Çalışma Grubu (Mehmet DENİZ)
13. Lojistik Platformu Koordinasyon Çalışma Grubu (Fuat ÖZDEMİR – Önder Gümrükleme Sahibi)
14. Lojistik Platformu Ar-Ge Çalışma Grubu (Fevzi FİLİK – RIS Mersin Proje Uzmanı)
15. Akdeniz İhracatçı Birlikleri (Selami GEDİK – Genel Sekreter)
16. Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü (Süleyman TOSUN – Başmüdür)
17. Çukurova Kalkınma Ajansı (Murat TORUN – Mersin Şb. Uzmanı)
18. UND Mersin Temsilciliği (Nevaf KILIÇ – Kılıç Grup Gen. Md.)

19. RODER Mersin Temsilciliği (Mehmet DENİZ)
20. Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü (Hasan ÖZKAN – Planlama Md.)
21. Mersin Sanayici ve İşadamları Derneği (Mustafa GÜLER – Yük. İstişare Kons. Üyesi)
22. Mersin Üniversitesi (Doç. Dr. Mehmet İ. YAĞCI – SBMYO Müdürü)
23. Türk Arap İşadamları Derneği (Doğan NARİN – Yön. Kur. Bşk.)
24. Mersin Genç İşadamları Derneği (Kasım TANRIÖVER – Yön. Kur. Bşk.)
25. Mersin İl Özel İdaresi (Ahmet ZAHTEROĞLU – Genel Sekreter)
26. Mersin İl Genel Meclisi (Adem Serin – Başkan)
27. İnşaat Mühendisleri Odası Mersin Şb. (Hikmet GÜNDÜZ – Yön. Kur. Üyesi)
28. Nokta Lojistik (Hüseyin GÖKTEN, Sabit AHMETLER – Yön. Kur. Bşk. Yrd.)
29. Teknotaş A.Ş. (Selçuk UYSAL – Personel Md.)
30. Sel Lojistik A.Ş. (Atahan ÇUKUROVA – Yön. Kur. Bşk. Vekili)
31. ATAKO A.Ş. (Jozef ATAT – Firma Sahibi)
32. İmisk A.Ş. (Gündüz ŞENEL – Operasyon ve Pazarlama Md.)
33. Soda Sanayi A.Ş. (Tuğrul YAZICIOĞLU – Lojistik Md.)
34. Toros Gübre A.Ş. (Necat HAKSAL – Gen. Md.)
35. GİŞKAD–Girişimci İş Kadınları Derneği (Cavidan DEMİRAG – Başkan)

Listelenmiş olan kuruluşların yetkilileri ile yapılan birebir görüşmelerde alınan notlar, EK 2.1’de sunulmuştur. Yukarıda görüleceği gibi, aynı kişinin birden fazla kurum, kuruluş ya da firmanın yetkilisi olması durumunda temsil ettiği tüm unsurlar için tek bir görüşme yapılmıştır.

Bire bir görüşmeler sonrasında; fikirleri alınmış olan oda, sivil toplum kuruluşları, kamu kurum ve kuruluşları, Üniversite, Lojistik Platformu üyeleri ve özel sektör firma temsilcilerinden oluşan bir grupta tekrar bir araya gelinerek; Lojistik Strateji Planı hakkında, toplantı öncesinde birebir görüşme sonuçlarından yola çıkılarak, Sayın Atilla Yıldıztekin tarafından hazırlanan, 25 adet yerel stratejinin önceliklerinin belirlenmesi çalışması yapılmış ve konu üzerinde görüş alışverişinde bulunulmuştur.

Toplantıda öncelik sırası belirlenen stratejiler ve buna ilişkin ayrıntılı açıklama Bölüm 5’te verilmiştir.

25 yerel stratejinin önceliklerinin belirlenmesinin ardından, katılımcıların uzun vadeli stratejiler konusunda genel görüşleri de alınmıştır. Katılımcılar, özetle aşağıdaki hususlarda görüş belirtmişlerdir:

- Akaryakıt ürünlerinin tehlikeli madde niteliği nedeniyle, gerek depolanması gerekse taşınması konusunda Çukurova (Mersin, Adana, İskenderun) Bölgesini de kapsayacak, Irak-İran ve Kuzey-Güney koridorlarını da dikkate alan özel bir Akaryakıt Lojistik Strateji Planı hazırlanması yararlı olacaktır.
- Mersin Limanı genişletilmelidir.
- Lojistik Strateji Planı'nın kente sağlayacağı istihdam boyutuna da dikkat çekilmeli ve buna hazırlık için eğitim çalışmaları da hızlandırılmalıdır.
- Ulaştırma Bakanlığı, lojistiğin planlayıcısı bir kurum olması gerekirken daha çok demiryolu taşımacılığına yoğunlaşmakta ve diğer taşıma modlarını ihmal eder gözükmektedir. Bu anlayışın değişmesi gerekmektedir.
- Turizmin lojistiği de önemlidir ve bu nedenle gelecek büyük yolcu gemilerine uygun rıhtımlar gereklidir. Otobüs terminalinin de şehrin dışına taşınması uygun olacaktır.
- Liman, genişleme olanakları açısından Serbest Bölge'den yararlanmalıdır.
- MIP, bazı yükleri dışarıda kendisi elleçlemeye başlamıştır. Bu durum, lojistikçiler için bir tehdit oluşturabilecektir.
- Liman giriş-çıkış trafiği Mersin-Adana yolunu kilitlemektedir. En kısa sürede alternatifler oluşturulmalıdır.
- 25 adet yerel strateji, eş düzeyde olmadığından, bunların bir sıralamaya konması da doğru olmayacaktır. Bu stratejilerin uygulanması, performansların ölçülmesi aşamalarında da sıkıntı doğurabilecektir.
- Kent içi ve kent dışı kavramlarının netleşmesi gerekmektedir.
- Şehir Plancıları Odası; 1/100.000'lik Çevre Düzeni Planı'na itiraz etmiştir ve bu itirazın lehinde bir karar çıkmasını beklemektedir. Bu aşamada kentin gelişimine uygun yeni çalışmalar da yapılması şansı doğabilecektir.
- RİS-Mersin projesi kapsamında kurulan diğer platformlarla da işbirliği içerisinde olmak ve bilgileri paylaşmakta yarar olacaktır. Çünkü platform çalışmalarının birbiriyle örtüşen alanları olabilmektedir. Turizm lojistiği, tarım lojistiği vb.

- Mersin-Samsun Otoyolu, Antalya'dan Antakya'ya kadar olan Akdeniz Sahil Yolu projesi, Mersin-Tarsus yolunun 3 şeride çıkartılması, Konya-Mersin hızlı tren projesi ve Ankara-Adana Otoyolu'nun tamamlanması bölgemiz için önem taşımaktadır. Bu projelerin fayda/maliyet analizleri de dikkatli yapılmalıdır.
- Lojistik Köy tanımı yerine, Lojistik Merkez ya da Organize Lojistik Bölgesi kavramlarının kullanılması daha doğru olabilir.
- Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve alt birimlerinin Lojistik Plan ve Lojistik Merkez'e yeterince ilgileri sağlanamamıştır. Bu konuda, yaklaşan yerel seçimler öncesi;
 - i. Sivil Toplum Kuruluşları (STK), Oda Başkanlıkları tüm adaylara Lojistik Merkez'in önemini özetle anlatıldığı yazılar göndermelidir.
 - ii. MTSO'yu ziyaret eden konuklara bu konuda bilgi verilmelidir.
 - iii. Mevcut başkan, yurtdışında bir lojistik merkeze götürülerek bu yatırımın ne kadar önemli bir işlevi olduğu konusunda aydınlatılmalıdır,
 - iv. Gerek mevcut, gerekse gelebilecek yeni Büyükşehir Belediye Başkanı'mız ve alt ekibinin bu projenin önemini kavraması ve projeye ısınıp sahip çıkmaları son derece elzemdir. Bunun için Lojistik Strateji Planı'nı hazırlamakta olan şirketin, Lojistik Platformu'na ve MTSO'ya vereceği rapor özetinin, tüm partilerin Büyükşehir Belediyesi Başkan adaylarına göndermesi sağlanmalıdır.
 - v. Farklı bir görüş olarak; "Bir kentin Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na aday olacak kişinin, uzun dönemden beridir basında yer alan ve kentin en önemli kalkınma projelerinin başında gelen bu hususta kendisinin bilgi edinme ihtiyacı doğrultusunda bir arayışa girmesi ve bilgilenmesi, projeye sahip çıkması gerekmektedir ve bu Lojistik Merkez'i algılayamayan kişi, bu kente Büyükşehir Belediye Başkanı olamaz" denilmiştir.
 - vi. Büyükşehir başkan adaylarına; nasıl bir Mersin beklediğimizin özellikle Platform başkanları tarafından, ayrı ayrı anlatılması gerekmektedir. Onlar da bize projelerini anlatmalıdırlar.
 - vii. Seçim öncesi taahhütte bulunan, Lojistik Merkez projesini programına koyan, sahip çıkacağını belirten ve seçilen başkanlar seçim sonrasında da yakından takip edilmelidir.
 - viii. Kamuya açık her platformda Lojistik Merkez konusu tartışılmalı ve karar vericiler üzerinde bir baskı oluşturacak lobi faaliyetleri güçlendirilerek devam ettirilmelidir.

2.4. MERSİN LOJİSTİK PLATFORMU FAALİYETLERİ ¹⁸

Mersin Lojistik Platformu; Mersin için lokomotif sektörlerden birisi olan lojistikteki sorunları çözmek ve Mersin'in lojistikteki yol haritasını çizmek için oluşturulmuş bir organizasyondur. Temelini işbirliği ve iletişim kavramlarının oluşturduğu bu platform çeşitli kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları ve özel şirketlerin katılımıyla 26 Haziran 2007'de kurulmuştur.

Gönüllülük esası ile Mersin lojistik sektöründeki önemli paydaşları bir araya getiren Mersin Lojistik Platformu'nun hedefi; Mersin İli'ni ülkesel ölçekteki geniş hinterlandında bulunan iller, Orta Doğu ve Bağımsız Devletler Topluluğu'na (CİS) yönelik olarak "lojistik üssü" yapmaktır.

Herhangi bir kar amacı gütmeyen Platform, ayda en az bir kez tüm paydaşların katılımıyla toplanarak çalışmalarını yürütmektedir. Çeşitli çalışma grupları altında bugüne kadar gerçekleştirilen faaliyetler şunlardır:

- Mersin için kısa ve orta vadede uygulanması düşünülen lojistik eylem planı hazırlandı ve uygulamaya geçildi.
- Mersin Lojistik Master Planı'nın dışarıdan hizmet alımı yolu ile profesyonel bir kuruluşa hazırlanması için maddi kaynak temini sağlandı ve ihalesi yapılarak çalışması başlatıldı.
- Mersin'de uluslararası lojistik merkezi kurulması için Dış Ticaret Müsteşarlığı ile koordineli çalışmalara başlandı.
- Mersin İli'nin lojistikteki mevcut durumunu gösteren raporlar hazırlandı.
- Lojistik alanında eğitim veren çeşitli kurumlarla işbirliği yapıldı.
- Avrupa'daki lojistik şehir kavramı oturmuş iyi örnekleri incelemek için çalışma gezileri düzenlendi.
- Mersin'in lojistikteki imkânlarının tanıtımı için çalışmalar yapıldı.
- Ulusal ve uluslararası fon kaynakları için lojistik alanında çeşitli projeler hazırlandı.

¹⁸ Kaynak: Mersin Lojistik Platformu web sayfası (www.mersinlojistikplatformu.org)

- Mersin’de gerçekleştirilmesi düşünölen lojistik yatırımları için kamu kurumlarıyla görüş alışverişinde bulunuldu.

Mersin Lojistik Platformu’nun vizyonu ve misyonu da aşğıdaki şekilde tanımlanmıştır:

Vizyonu:

Mersin İli’ni ölkesel ölçekteki geniş hinterlandında bulunan iller, Orta Doğu ve Bağımsız Devletler Topluluğuna (CIS) yönelik olarak "Uluslararası Lojistik Üssü" yapmaktır.

Misyonu:

- Ulusal ve uluslararası alanda rekabet edebilirlikte önemli yeri olan lojistik sektörünün bölgemizde geliştirilmesi.
- Lojistik sektöründe konusunda örnek yaratıcılık çalışmaları, projeleri tasarlamak ve gerçekleştirebilmek.
- Sektörün tüm paydaşlarını bir araya getirerek ortak hedef ve amaçlara birlikte hareket etmektir.

Mersin Lojistik Platformu üyeleri, aşğıdaki gibidir:

Ad-Soyad	Kurum
Jozef ATAT	Atako Ulus. Taş. Tic. Ltd. Şti.
Atahan ÇUKUROVA	Sel Lojistik A.Ş.
Ahmet Hikmet ŞAHİN	Mersin Valiliği
Bölent YÜREKLİ	Mersin Büyükşehir Belediyesi
Fuat ÖZDEMİR	Önder Gümrükleme Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti.
Tuğrul YAZICIOĞLU	Şişe Cam A.Ş.
Mehmet DENİZ	RODER-Mersin
Kürşat TEZKAN	Mersin Liman İşletmesi A.Ş. (MIP)
Halil DELİBAŞ	Mersin Deniz Ticaret Odası
Ayşe ŞAHİN	Mersin Üniversitesi
Saruhan Özerk İLBEYİ	Mersin Üniversitesi
Erkut ALTUNTOP	Çukurova Kalkınma Ajansı
Murat TORUN	Çukurova Kalkınma Ajansı
Nevaf KILIÇ	UND-Mersin
Yusuf ZENCİRDEN	T.C.D.D.
Betöl BARBUR	MESBAŞ
Bora GÜNER	Arkas Lojistik A.Ş.
Mehmet İ.YAĞCI	Mersin Üniversitesi
Fikret ZORLU	Mersin Üniversitesi
Fevzi FİLİK	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası

Tablo 2.13: Mersin Lojistik Platformu Üyeleri

Mersin Lojistik Platformu’nun Lojistik Taslak Eylem Planı da EK 2.2’de sunulmuştur.

2.5. STRATEJİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ ve MERSİN İLİ MASTER PLANI STRATEJİLERİ

Raporun önceki bölümlerinde detayları verilen ve etkileri açıklanan taşımacılık ve lojistik stratejilerinden, Mersin bölgesini etkileyecek olanların ayrıştırılması, gruplanması ve bu stratejilere bağlı olarak Mersin Strateji Master Planı'nın hazırlanması gerekmektedir. Aşağıda, farklı başlıklar altında sunulan küresel taşımacılık ve lojistik stratejileri, AB'nin küresel stratejiler ışığı altında kendi ekonomik bölgesi içinde uygulamaya başladığı stratejiler ve ülkemizde çeşitli devlet kuruluşları tarafından taşımacılığın ve lojistiğin gelişmesinde etkisi olan milli stratejilerimiz listelenmiştir. Bu listelerde yer alan tüm stratejiler, küresel stratejiler ve AB stratejileri ile birleştirilmeli ve Mersin bölgesinde uygulanacak yerel stratejiler belirlenmelidir.

Bu rapor, Mersin yerel stratejilerinin, küresel, AB ve milli stratejilere de bağlı olarak belirlenmesini amaçlamaktadır. Ayrıca, yerel otoritelerle yapılan görüşmelerde ortaya çıkan stratejiler ve istekler de "Mersin Yerel Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri" olarak aşağıda yer almaktadır. Küresel, AB ve Milli stratejilerimiz için yorum yapılmamış (ki bu stratejilerin açıklamaları yukarıdaki bölümlerde detaylı olarak verilmişti), yerel stratejilere açıklamalar getirilmiş ve raporun üçüncü bölümünde bu stratejiler ışığında yol alınarak ve planlama yapılarak gruplandırılmıştır.

Küresel (Uluslararası) Stratejiler

Dünya ticareti üzerinde etkili olan kurumların taşımacılık ve lojistik ile ilgili stratejileri şunlardır;

Genel Stratejiler:

- Dünya ticaretinin arttırılmasının önündeki engeller kaldırılmalıdır.
- Global ticarete ekonomik kayıplar önlenmelidir.
- Ticari mal hareketinin hızlandırılması sağlanmalıdır.
- Ticaret ve taşıma belgelerinin harmonizasyonu sağlanmalıdır.
- Ticari sözleşmeler standart hale getirilmeli ve tüm dünyada aynı formatta kullanılmalıdır.

- Devletin ticaret ve taşımacılık üzerindeki yavaşlatıcı etkisi azaltılmalıdır.
- Taşımacılık ile ilgili devlet tekelleri kaldırılmalıdır.
- Yük ve kargo güvenliği sağlanmalıdır.
- Transit ticaret geliştirilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Taşımacılıkta ortak dil ve işaret sistemi kullanılmalıdır.
- Taşıma ile ilgili kurallar belirlenmeli ve uygulanmalıdır.
- Küresel taşıma koridorları oluşturulmalıdır.
- Ekonomik işbirlikleri teşvik edilmelidir.
- Taşımacılığın çevre üzerindeki olumsuz etkileri hafifletilmelidir.

Karayolu Taşması:

- Aşırı araç yüklemeleri engellenmelidir.
- Şehir içi yük dağıtım sistemleri geliştirilmelidir.

Demiryolu Taşması:

- Demiryollarının kullanımı yaygınlaştırılmalıdır

Denizyolu Taşması:

- Limanlar özel sektör işletmesi olarak kullanılmalıdır.
- Deniz taşımacılığı geliştirilmelidir.
- Limanlar ihtisas limanı haline getirilmelidir.
- Ülkelerin birbirine değdiği noktalar olan limanlarda hizmetlerin standardizasyonu sağlanmalıdır.
- Yakınyol deniz taşımacılığı teşvik edilmelidir.

Havayolu Taşımı:

- Hava kargo taşıması geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

Lojistik:

- Mal hareket süreci içinde ortak bilgi kullanılmalıdır.
- Taşımacılık dijital ortama geçirilmelidir.
- Lojistik hizmetlerin outsource edilmesi teşvik edilmelidir.
- 4PL hizmetler geliştirilmelidir.
- Kombine taşıma geliştirilmelidir.
- Ticaretin önündeki engel olarak görünen gümrük kapılarında standardizasyona geçilmelidir.
- E-lojistik geliştirilmelidir.
- Geri dönüşüm ve atık malzeme değerlendirilmesi geliştirilmelidir.

AB Stratejileri

Yukarıda sıralanan küresel stratejiler, AB tarafından da aynen benimsenmiş ve birlik kendi ekonomik alanı içinde yukarıdaki verilen stratejiler ışığında kendi stratejilerini ortaya koymuştur. AB'nin taşımacılık ve lojistik stratejileri şu şekilde listelenmektedir:

Genel Stratejiler:

- Çevreye olan olumsuz etkileri azaltacak uzun vadeli hedefler konulmalıdır.
- TRACECA çalışması başlatılmalı ve geliştirilmelidir.
- Lojistik ve taşıma sektörü eğitimle desteklenmelidir.
- Hizmet performansları ölçülmeli ve geliştirilmelidir.
- Intermodal terminaller geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.
- İstatistik sistemi oluşturulmalı ve takip edilmelidir.

- Kâğıtsız, dijital ortamda iletişim altyapısı kurulmalı ve uygulanmalıdır.
- Tüm taşıma modlarında ortak taşıma belgesi kullanılmalıdır.
- Yeşil taşıma koridorları oluşturulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.

Karayolu Taşımı:

- Karayolları üzerindeki trafik yoğunluğu azaltılmalıdır.
- Kara taşıması, yakın mesafe dışında, deniz ve demiryoluna aktarılmalıdır.
- Trans-Avrupa kara ulaşım ağı (TEM) kurulmalıdır.
- Araçların kullanıcılarının hak ve yükümlülükleri belirlenmelidir.
- Ulaşım araştırmaları yapılmalı ve geliştirilmelidir.
- Karayollarında çevre ve sürüş emniyeti tedbirleri alınmalıdır.
- Navigasyon sistemlerinin kullanımı kolaylaştırılmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Araç ölçüleri ve yükleme standartları belirlenmelidir.
- Yakıt sarfiyatları azaltılmalıdır.
- Şehir içi taşımalarda çevreci araçlar kullanılmalıdır.

Demiryolu Taşımı:

- Trans-Avrupa Demiryolu (TER) ulaşım ağı kurulmalıdır.
- Demiryolu taşımalarında kalite ve verim artırılmalıdır.
- Yük taşımaya özel demiryolu ağı kurulmalıdır.

Deniz Taşımı:

- Deniz otoyolları kurulmalıdır.
- “Doğu Akdeniz Deniz Yolu” oluşturulmalıdır.
- E-deniz taşımacılığı kurulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.

- Deniz taşımacılığında CO² emisyonu azaltılmalıdır.
- “AB deniz Hukuku” gözden geçirilmeli ve tüm ülkelerce uygulanmalıdır.
- Konteyner taşıması, % 100 röntgen kontrolüne tabi olmalıdır.

Hava Taşınası:

- Havayolu taşımacılığının çevreye olan olumsuz etkisi azaltılmalıdır.
- Hava kargo kotaları kaldırılmalıdır.
- Avrupa Birliğı tek hava sahası haline getirilmelidir.

Lojistik:

- Ulaşım için rekabetçi ve dengeli etkin bir fiyatlandırma alt yapısı oluşturulmalıdır.
- E-taşımacılık kurulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Lojistik birimler arasında bilgi akış sistemi oluşturulmalıdır.
- Elektronik tahsilât sistemi devreye alınmalıdır.
- Benchmarklar belirlenmeli ve kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Lojistik köyler yaygınlaştırılmalı ve teşvik edilmelidir.
- En iyi lojistik uygulamaları belirlenmeli ve duyurulmalıdır.
- Lojistik sektöründeki tüm kurumlar arasında tecrübe paylaşımı sağlanmalıdır.
- Taşıma zincirleri arasında kayıt birliğı sağlanmalıdır.
- Yük aktarmalarında kullanılan ekipmanlar standart hale getirilmelidir.

Ulusal Stratejiler

AB ‘nin stratejileri çeşitli kanun, genelge ve uygulama esaslarında ele alınmakta ve üye ülkelerin milli stratejilerini bu esaslar üzerine oluşturmaları istenmektedir. Bu amaçla AB müktesebatlarına uyum çalışması yapan ülkemiz de, kendi milli taşımacılık ve lojistik stratejilerini oluştururken aynı stratejileri benimsemek durumundadır. Milli stratejilerimize baktığımızda, küresel ve AB stratejilerinden bazılarının ele alınmış olduğunu görmekteyiz. Bunlara ilave olarak, ülkemiz

şartlarına göre başka stratejiler de çeşitli resmi kuruluşlar tarafından uygulamaya alınmıştır. Henüz kurumlar arasında koordinasyon ve strateji birliği sağlanmamış bile olsa, taşımacılık ve lojistik alanında ülkemizde de strateji çalışmaları yapılmış ve bu çalışmalara raporun önceki bölümlerinde detaylı olarak yer verilmiştir.

Ulusal stratejilerimiz, uzun dönemli stratejiler halinde belirlenirken, kalkınma planlarına ışık tutmak üzere proje bazına inecek seviyede ve detayda hazırlanmıştır.

Ulusal stratejilerimizin listesi de aşağıda sunulmaktadır:

Genel Stratejiler:

- Türkiye lojistik üs olacaktır.
- Türkiye'nin, doğu ile batı arasında, yük köprüsü olması sağlanacaktır.
- Kombine taşımacılık geliştirilecektir.
- Dengeli, akılcı ve etkin ulaşım alt yapısı oluşturulacaktır.
- Taşıma modlarının güvenliği arttırılacaktır.
- Mevcut taşıma alt yapımız bakım altında tutulacak ve korunacaktır.
- Ulusal taşıma koridorları oluşturulacaktır.
- AB taşıma ağlarının Türkiye ile ilgili bağlantıları sağlanacaktır.
- Orta Asya, Balkanlar ve Orta Doğu ile taşıma bağlantılarımız güçlendirilecek ve iyileştirilecektir.
- Ulaştırma yatırımları için kamu-özel sektör iş birliği modeli kurulacaktır.
- Taşımacılıkta kota, lisans gibi uygulamalar kaldırılacaktır.
- Kombine taşımaya ağırlık verilecektir.
- Türkiye enerji koridoru haline getirilecek ve yakıt güvenliği sağlanacaktır.
- Resmi dokümanların basitleştirilmesi ve hızlanması sağlanacaktır.
- Serbest bölgelerde ekipmanların ortak kullanımı için projeler geliştirilecektir.
- Komşu ülkelerle ortak serbest bölge kurulması gündeme getirilecektir.

- Ülke içi tüketim ve üretim dengesi kurulacaktır.
- Şirket birleşmeleri vasıtası ile kaynak verimliliğinin artırılması desteklenecektir.
- Demiryolu ve denizyoluna yatırım yapacak firmalara sektörel teşvik uygulaması sağlanacaktır.
- Demir, deniz ve hava taşıması özelleştirilecektir.
- Gürültü ve hava kirliliğine karşı önlemler alınacak ve uygulanacaktır.

Karayolu Taşınması:

- Trafikteki kara noktalar azaltılacak ve denetimler arttırılacaktır.
- Bölünmüş yolların uzunluğu arttırılacaktır.
- Şehirlerdeki çevre yolları geliştirilecektir.
- Karayolu taşıma kanunu ödünsüz uygulanacaktır.
- Uluslararası taşımalarda sınır geçişi ve geçiş kotaları ile ilgili sorunlar çözümlenecektir.
- ADR ve ATP konvansiyonlarına taraf olunacaktır.
- Uluslararası geçişlerde sınır işlemleri hızlandırılacaktır.
- Transit taşımanın önündeki engeller kaldırılacaktır.
- Filo birleştirme ve yenileme çalışmaları desteklenecektir.
- Ulaş-Net sistemi kurulacak ve belgelerin elektronik ortamda transferleri sağlanacaktır.
- Araç takip sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- KOBİ'lerde yüklerin konsolidasyonu için sistemler kurulacaktır.
- Boş araç geri dönüşünü azaltıcı tedbirler yürürlüğe girecektir.
- Araç leasing projelerine asgari kapasite limiti getirilerek, ölçekler büyütülecektir.
- Araç muayene istasyonlarının yaygınlaştırılması sağlanacaktır.
- Akıllı karayolu ulaştırma sistemleri tesis edilecektir.

Demiryolu Taşması:

- Ulusal yük taşımalarımız demiryoluna kaydırılacaktır.
- Özel tren işletmeciliği teşvik edilecek ve geliştirilecektir.
- TCDD yeniden yapılandırılacaktır.
- Sanayi bölgelerine demiryolu bağlanması sağlanacaktır.
- “TCDD Demiryolu Kanunu” ve “Yönetmeliği” çıkartılacaktır.
- GAP bölgesinde demiryolu ağı tamamlanacak ve kullanımı teşvik edilecektir.
- Yüksek hızlı yük demiryolu sistemi kurulacaktır.
- Demiryolu personeli eğitilecektir.
- Demiryolunun gelişmesi için yan sanayi oluşturulacaktır.
- Demiryollarında konteyner taşması teşvik edilecek ve alt yapısı geliştirilecektir.
- Limanlarda TCDD tarafından yürütülen konteyner terminali işletmeleri rekabete açılacaktır.
- Mersin-Samsun yük koridoru oluşturulacaktır.

Deniz Taşması:

- Limanlarımızın lojistik merkez olması için kara ve demiryolu bağlantıları sağlanacaktır.
- Deniz güvenliği için bayrak, liman, kıyı devlet kontrolü geliştirilecektir.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı geliştirilecektir.
- Türk tersaneleri teşvik edilecek, gemi inşası geliştirilecektir.
- Deniz taşması ticaret filomuz geliştirilecektir.
- Türk Bayrağı'nın dünya denizlerindeki itibarı arttırılacaktır.
- Mevcut limanlarımızda çağdaş teknolojilerin uygulanması sağlanacaktır.
- Liman özelleştirilmeleri tamamlanacaktır.
- Denizlerimiz üzerindeki trafiğin izlenmesi için alt yapı hazırlanacaktır.
- Deniz taşıma sektöründeki çalışanların eğitimleri sağlanacaktır.

- Deniz kaynaklı kirlenme kontrol edilecek ve önlenecektir.
- Denizcilik Enstitüsü kurulacaktır.
- Deniz taşımacılığımızla ilgili AB müktesebatlarına uyum gerçekleştirilecektir.
- AB'ye giriş sürecinden sonraki kabotaj uygulaması için tedbirler ortaya konacaktır.
- Mevcut limanlar iyileştirilecek, yeni liman yatırımları planlanacaktır.
- Türk boğazlarındaki gemi trafiği rahatlatılacaktır.
- Liman gelişim stratejileri belirlenecek ve uzun dönemli planlarla uyumu takip edilecektir.
- Mevcut limanların tesis, yönetim, işletme kapasitelerinin artırılması sağlanacaktır.
- Grup liman çalışmaları desteklenecektir.
- Akdeniz Bölgesi'nde yeni konteyner limanları için projeler hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Ege Bölgesi'nde yeni konteyner limanları projeleri hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Marmara Bölgesi'nde yeni konteyner limanları projeleri hazırlanacak ve yatırım yapılacaktır.
- Karadeniz Bölgesi'nde konteyner taşımacılığını geliştirmesi için projeler hazırlanacaktır.
- Ege ve Marmara Bölgelerinde hub limanlar oluşturulacaktır.
- Konteyner takibi için bilgisayar destekli takip sistemi oluşturulacaktır.
- "Ulusal Liman Gelişim Master Planı" hazırlanacaktır.
- Liman tesislerinin depreme karşı güçlendirilmesi sağlanacaktır.
- Limanların çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılması için kontrol sistemi kurulacaktır.
- Liman kanunu ve yönetmeliği hazırlanacaktır.
- Liman gelirlerinin, limanların geliştirilmesi için kullanılması amacıyla, yasal düzenlemeler yapılacaktır.
- Yeni inşa edilecek olan limanlar için Yap-İşlet- Devret modeli uygulamaya alınacaktır.
- Liman işleten özel sektör kuruluşlarına vergi avantajı yaratılması konusunda çalışmalar yapılacaktır.

- Yerel liman konseyleri kurulacaktır.
- Liman istatistiklerinin merkezi bir birimde toplanarak analizi sağlanacaktır.
- Liman aktivitelerinin, diğer ülke limanları ile benchmark çalışmaları yapılacaktır.
- Liman içi operasyonlarda, kayıt amacıyla, dijital iletişime geçilecektir.

Hava Taşımaları

- Hava taşımacılığının güvenliği ve kapasitesi arttırılacaktır.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılacaktır.
- Kargo elleçleme kapasitesi olan yeni hava limanları inşa edilecektir.
- Hava taşımada hizmet kalitesinin ve taşıma güvenliğinin arttırılması sağlanacaktır.
- Hava taşımada AB müktesebatı uyumu sağlanacaktır.
- Özel hava kargo şirketleri teşvik edilecektir.
- Uzun mesafe karayolu yük taşımalarının hava taşımacılığına kayması sağlanacaktır

Lojistik

- Taşımacılıkta ve lojistikte bilgi sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- Performans kriterleri belirlenecek ve ölçümlene yapılacaktır.
- Taşımacılık ve lojistik sektörü için ara eleman yetiştirilecektir.
- Kamu ve özel sektörün verimli lojistik hizmetler vermesi sağlanacaktır.
- Komşu ülkelerle lojistik ilişkiler geliştirilecektir.
- Gümrüklerdeki işlemlerde basitleştirme sağlanacaktır.
- “Lojistik Bilgi Sistemleri”nin kullanımı yaygınlaştırılacaktır.
- Lojistik köylerde ve merkezlerde katma değerli hizmetlerin verilmesi teşvik edilecektir.
- Taşımacılık ve lojistik konularında eğitim, yayın ve araştırma projeleri desteklenecektir.
- Yabancı sermayenin lojistik sektörüne girişinin teşvik edilmesi sağlanacaktır.

- Global lojistik ağları ile ortak çalışmalar desteklenecektir.
- Sektörel verimliliği arttırmak için çalışmalar yapılacaktır.
- Lojistik alanında birlikte çalışan kamu ve özel sektörün eşgüdümü sağlanacaktır.
- Lojistik sektörünün eğitim ihtiyacı belirlenecek ve giderilmesi için aksiyon planları hazırlanacaktır.
- Çağdaş bilişim ve teknolojilerin uygulanması desteklenecektir.
- Lojistik köyler kurulacak ve yaygınlaştırılacaktır.
- Kalkınmada öncelikli bölgelerde lojistik alt yatırımları arttırılacaktır.
- Taşımacılığı hızlandırmak amacıyla e-belge uygulaması başlatılacaktır.
- Gümrük otomasyon sistemi ile lojistik şirketlerinin bağlantısı sağlanacaktır.
- Lojistik hizmetlerle ilgili iş standartları oluşturulacak ve uyum sağlanacaktır.
- Organize sanayi bölgelerinde küçük lojistik merkezler oluşturulacaktır.
- KOBİ'lere KOGGEB kanalı ile lojistik destek sağlanacaktır.
- "Serbest Bölge Kanunu" kapsamı içinde, lojistik şirketler de dâhil edilecektir.
- "Gümrük" ve "Serbest Bölge" kanunlarımızın AB müktesebatlarına uyumu sağlanacaktır.
- Gümrüklerde beklemeyi önleyecek hızlı kontrol sistemleri geliştirilecektir.
- Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya da yayılması teşvik edilecektir.
- Kamu kuruluşlarının lojistik hizmetlerini outsource etmesi sağlanacaktır.
- Lojistik sektörüne girişin kuralları ağırlaştırılacak ve ölçek alt yapısı gündeme getirilecektir.
- Depo ve dağıtım merkezleri için asgari standartlar oluşturulacaktır.
- Kent içi depo kirliliğini ve bundan kaynaklı verimsizlikleri önleyici tedbirler alınacaktır.
- Kent planlamaları yapılırken, lojistik odakların kent dışına alınması zorunlu hale getirilecektir.
- Lojistik mesleği ile ilgili iş standartlarının oluşturulması sağlanacaktır.
- Meslek içi ara eleman eğitimi teşvik edilecektir.

- Lojistik projelere, tezlere ve araştırmalara destek verilecektir.
- Uluslararası konferans ve eğitim çalışmalarına katılımı teşvik edici tedbirler alınacaktır.
- Lojistik eğitiminde sertifikasyona geçilmesi sağlanacaktır.
- Ulusal lojistik planlama için “Lojistik Üst Kurulu” kurulacaktır.
- Geri dönüş lojistiği ve yeşil lojistik desteklenecek ve geliştirilecektir.
- Ambalaj standartları oluşturulacak ve zorunlu hale getirilecektir.
- Afet lojistiği planlaması yapılacaktır.

Ulusal stratejilerimizin bu derece yaygın ve detaylı olmasına karşılık, bu stratejilerin kimler tarafından uygulanacağı, denetleneceği ve yönlendirileceği tanımlanmamıştır. Bu nedenle ulusal taşımacılık ve lojistik stratejilerimiz yerel ölçekte devreye alınamamakta ve birçoğu kâğıt üzerinde kalmaktadır.

Mersin için hazırlanacak olan Lojistik Strateji Master Planı'nın hazırlığında, bu ulusal stratejilerimiz de değerlendirilmekte ve yerel ölçekteki stratejilerle harmanlanarak master plan oluşturulmaktadır.

Mersin bölgesi yerel stratejilerin belirlenmesinde uygulanan yüz yüze görüşme tekniği sonucunda, yetkililerden alınan bilgiler doğrultusunda, stratejiler belirlenmiş ve listelenmiştir. Bu stratejilerin büyük çoğunluğu uzun dönemli, sistematik, küresel ve milli stratejilerimizden etkilenmeyen görüşlerdir. Görüşülen kurum ve kişiler içinde odalardan, resmi kurumlardan aldığımız görüşler, ulusal ve uzun dönemli olup birim şirketlere inildiği zaman önerilenler, daha ziyade bir iyileştirme talebi halinde bölgenin taşımacılık ve lojistik sorunlarına çözüm aranmasını içermektedir.

Mersin için yapılacak master plan; küresel, AB, milli stratejilerin şemsiyesi altında değerlendirilmiş ve master plana baz teşkil edecek olanlar belirlenmiştir. Bu stratejiler, bir alıştay ile bölge yetkililerinin görüşlerine sunulmuş ve bu bölümün sonlarında belirtilen önem sırasına göre düzenlenmiştir.

Mersin İli'nde görüŖülen kurum ve kiŖilerden elde edilen stratejiler ve kısa dönemli aksiyon talepleri aŖađıda verilmiŖtir; Belli bir önem sırasına bağlı olmadan belirlenen stratejiler Ŗu Ŗekildedir:

Kentsel Stratejiler

- Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan Mersin Kent Bütünü evre Düzeni Nazım Planı, yk taŖımacılıđı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
- Ŗehrin artık bir metropol/anakent haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleŖim planlanmalıdır.
- Kent içinde kalan lojistik birimler Ŗehir dıŖına transfer edilmelidir.
- Mersin Ŗehir içi ulaŖımı master planı hazırlanmalıdır.
- Mersin'in doğusundaki, yk taŖımacılıđı dıŖında kalan ticari alanlar Ŗehrin batısına taŖınmalıdır.

Mersin Limanı Stratejileri

- Liman giriŖ ve ıkıŖ trafiği rahatlatılmalıdır.
- Kıbrıs'a gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.
- Gümrük İdaresi'nin, liman ile hızlı ve uyumlu bir Ŗekilde alıŖması sağlanmalıdır.
- Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dıŖına alınmalıdır.
- Liman giriŖ-ıkıŖ trafiği, Ŗehir trafiğinden bağımsız hale getirilmelidir.
- Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman sağlanmalıdır.
- Mersin limanındaki genel kargo elleçleme fiyatları dŖrlmelidir.
- Liman cretleri ve resmi harçlar, rekabetçi bir düzeye çekilmelidir.
- Liman iŖlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.
- Limandaki farklı laboratuvarlar aynı çatı altında toplanmalıdır.
- MIP'nin, B ve C kapıları iptal edilerek, liman trafiğinin daha faal bir yapılanma ile Serbest Bölge tarafına alınması sağlanmalıdır.

Serbest Bölge Stratejileri

- Bölge, yatırımcılara tanıtılmalı ve katılımlar ile ilgili seminerler verilmelidir.
- Serbest Bölge'ye genişleme olanağı yaratacak alan tahsisi yapılmalıdır.
- Serbest Bölge'de güneş enerjisi ve/veya vergisiz yakıt kullanımı sağlanmalıdır.
- Serbest Bölge'ye doğrudan otoyol bağlantısı kurulmalıdır.
- Serbest Bölge'de mevcut binaların çağdaş depoculuk standartlarında revizyonu yapılmalıdır.
- Serbest Bölge'ye, bazı ürünler için İhtisas Gümrüğü fonksiyonu kazandırılmalıdır.
- Serbest Bölge'nin transit taşımada kullanılması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- Serbest Bölge'de, eskiden olduğu gibi, tarım ürünlerinin işlenmesi teşvik edilmelidir.

Karayolu Taşımaları

- Karayolu trafiğini rahatlatarak raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi başlatılmalıdır.
- Mersin-Tarsus D-400 karayolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
- Mersin-Tarsus D-400 karayolunun araç trafiği iyileştirilmeli, sinyalizasyon düzeltilmelidir.
- Habur sınır kapısındaki sorunlar çözümlenmelidir.
- Güneydoğu Otoyolu'nun, Nizip-Bilecik arası tamamlanmalıdır.
- Pozantı Otoyolu inşaatı bitirilmelidir.
- Antalya-Mersin Otoyolu inşa edilerek, Mersin'in Batısının da geliştirilmesi planlanmalıdır.
- İran'a yapılacak olan transit taşıma için engeller kaldırılmalıdır.
- Gelişmekte olan Konya bölgesi ile ulaşım alt yapısının kurulması gerekmektedir.
- Ulaştırma Bölge Müdürlüğü, Mersin'e taşınmalı ve/veya Mersin'de yeniden yapılmalıdır.

Demiryolu Taşması

- Mersin İli demiryolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
- Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.
- RoLa taşması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.
- Hicaz Demiryolu Projesi takip edilmeli ve projede iştirakçi olarak yer alınmalıdır.
- Mersin İli'ndeki demiryolları kapasite, hat, vagon olarak eksiksiz hale getirilmelidir.
- Komşu ülkelerle olan demiryolu bağlantılarımız iyileştirilmelidir.
- Demiryollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.
- Serbest Bölge'ye, genişleme alanında, demiryolu bağlantısı ve elleçleme alanı tesis edilmelidir.
- TCDD elleçleme ekipmanlarının sayısı ve kapasitesi artırılmalıdır.

Deniz Taşması

- Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı için Mersin, merkez haline getirilmelidir.
- Mersin-Trieste arası vagon ve feribot seferleri yeniden gündeme alınmalıdır.
- Mersin-İtalya RoRo hızlı feribot hattı gündeme getirilmelidir.
- Taşucu Limanı, genel kargo amaçlı geliştirilmelidir.
- Bölgede dökme yük elleçleyecek ikinci bir liman inşa edilerek, MIP, konteyner ana limanı haline getirilmelidir.

Hava Taşması

- Çukurova Havalimanı inşaatı, yük elleçlemeye uygun planlanmalıdır.

Lojistik

- Lojistik Köy içindeki soğuk hava deposu kapasitesi büyük tutulmalıdır.

- Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.
- Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölmeler açılmalıdır.
- Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir.
- Lojistik Enstitüsü kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
- Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
- İlçelerde tarımsal amaçlı depolar ve soğuk hava tesisleri kurulmalıdır.
- Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.
- Mersin'e üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için, bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.
- Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.
- Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır.
- Mersin Üniversitesi'nde, Lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
- Mersin Üniversitesi'nde kurulan Dış Ticaret Merkezine destek verilmelidir.
- Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.
- Lojistik Köy mevzuatı hazırlanmalıdır.
- Mersin gümrüklerinin 7 gün ve 24 saat çalışması sağlanmalıdır.
- Transit yüklerin gümrük antrepolarında muhafazası sağlanmalıdır.
- Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir.
- Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.
- Şehir içi akaryakıt depolarının, şehir dışındaki bir merkeze taşınması sağlanmalıdır.
- Toptancı halinin, daha çağdaş bir hal yapısıyla Lojistik Köye taşınması gerekmektedir.
- Lojistik Köyde tarım ürünleri depolaması için, soğuk hava tesisleri inşa edilmesi sağlanmalıdır.

Gerek kent içinde yer alan kamu kurumlarından, sektörel odalardan ve derneklerden, gerek Lojistik Platformu çalışma gruplarından ve özel sektör temsilcilerinden elde edilen görüşler, kısa dönemli sorunların çözülmesine yönelik beklentilerden çok, yaygın ve detaylı bir strateji listesi

ortaya çıkartmıştır. Bu öngörülerin belli bir hiyerarşi ve mantık altında derlenmesi ve master plana baz teşkil edecek stratejiler olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, önerilen yerel stratejiler içinden rassal örnekleme ile 25 adedi çekilmiş ve Mersin İli'nde lojistik sektöründe çalışan bir grup tarafından önem sıralaması yapılmıştır.

3 Ocak 2009 Cumartesi günü yapılan çalıştay esnasında, 30 kişilik bir katılımı yapılan sıralama çalışmasında şu sonuçlar elde edilmiştir (1-25 arasında en önemliden en önemsiz puanlama; 1:En önemli, 25: En önemsiz)

Önem sırası	Yerel Stratejiler	Puan
1	Mersin'e Lojistik Köy kurulmalıdır	88
2	Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Planı değişmelidir	141
3	MIP giriş-çıkış trafiği rahatlatılmalıdır	185
4	Kent içindeki lojistik birimler şehir dışına çıkartılmalıdır	186
5	Liman içindeki yük depolama ve elleçleme liman dışına alınmalıdır	222
6	Mersin demiryolu altyapısı iyileştirilmelidir	236
7	Mersin Tarsus D-400 karayolu iyileştirilmelidir	283
8	Çukurova havalimanı yük elleçlemeye uygun inşa edilmelidir	292
9	Lojistik sektörü için eleman yetiştirilmelidir	383
10	Serbest Bölge'ye demiryolu bağlantısı yapılmalıdır	387
11	Lojistik Köyde soğuk depoculuğa önem verilmelidir	387
12	Lojistik Köyde transit depolama yapılmalıdır	400
13	Serbest Bölge'ye otoyol bağlantısı yapılmalıdır	414
14	Mersin kısa mesafe deniz taşıması merkezi olmalıdır	417
15	Serbest Bölge genişletilmelidir	428
16	Lojistik Enstitüsü kurulmalı sektöre destek verilmelidir	438
17	Taşucu Limanı genel kargo limanı olmalıdır	445
18	Lojistik projelerle ilgili araştırmalar yapılmalıdır	446
19	Üretici ve lojistikçiler için Mersin tanıtma ajansı kurulmalıdır	467
20	RoLa taşımasına başlanmalıdır	476
21	Mersin-Trieste vagon feribot seferleri başlamalıdır	502
22	Mersin İtalya hızlı feribot devreye girmelidir	524
23	Organize Sanayi Bölgesi genişletilmelidir	527
25	Toptancı hali Lojistik Köye taşınmalıdır	555
25	Depolarda yazılım kullanımı geliştirilmelidir	577

Tablo 2.14: Strateji Sıralaması Sonuçları

Çıkan strateji sıralaması, “Mersin’e Lojistik Köy kurulması”nı ilk sırada öngörmektedir. İkinci sırada şehrin nazım planının buna uygun olarak değiştirilmesi yer almakta, üçüncü ve beşinci sırada Mersin Limanı’nın şehri etkileyen unsurlarının düzeltilmesi öne çıkarılmaktadır. Dördüncü sırada bulunan “lojistik odakların şehir dışına taşınması” da Lojistik Köy ihtiyacının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir.

Altıncı sırada bulunan “demiryolu alt yapısının iyileştirilmesi” görüşü de, Mersin içinde yapılacak olan Lojistik Köy’e demiryolu bağlanmasının zorunluluğunu ortaya koymaktadır. Yedinci sıradaki “Mersin-Tarsus karayolunun iyileştirilmesi” görüşü, bu yol üzerindeki trafik yükünün hafifletilmesi yani kurulacak olan Lojistik Köy’ün çevre yolunu veya inşa edilecek 2. Mersin-Tarsus yolunu, yük taşıma için kullanması zorunluluğunun işaretidir.

Sekizinci sırada yer alan “Çukurova Havaalanının yük taşımaya uygun inşa edilmesi”, Mersin Lojistik Köyü için ikincil öneme sahip olmasına karşılık, bölgedeki lojistiğin gelişimine olacak katkısı nedeniyle öne çıkartılmıştır. Dokuzuncu sıradaki “lojistik elemanı eğitimi” de bölgedeki önemli bir ihtiyacı göstermektedir. Onuncu sıradan sonraki stratejiler, yukarıda yer alan stratejilerin altında, seconder strateji olarak değerlendirilmelidir.

“Mersin Lojistik Strateji Planı”nın üçüncü bölümü bu noktalar göz önüne alınarak ve planlar şu stratejilere göre önem sırası belirtilerek hazırlanmıştır;

Kentsel Stratejiler

1. Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan, “Mersin Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı”, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
2. “Mersin Şehir İçi Yolcu ve Yük Ulaşımı Master Planı” hazırlanmalıdır.
3. Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.
4. Şehrin artık bir metropol haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır.
5. Mersin’in doğusunda bulunan yük taşımacılığı dışındaki ticari alanlar, şehrin batısına taşınmalıdır.

Mersin Limanı Stratejileri

1. MIP, daha hızlı ve verimli hizmet verecek alt yapıya kavuşturulmalıdır.
2. Liman giriş-çıkış trafiği rahatlatılmalı, şehir trafiğinden bağımsız hale getirilmelidir.
3. MIP'nin, B ve C kapılarının iptal edilerek, liman trafiğinin daha faal bir yapılanma ile Serbest Bölge tarafına alınması sağlanmalıdır.
4. Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır.
5. Kıbrıs'a gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.
6. Gümrük İdaresi'nin, Liman ile uyumlu çalışması sağlanmalıdır.
7. Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman temin edilmelidir.
8. Limandaki genel kargo elleçleme fiyatları düşürülmelidir.
9. Liman ücretleri ve resmi harçlar rekabetçi bir düzeye çekilmelidir.
10. Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.
11. Limandaki farklı laboratuvarlar aynı çatı altında toplanmalıdır.

Serbest Bölge Stratejileri

1. Serbest Bölge'ye genişleme olanağı yaratacak alan tahsis edilmelidir.
2. Serbest Bölge'ye doğrudan otoyol bağlantısı kurulmalıdır.
3. Bölgede mevcut binaların, çağdaş depoculuk standartlarında revizyonu yapılmalıdır.
4. Bölge yatırımcılara tanıtılmalı ve potansiyel katılımlar ile ilgili seminerler verilmelidir.
5. Serbest Bölge'de güneş enerjisi veya vergisiz yakıt kullanımı imkânları sunulmalı, kullanımı sağlanmalıdır.
6. Bazı ürünler için, Serbest Bölge'ye, ihtisas gümrüğü fonksiyonu kazandırılmalıdır.
7. Serbest Bölge'nin transit taşımada kullanılması desteklenmelidir.
8. Eskiden olduğu gibi, bölgede, tarım ürünlerinin işlenmesi teşvik edilmelidir.

OSB Stratejileri

1. Yeni Organize Sanayi inşaatı hızlanmalıdır.
2. Organize Sanayi ile Lojistik Köy ulaşım bağlantısı sağlanmalıdır.
3. Organize sanayi bölgelerine demiryolu terminali kurulmalıdır.

Karayolu Taşınması

1. Mersin-Tarsus D-400 karayolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
2. Mersin-Tarsus D-400 karayolu araç trafiği düzenlenmeli ve sinyalizasyon düzeltilmelidir.
3. Kara yolu trafiğini rahatlatarak, raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi başlatılmalıdır.
4. Habur sınır kapısındaki sorunlar çözümlenmelidir.
5. Güneydoğu Otoyolu'nun, Nizip-Bilecik arası tamamlanmalıdır.
6. Pozantı Otoyolu inşaatı bitirilmelidir.
7. Antalya-Mersin Otoyolu inşa edilerek, Mersin'in Batısının da geliştirilmesi planlanmalıdır.
8. İran'a yapılacak olan transit taşıma için engeller kaldırılmalıdır.
9. Gelişecek olan Konya bölgesi ile ulaşım alt yapısının kurulması gerekmektedir.
10. Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Mersin'e taşınmalı veya Mersin'de yeniden yapılanmalıdır.

Demiryolu Taşınması

1. Mersin İli demiryolu alt yapısı iyileştirilmelidir.
2. Mersin İli'ndeki demiryolları, kapasite, hat ve vagon olarak eksiksiz hale getirilmelidir.
3. Komşu ülkelerle olan demiryolu bağlantılarımız iyileştirilmelidir.
4. Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.
5. TCDD'nin elleçleme kapasitesi ve ekipmanlarının sayısı artırılmalıdır.
6. RoLa taşınması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.

7. Hicaz Demiryolu projesi takip edilmeli ve projeye iştirak edilmelidir.
8. Demiryollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.
9. Serbest Bölge'ye, genişleme alanında, demiryolu bağlantısı ve elleçleme alanı tesis edilmelidir.

Deniz Taşıması

1. Kısa mesafe deniz taşımacılığı için Mersin, merkez haline getirilmelidir.
2. Bölgede dökme yük elleçleyecek ikinci bir liman inşa edilerek, MIP, konteyner ana limanı haline getirilmelidir.
3. Taşucu Limanı, genel kargo amaçlı geliştirilmelidir.
4. Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.
5. Mersin-Trieste arası vagon ve feribot seferleri yeniden başlatılmalıdır.
6. Mersin-İtalya RoRo hızlı feribot hattı gündeme getirilmelidir.

Hava Taşıması

1. Çukurova havalimanı inşaatı, yük elleçlemeye uygun planlanmalıdır.
2. Havalimanı ile Mersin arasında, hava yükü taşıyacak ring sefer konulması.

Lojistik

1. Mersin'de Lojistik Köy kurulmalıdır.
2. Lojistik Köy mevzuatı hazırlanmalıdır.
3. Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır.
4. Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.
5. Lojistik Köy içindeki soğuk hava deposu kapasitesi büyük tutulmalıdır.
6. Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanacağı büyüklükte depolar inşa edilmelidir.
7. İlçelerde tarımsal amaçlı depolar ve soğuk hava tesisleri kurulmalıdır.
8. Mersin gümrüklerinin 7 gün ve 24 saat çalışması sağlanmalıdır.

9. Transit yüklerin gümrük antrepolarında muhafazası sağlanmalıdır.
10. Sektördeki küçük ölçekli firmalar birleştirilmeli ve desteklenmelidir.
11. Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.
12. Şehir içi akaryakıt depolarının, şehir dışında bir merkeze taşınması sağlanmalıdır.
13. Toptancı halinin, daha çağdaş bir hal yapısıyla Lojistik Köye taşınması gerekmektedir.

Eğitim

1. Lojistik sektörüne uygun eleman yetiştirilmesi sağlanmalıdır.
2. Mersin Üniversitesi'nde, Lojistik Lisans ve Yüksek Lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
3. Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.
4. Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar açılmalıdır.
5. Öğrencilerin yarı zaman çalışabilecekleri eğitim sistemine geçilmelidir.
6. Mersin Üniversitesi'ndeki Dış Ticaret Merkezine destek verilmelidir.
7. Lojistik Enstitüsü kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
8. Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
9. Mersin'e, üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.
10. Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.

2.6. SONUÇ

Mersin Lojistik Strateji Planı'nın ikinci bölümü bu noktada tamamlanmıştır. Bu bölümde lojistiğin gelişmesi için uzun dönemli küresel stratejiler, ülkemizi doğrudan ilgilendiren AB stratejileri ve Ulusal stratejilerimiz ortaya konulmuş, yerel yetkililer ile yapılan çalışmalar sonucunda Mersin için yerel lojistik stratejiler belirlenmiştir. Belirlenen stratejiler, küresel, AB ve Ulusal stratejiler ile paralel ve bunun ötesinde Dünya'da, AB'de ve ülkemizde uygulanmaya devam edildikçe Mersin'e de katkısı olacak bir öngörü ile hazırlanmıştır. Yerel stratejiler genelden özele önem sırasına göre de sıralanmıştır.

3. Bölüm'ü oluşturan Master Plan, lojistiğin Mersin'de gelişmesine, Mersin'in de lojistik ile gelişmesine ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. Bunun için Mersin İli'nde mevcut lojistik odaklar için gelişme planları, bu odakların birbirleri ile ilişkileri ve kurulacak olan Lojistik Köy'ün bu odaklar üzerindeki olumlu etkileri de göz önüne alınmıştır. Birbirlerinden ayrılmayacak şekilde ortak bir çalışma düzeni içinde bulunacak olan;

- Mersin Lojistik Köyü
- Mersin Limanı
- Organize Sanayi Bölgeleri
- Mersin Serbest Bölgesi
- Toptancı Hali

gibi Mersin içindeki irili ufaklı mevcut lojistik odaklar ele alınmış ve bunlar arasındaki taşımayı gerçekleştirecek ulaşım alt yapısı da Master Plan içine dahil edilmiştir.

Raporun 3. Bölümü, aynı zamanda gelecekte Mersin'de lojistik sektöründe yer alacak yatırımcıları ve sektör çalışanlarına eğitim desteği verecek alt yapıyı da kapsayacak biçimde hazırlanmıştır.

Amacımızın, Mersin'in, "Mersin'i ülkemizin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak" vizyonu içinde bir marka olması ve gerek sektör çalışanlarınca, gerek bölge sanayicisi, tüccarı ve sonunda bölge halkı için lojistiğin bilinirliğinin artırılması ve katma değerinin yükseltilmesi olduğu unutulmamalıdır.

BÖLÜM 3

MASTER PLAN

3.1. GİRİŞ

Mersin Lojistik Strateji Planı çerçevesinde 1. Bölüm olarak sunulan Mevcut Durum Raporu'nda ortaya çıkan eksiklerin, kısa ve uzun dönemi kapsayacak bir master plan çerçevesinde çözümlenmesi gerekmektedir. Bu çözümler planlanırken, lojistiğin bölge ekonomisine yapacağı katkı ve kentin bu sektör konusunda sahip olduğu coğrafi ve rekabet edebilir üstünlüğünün artırılması hedeflenmiştir. Lojistiğin bölgeye katkısının sağlanması için bu sektör tarafından yaşanan sorunların tanımlanması, çözümlenmesi ve inovatif lojistik uygulamaların öğrenilmesi ve eylem planlarının hazırlanması gerekmiştir.

“Lojistik Strateji Planı”, hızlı ve maliyet düşürücü, hizmet kalitesini artırıcı, küresel rekabet avantajı yaratıcı, ölçülebilirliği sağlayıcı bir sektör yapısı ile Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'nın kesiştiği bölgede Mersin'in bir lojistik üs ve Mersin Limanı'nın da bu kapasiteye olumlu etkisini katabileceği bir hub limanı olma hedefini gerçekleştirecek yönlendirmeleri de kapsamaktadır. Mevcut durum çalışması sonucunda;

- Mersin'in lojistik altyapısının, orta-uzun vadede ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması için gereken bilgilere ulaşılmış,
- Artan lojistik faaliyetlerin şehrin istihdamına, yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi için şehir planlaması konusunda yapılması gerekenler belirlenmiş,
- Lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üst yapı ihtiyacı tespit edilmiş,
- Mersin Limanı'na, Akdeniz'in en önemli uluslararası aktarma limanı (hub-liman) özelliği kazandırılması hususunda eksikler ortaya konmuş,
- Mersin'in, Orta Asya ve Çin ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Ortadoğu taşımalarındaki rolünü belirlenmiş,
- Mevcut ve planlanan lojistik altyapısının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesine katkısı göz önüne alınmış,
- Mersin'in, GAP bölgesinde oluşacak tarımsal endüstrinin hammadde ve yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünlerin sevk edilmesinde bir giriş ve çıkış kapısı olması hedeflenmiş,

- Güney’de, demiryolu bağlantısı olan ikinci liman olarak Anadolu’ya gidecek veya Anadolu’dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi için mevcut durum belirlenmiştir.

Mevut Durum Raporu üzerine bir master plan hazırlığı gerekmiştir. Hazırlanacak olan master planın stratejilerini belirlemek amacıyla, 2. Bölüm’de uzun dönemli küresel stratejiler, Avrupa Birliği ve ulusal stratejiler araştırılmış, ve bu stratejilerin master plan üzerindeki uzun dönemli etkileri ortaya konmuştur. 2. Rapor aynı zamanda yerel kısa dönemli stratejileri ve buna bağlı talepleri de belirleyen bir çalışma olmuştur.

3. Bölüm olarak hazırlanan Master Plan çalışmasında, mevcut durum üzerine inşa edilecek yeni projelerle hedefe ulaşacak bir çalışma rotası belirlenmiştir. Bu çalışmada amaç, artık inşa edilmesi kaçınılmaz bir gerçek olan ve Mersin’de tüm lojistik fonksiyonların koordinasyonunu sağlayacak olan lojistik köyün yerinin, ölçeklerinin, içeriğinin, yatırım ve işletme yapısının belirlenmesi temel amaç olarak ortaya konulmuştur.

Lojistik Köy ile birlikte çalışacak olan ve birbirlerinin vereceği hizmetlerden olumlu yönde etkilenecek olan Mersin Limanı da Master Plan’da ikinci odak olarak belirtilmiş ve plana dahil edilmiştir. Lojistik köyün ve Mersin Limanı’nın çalışmasını etkileyecek bir diğer lojistik yapı da Mersin Serbest Bölgesi’dir. Bu nedenle raporda, iyileştirilmesi gereken odaklara eklenmiştir. Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi ve Toptancı Hal Kompleksi de yine incelenen ve Master Plan’a dahil edilen diğer lojistik odaklardır.

Mersin’de kurulacak olan Lojistik Köy’de yer alacak şirketlerin küresel ya da ulusal şirketlerle rekabet edebilmeleri için kurumsal şirketler haline gelmeleri gerekmektedir. Bu şirketlerin aynı zamanda hizmet yelpazelerini genişletmeleri, ölçeklerini büyütmeleri de bir gereksinimdir. Bu master plan, bir şirketin rekabet edebilir bir hale gelebilmesinin ipuçlarını da bir pilot proje olarak ortaya koymaktadır.

Lojistik sektöründe çalışacak olan kişilerin eğitimleri için Mersin’de bulunan öğretim kurumlarına da büyük görev düşmektedir. Master Plan, yerel lojistik eğitimi için tavsiyeleri ve yol haritasını da kapsamaktadır.

Sektöre çalışmaları sırasında destek verecek, birleştirici rol oynayacak, gelişmesine katkıda bulunacak olan bir Lojistik Danışma Merkezi’nin kurulması da Master Plan içine dahil edilmiştir. Bu merkezin bölgesel lojistiğin gelişmesinde çok büyük katkısı olacağı kesindir.

Lojistik sektörü gibi farklı hizmetleri veren kuruluşların oluşturduğu, çok sayıda derneğin, çıkar çatışması içinde, çalışmalarının engellenmesi riski de göz önüne alınmış; farklı iş grupları

arasında koordinasyonun sağlanabileceği, bilginin paylaşılabacağı bir Lojistik Konseyi de gündeme getirilmiştir.

Bölgesel lojistik potansiyelin değerlendirilmesi için ulusal, hatta küresel ölçekte iletişimi sağlamak, tanıtımı arttırmak ve iç ve dış ilişkileri kurmak amacıyla bir Uluslararası Lojistik Fuarı ve bu fuar sayesinde bir araya gelecek olan sektör ilgililerinin yararlanması için bir Uluslararası Lojistik Kongresi de planlanmış ve Master Plan içine dahil edilmiştir.

Master Plan'da konu edilen çalışmalar birbirinden bağımsız görünse bile, bu çalışmaların birleştirici unsuru, nihai amaç olacaktır. Amaç, Mersin'in uluslararası koridorlarda yer alabilen, ülkemizin doğusu ile batısını, ve kuzeyi ile güneyini birleştiren bir lojistik üs olmasının alt yapısının hazırlanmasıdır.

Daha sonra içlerinden üç alternatif alan, uygulama olanaklarının daha uygun olması nedeniyle seçilmiş ve ön fizibilite çalışmasına tabi tutulmuştur. Bu bölümün bir sonraki kısmında, söz konusu sekiz alternatif alanın genel bir değerlendirmesine, daha sonraki kısmında ise finale kalan üç alternatif alanın ayrıntılı ön fizibilite çalışmasına yer verilmiştir.

3.2.1.1. Alternatif Yerleşim Alanlarına İlişkin Genel Değerlendirme

Alternatif olarak belirlenmiş alanlar, 1 den 8'e kadar, tarafımıza öneriliş sıralarına göre numaralandırılmıştır. O nedenle, verilmiş olan numaralar tamamen, yapay olup herhangi bir öncelik yansıtmamaktadır. Zaten, bu alanlardan 3, 4 ve 8 numaraları alanlar ileriki aşamada, ön fizibilite çalışmasına tabi tutulmuştur.

- **1 Numaralı Alan : Toros Gübre Fabrikası Arazisi**

Konumu: Serbest Bölge'nin doğusunda kalan bu alanın orta noktasının koordinatları 36°48'52" Kuzey ve 36°48'52" Doğudur. 1.197 dönümlük bir alan olarak öngörülen bu bölge içerisinde Toros Gübre Fabrikası tesisleri bulunmaktadır.

Eğim Durumu: Arazi düz ve yapılaşmaya elverişlidir. Bu bölgenin en yüksek ve en düşük kotları arasındaki fark sadece 12 metredir. Fakat, arazi üzerinde fabrika tesisleri, açık depolama alanı ve atıklar yer almaktadır. Bu bölgenin lojistik merkez olarak kullanılabilmesi için ekonomik ömrünü tamamlamış olan bu fabrikanın ve atıkların tasfiye edilmesi gerekmektedir.

Kent Merkezine Uzaklığı: 1 Numaralı Alan, kent merkezine 5 kilometre, Liman'a 2 kilometre ve Toptancı Hali'ne 2 kilometre uzaklıkta yer almaktadır.

Bitki Örtüsü: Bölgenin, doğu yönünde bulunan, genişleme koridoru olarak düşünülebilecek alan çevresinde değerli tarım arazileri bulunmaktadır. Bunun dışında, bölge sanayi yapılaşmasına maruz kaldığı için bitki örtüsü yoktur.



Fotoğraf 3.1: 1 Numaralı Alana Ait Uydu Görüntüsü

Arazi Kullanım Durumu: Batısındaki 300 dönümlük ve güneyindeki 200 dönümlük araziler dışında kalan kısım Toros Gübre A.Ş.'ne aittir ve üzerinde Toros Gübre fabrikası tesisleri bulunmaktadır (Fotoğraf 3.1). Bölgenin sadece doğu yönünde gelişme olanağı bulunmaktadır (Fotoğraf 3.2 – 3.4). 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda sanayi alanı olarak ayrılan alanın, plandaki kullanımını lojistik merkez olarak değiştirilebilir (Harita 3.1).

Olumlu Yönleri: Bölgenin arazisi düz ve yapılaşmaya elverişlidir. Bu bölgeye erişim karayolu ile oldukça kolaydır. Adana-Mersin Karayolu'ndan ve Otoyol bağlantısından doğrudan erişim mümkündür. Ayrıca alanın kuzeyinde mevcut demiryolu hattı bulunmaktadır. Mevcut hatta eklenecek hatlar ile hem Serbest Bölge, hem Liman, hem de Tırmıl istasyonu ile bağlantısı sağlanabilir.

Olumsuz Yönleri: Bu bölgedeki arazi birim fiyatı oldukça yüksek olduğundan, çok yüksek bir kamulaştırma bedeli ile karşı karşıya kalınacaktır. Arazi üzerinde fabrika tesisleri, açık depolama alanı ve atıklar bulunmaktadır. Bu bölgenin lojistik merkez olarak kullanılabilmesi için ekonomik ömrünü tamamlamış bu fabrikanın ve atıkların tasfiye edilmesi gereklidir. Bu işlemin hem maliyeti oldukça yüksektir, hem de tamamlanabilmesi uzun bir zaman süreci gerektirmektedir.



Fotoğraf 3.2: Toros Gübre Fabrikası'nın Kuzeyden Görünümü



Fotoğraf 3.3: 1 Numaralı Alan'ın Kuzey Doğu Kısımı Görünümü



Fotoğraf 3.4: 1 Numaralı Alan'ın Doğu Kısmı Görünümü

- **2 Numaralı Alan : Yalınayak-Otoyol Bağlantısının Doğusundaki Bölge**

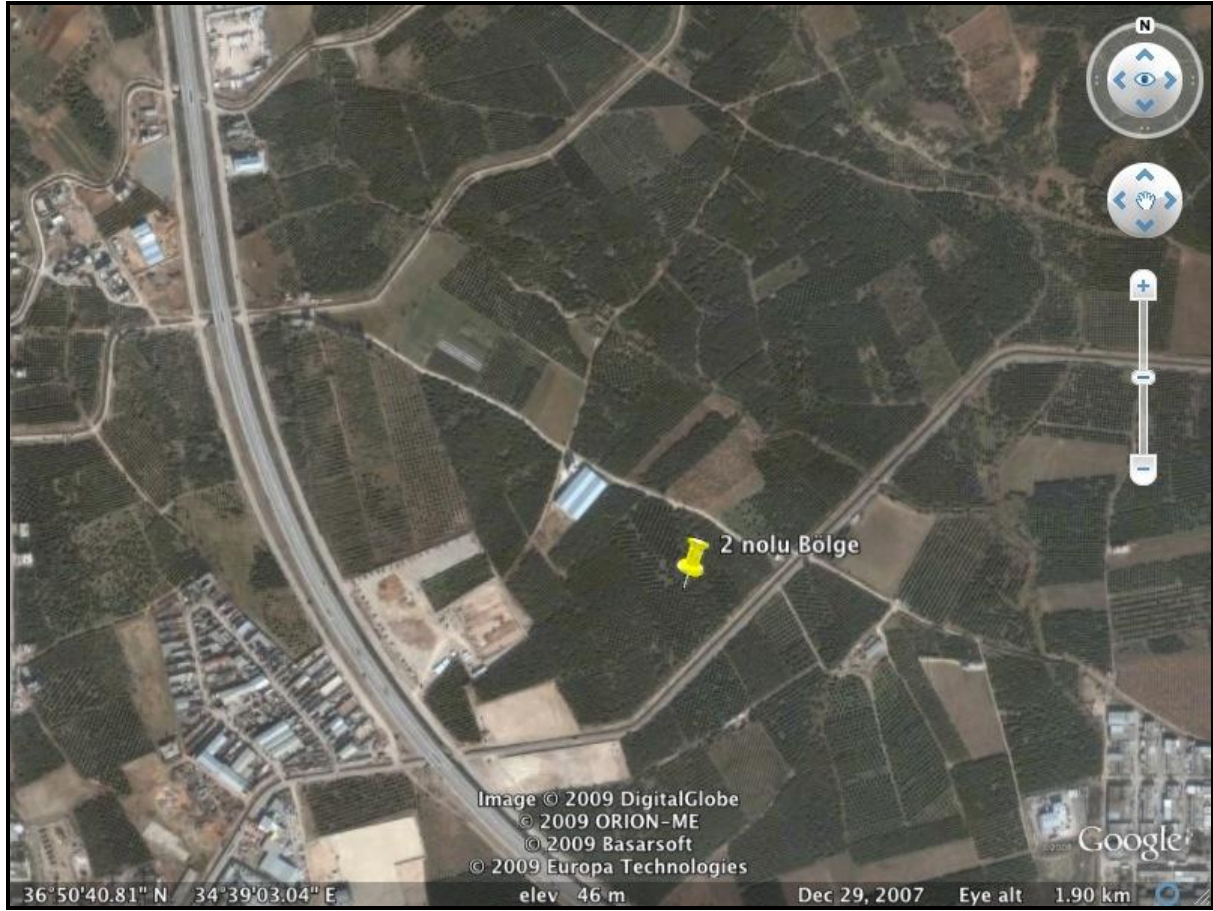
Konumu: Kent yerleşiminin doğusunda kalan bu bölge, otoyol bağlantısının doğusunda olup, merkezi bir konuma sahiptir. Bölgenin orta noktasının koordinatları 36°50'33" Kuzey ve 34°39'08" Doğudur. 996 dönümlük bir alan olarak öngörülen bu bölge içerisinde narenciye bahçeleri bulunmakta ve değerli tarım arazileri ile çevrelenmektedir (Fotoğraf 3.5-3.7).

Eğim Durumu: Arazi düz ve yapılaşmaya uygundur. Arazinin kuzeye doğru yüksekliği artmaktadır. En yüksek ve düşük kotlar arasındaki fark yaklaşık 35 metre olmakla beraber, arazi kuzeye doğru düzgün bir şekilde yükseldiğinden yapılaşmaya engel teşkil edecek bir oluşum bulunmamaktadır.

Kent Merkezine Uzaklık: Bu alan kent merkezine 5 kilometre uzaklıkta bulunmaktadır. Ayrıca Toptancı Hali'ne 1 kilometre, Liman'a 4 kilometre ve Serbest Bölge'ye 4 kilometre uzaklıktadır.

Bitki Örtüsü: Alanda narenciye bahçeleri yer almaktadır. Ayrıca genişleme alanları değerli tarım arazilerinden oluşmaktadır.

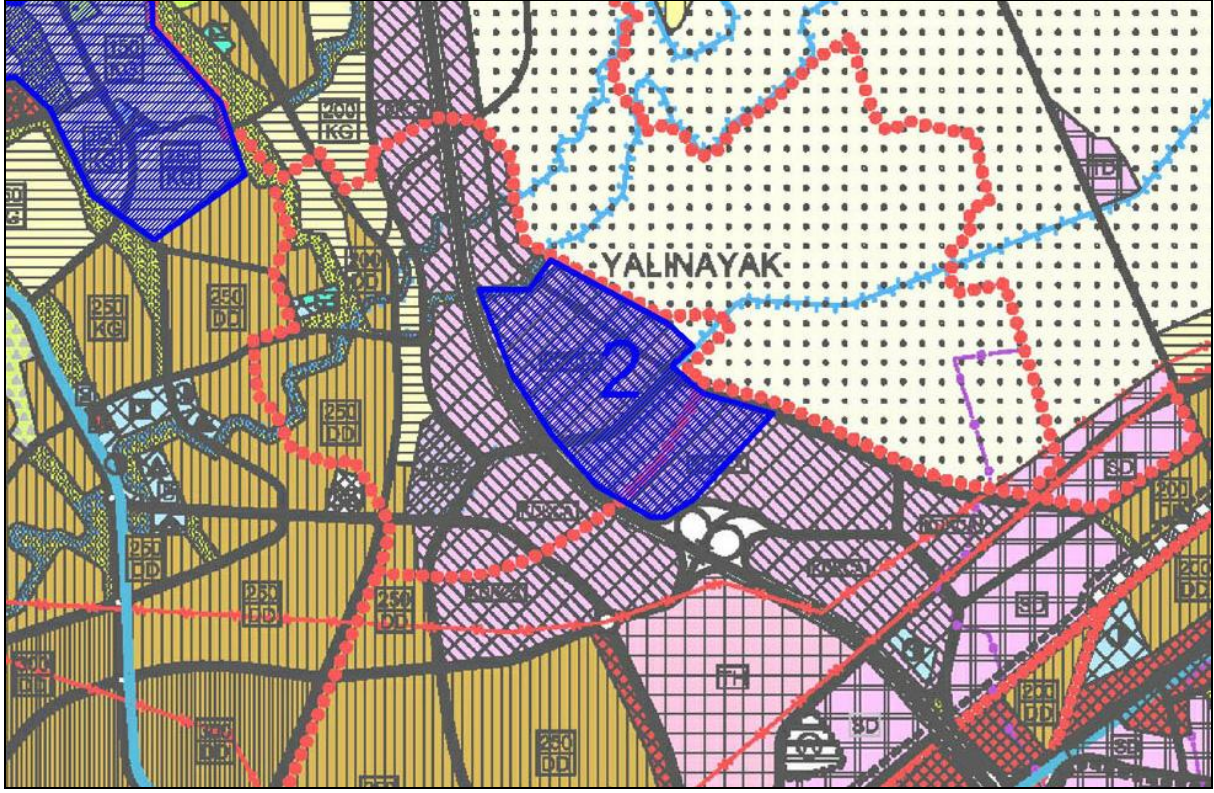
Arazi Kullanım Durumu: Bu bölgeyi oluşturan arazinin tamamına yakını özel mülkiyete aittir. Arazi üzerinde narenciye bahçeleri mevcuttur.



Fotoğraf 3.5: 2 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü

Olumlu Yönleri: Ulaşım olanaklarının iyi olması ve özellikle Liman ve Serbest Bölge'ye oldukça yakın olması bu bölgenin en başta gelen çekici özelliklerindedir. Otoyol bağlantısına doğrudan erişebilir konumdadır. Mersin -Adana Karayolu'na 2 kilometre mesafededir. 2. Çevre Yolu'na ise 500 metre uzaklıktadır. Demiryolu için ise, Tırmıl istasyonuna 3 kilometre uzaklıktadır. 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda bu alanın 'konut dışı kentsel çalışma alanı' olarak planlanması dolayısıyla lojistik merkez olarak kullanılması mümkündür (Harita 3.3). Ayrıca bu bölge çevresinde hâlihazırda çok sayıda lojistik firmasının tesislerinin bulunması bu bölgeyi çekici kılmaktadır.

Olumsuz Yönleri: Bu alan yerleşim alanlarının hemen sınırında bulunmakta olup; yakın zamanda çevresi önemli miktarda konut dışı kentsel çalışma alanı ile sarılacaktır. Bu da lojistik köy operasyonlarını kısıtlayacaktır. 2 Numaralı Alan'ın büyüklüğü, lojistik köy için ayrılması arzu edilen alan için yeterli değildir. Ayrıca, kent merkezine yakınlığı buradaki arazi fiyatlarının oldukça yüksek olmasına sebep olmaktadır. Son olarak, arazinin tamamına yakınının özel mülkiyete ait olması ve tarımsal nitelik taşıması, kamulaştırma bedelinin çok yüksek tutarlara ulaşmasına ve kamulaştırma sürecinin uzamasına neden olabilecektir.



Harita 3.3: 2 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları



Fotoğraf 3.6: 2 Numaralı Alan'ın Otoyoldan Görünümü



Fotoğraf 3.7: 2 Numaralı Alan'ın Güney Kısmı Görünümü

- **3 Numaralı Alan : ÇİMSA'nın Kuzeyindeki Bölge**

Konumu: Mersin kent merkezinin doğusunda 17. kilometrede yer alan bu bölgenin orta noktasının koordinatları 36°52'35" Kuzey ve 34°46'01" Doğudur (Fotoğraf 3.8). Öngörülen bu bölgenin doğusunda Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (MTOSB), batısında OSB genişleme alanı, kuzeyinde ise Mersin Katı Atık Depolama Alanı bulunmaktadır.

Eğim Durumu: Bölge kısmen engebeli, kısmen düz arazilerden oluşmaktadır. Lojistik merkez inşası için karar kılındığı takdirde ciddi miktarda tesviye işlemi gerekecektir (Fotoğraf 3.9). Ancak bu bölgenin hemen güneyindeki alanlar, nispeten daha düz ve elverişlidir. Az miktarda bağ ve bahçenin bulunduğu bölgenin zemin yapısı serttir.

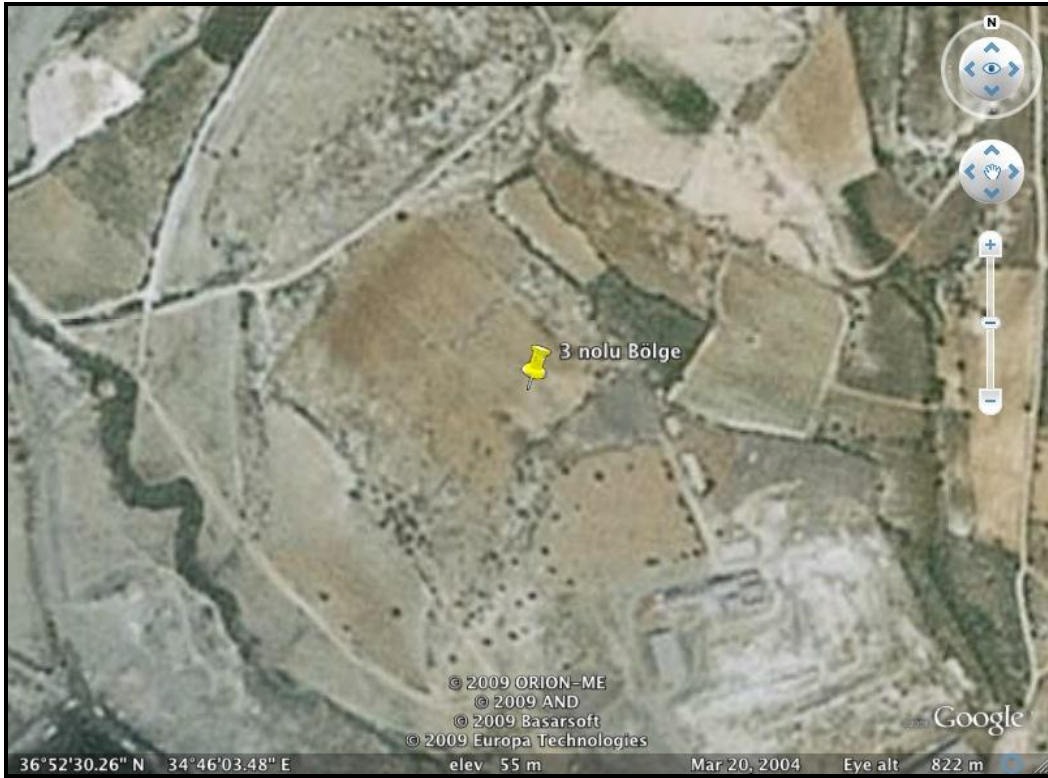
Kent Merkezine Uzaklık: 3 Numaralı Alan, Mersin kent merkezinden 17 kilometre uzaklıkta bulunmaktadır. Tarsus kent merkezine 13 kilometre mesafededir.

Bitki Örtüsü: Arazide kısmen bağ ve bahçeler bulunmaktadır (Fotoğraf 3.10–3.15).

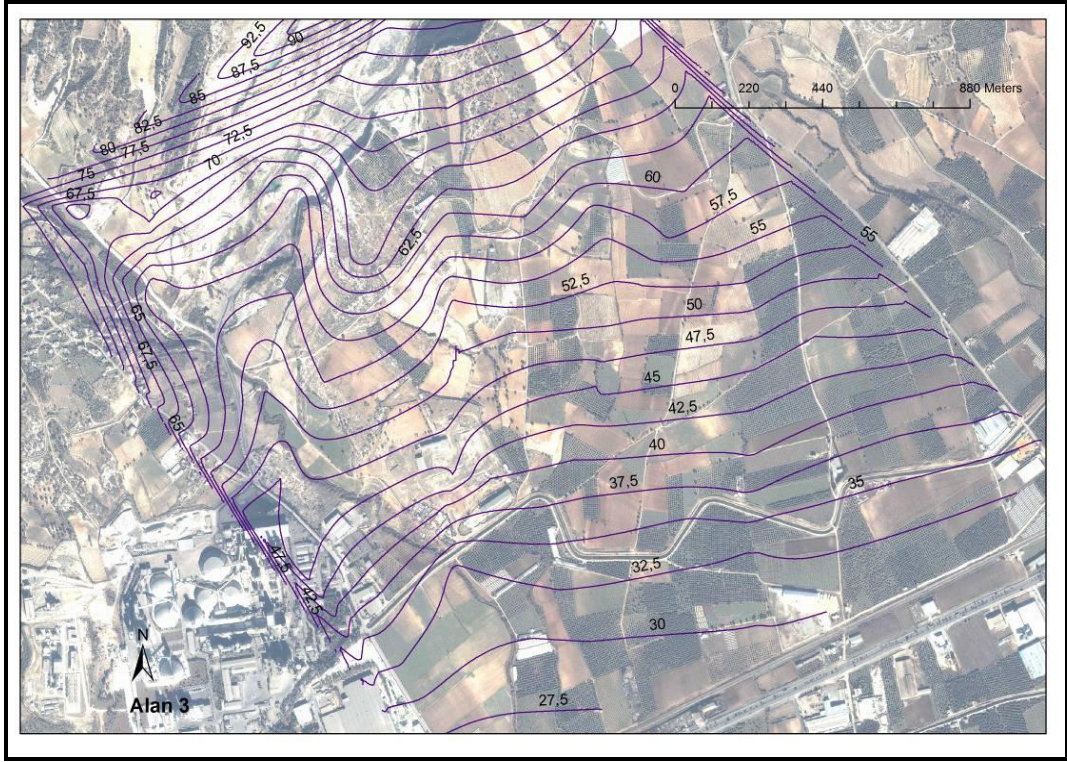
Arazi Kullanım Durumu: Alan, büyük oranda özel mülkiyettedir ve tarımsal nitelik taşıyan araziler çoğunluktadır.

Olumlu Yönleri: Arazi maliyetlerinin düşük olması, karayoluna ve demiryoluna yakınlığı ve özellikle de OSB'nin genişleme alanına çok yakın olması bu bölgenin cazibesini arttırmaktadır (Harita 3.4). Mersin – Adana Karayolu'na sadece 2 kilometre mesafededir ve güney sınırında 2. Çevre Yolu öngörülmektedir. Kent merkezine uzak olması nedeniyle yakın çevresinde kentsel yerleşim bulunmamakta, uzun dönemde de yerleşim alanlarından uzakta kalabileceği düşünülmektedir. Ayrıca bu alan güneyden demiryoluna sınır konumdadır.

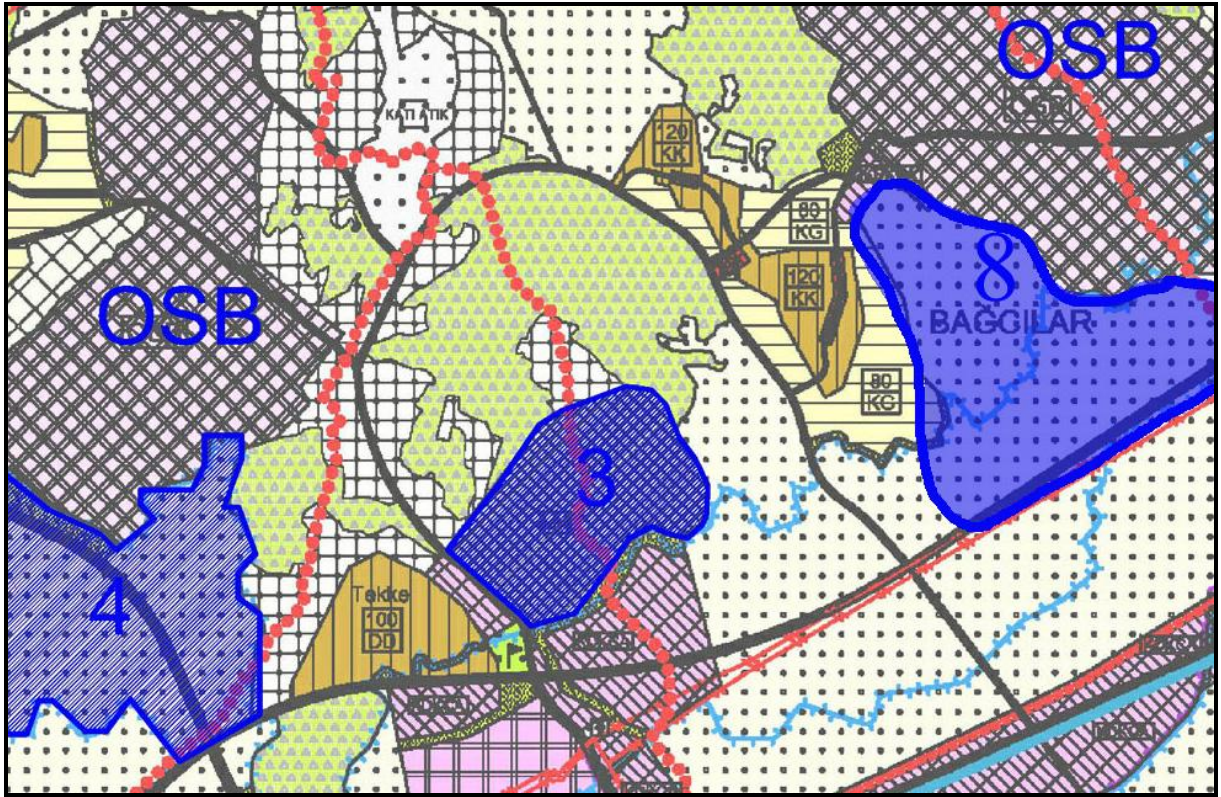
Olumsuz Yönleri: Liman'a 15 kilometre ve Serbest Bölge'ye 13 kilometre mesafede olması, özel mülkiyetteki arazilerin kamulaştırılmasının uzun sürecek olması, gelişme alanının kısıtlı olması ve arazide yüksek miktarda tesviye işlemine ihtiyaç duyulabilmesi olarak sıralanabilir.



Fotoğraf 3.8: 3 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü



Fotoğraf 3.9: 3 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü ve Eş Yükselti Eğrileri



Harita 3.4: 3 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları



Fotoğraf 3.10: 3 Numaralı Alan'dan Görünüm I



Fotoğraf 3.11: 3 Numaralı Alan'dan Görünüm II



Fotoğraf 3.12: 3 Numaralı Alan'dan Görünüm III



Fotoğraf 3.13: 3 Numaralı Alan'dan Görünüm IV



Fotoğraf 3.14: 3 Numaralı Alan'dan Görünüm V



Fotoğraf 3.15: 3 Numaralı Alan'dan Görünüm VI

- **4 Numaralı Alan : OSB Genişleme Alanının Güneyinde Yer Alan Bölge**

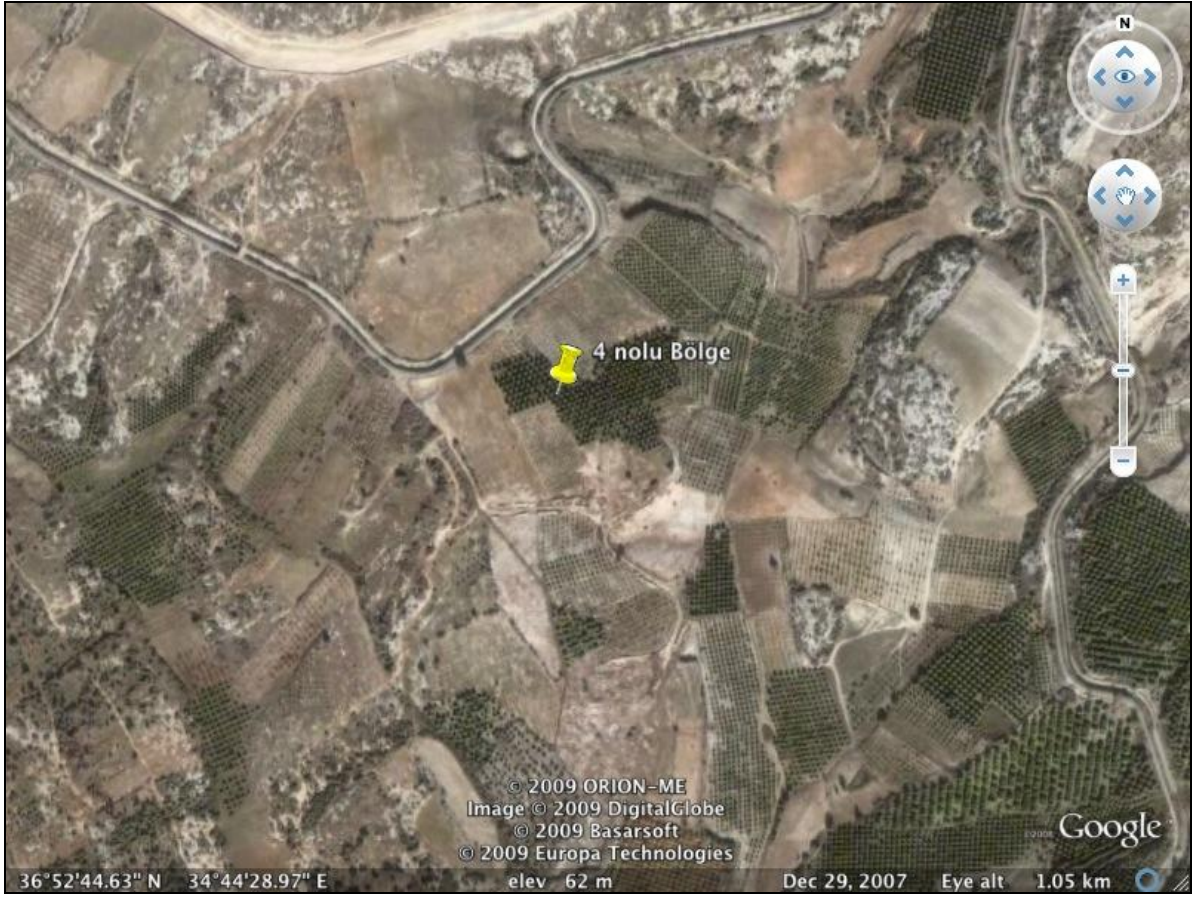
Konumu: Mersin kent merkezinin doğusunda 15. kilometrede bulunan alanın orta noktasının koordinatları 36°52'46" Kuzey ve 34°44'27" Doğudur (Fotoğraf 3.16). Yaklaşık 1.800 dönümlük bir alan olarak öngörülen bu bölgenin doğusunda Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (OSB), kuzeyinde OSB genişleme alanı bulunmaktadır.

Eğim Durumu: Bölge engebeli araziden oluşmaktadır. Lojistik köy inşası için karar kılındığı takdirde ciddi miktarda tesviye işlemi gerekebilecektir (Fotoğraf 3.17). Az miktarda bağ ve bahçenin bulunduğu bölgenin zemin yapısı serttir.

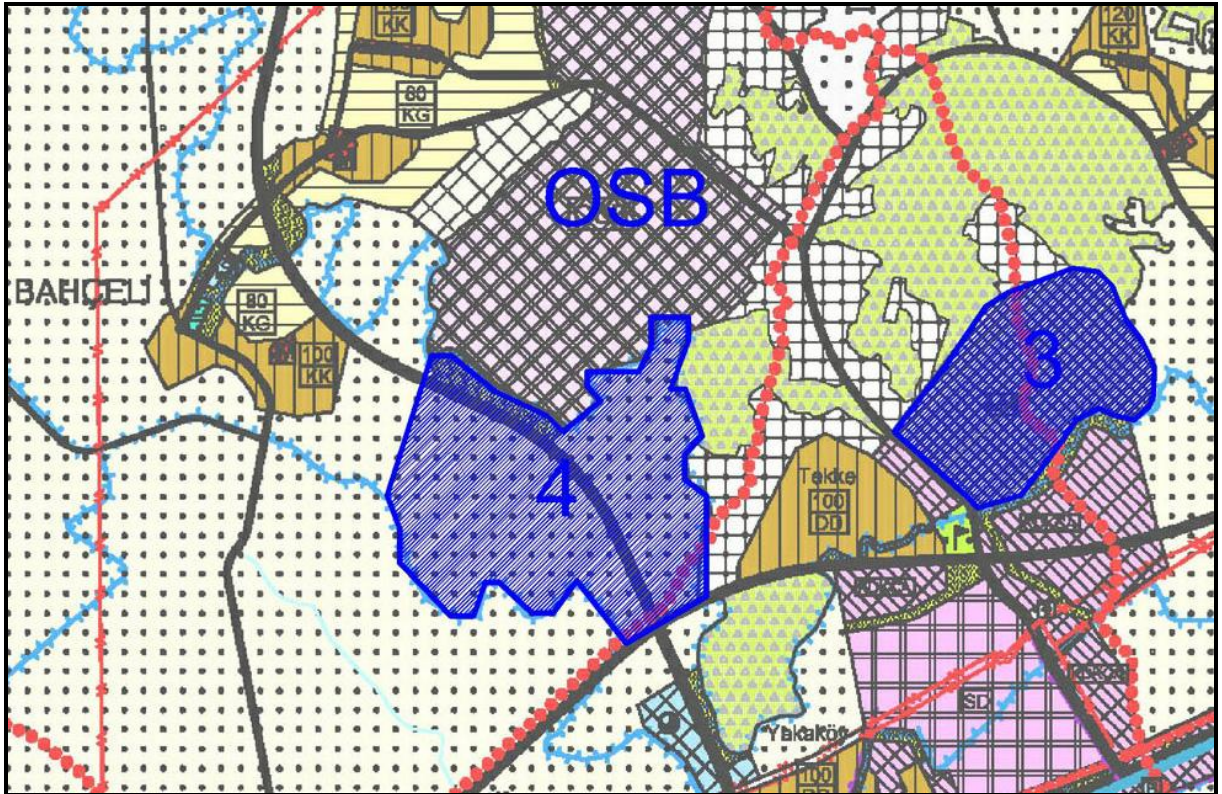
Kent Merkezinde Uzaklık: Mersin kent merkezine 15 kilometre, Tarsus kent merkezine de 15 kilometre mesafededir.

Bitki Örtüsü: Arazide kısmen bağ ve bahçeler bulunmakla birlikte, çorak araziler de yer almaktadır (Fotoğraf 3.18–3.19).

Arazi Kullanım Durumu: 4 Numaralı Alan üzerinde herhangi bir yapılaşma söz konusu değildir. Bugünkü kullanımın yarıdan fazlasının bağ, bahçe ve tarım alanları oluşturmaktadır. Alanın yaklaşık beşte biri Hazine arazisi statüsündedir.



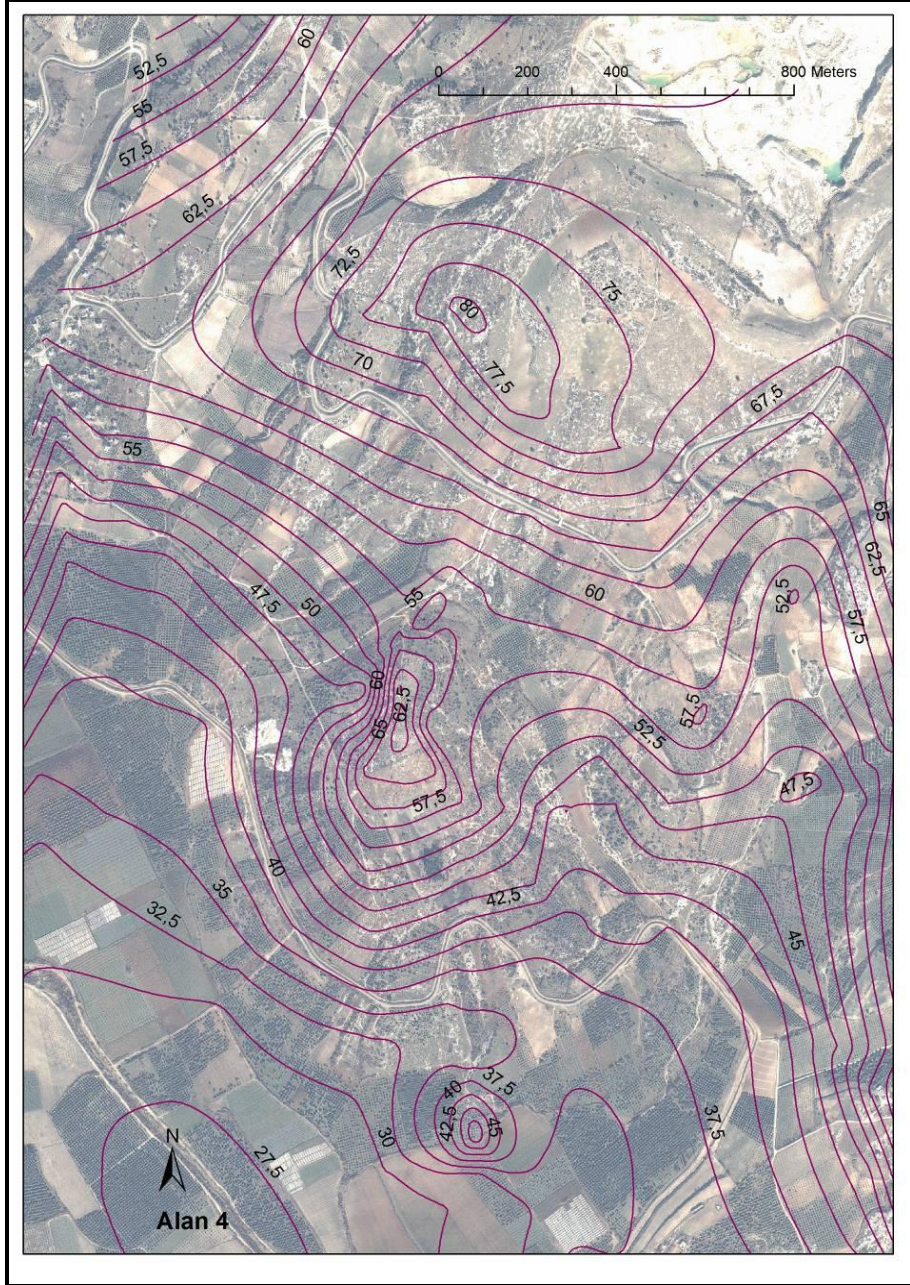
Fotoğraf 3.16: 4 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü



Harita 3.5: 4 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları

Olumlu Yönleri: 4 Numaralı Alan, öngörülen Lojistik Köy alanı için yeterli araziye sahiptir. Kamulaştırma maliyeti, bölgenin bir miktarında Hazine arazileri olması nedeniyle daha az olabilecektir. OSB genişleme alanına bitişik olması ayrıca bir çekicilik yaratmaktadır. Mersin-Adana Karayolu'na 2 kilometre mesafededir. Güney sınırında ise 2. Çevre Yolu planlanmıştır. Demiryoluna Yenitaşkent istasyonundan 2 kilometre ek hat ile erişim sağlanabilir. Çevresinde kentsel kullanım olmaması ve uzun vadede de kente uzak olması lojistik operasyonlar açısından önemli bir avantajdır.

Olumsuz Yönleri: Liman'a 13 kilometre ve Serbest Bölge'ye 11 kilometre mesafededir. Kamulaştırma sürecinde yaşanabilecek olası gecikmeler olumsuzluk yaratabilir. Alan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda OSB olarak; 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda ise tarım alanı olarak öngörülmüştür (Harita 3.5). Planlar arasındaki bu uyumsuzluğun giderilmesi gerekmektedir.



Fotoğraf 3.17: 4 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü ve Eş Yükselti Eğrileri



Fotoğraf 3.18: 4 Numaralı Alan'dan Görünüm I



Fotoğraf 3.19: 4 Numaralı Alan'dan Görünüm II

- **5 Numaralı Alan : Otoyol Kuzeyinde Dedeler Köyü Doğu'sunda Yer Alan Bölge**

Mevkisi: Çukurova Otoyolu'nun kuzey sınırındaki Dedeler Köyü Doğu'sunda yer alan bu bölgenin orta noktasının koordinatları 36°57'29" Kuzey ve 34°47'37" Doğudur (Fotoğraf 3.20). 3.087 dönümlük bir alan olarak öngörülen bu bölgenin hem kuzey hem de doğusunda genişleme olanağı bulunmaktadır.

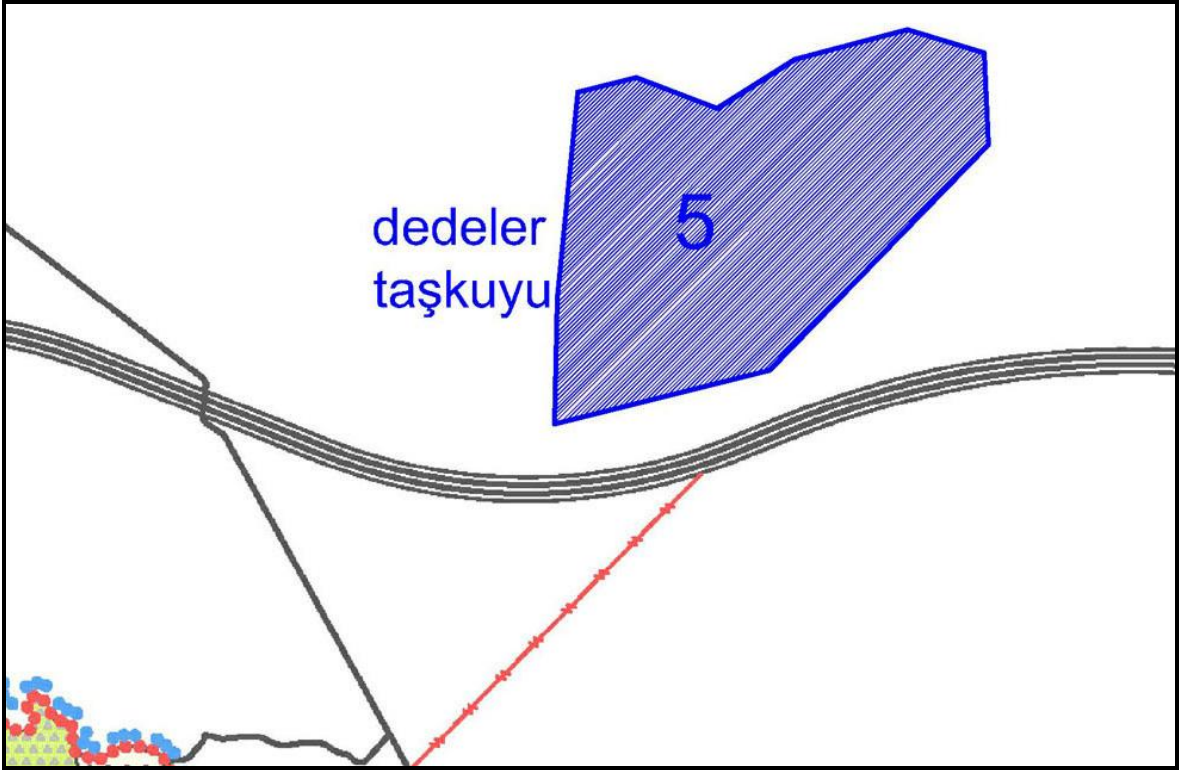
Eğim Durumu: Arazi oldukça engebeli ve yüksek kotlarda yer almaktadır. Önemli miktarda tesviye işlemlerinden sonra yapılaşmaya uygundur.

Kent Merkezine Uzaklık: Mersin kent merkezine 28 kilometre uzaklıkta olan 5 Numaralı Alan, Tarsus kent merkezine ise 10 kilometre mesafededir.

Bitki Örtüsü: Alanda kısmen kuru tarım arazileri, kısmen de verimsiz bağlar bulunmaktadır.



Fotoğraf 3.20: 5 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü



Harita 3.6: 5 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları

Arazi Kullanım Durumu: Alanın çoğunluğu Hazine arazilerinden oluşmaktadır. Özel şahıslara ait tarım arazileri ve bağların verimi düşük olduğundan metrekare birim fiyatları da düşüktür.

Olumlu Yönleri: Arazi maliyetlerinin oldukça düşük olması bu bölge için çok büyük bir avantajdır ve önemli bir miktarda Hazine arazisi bulunmaktadır. Alanın batısında otoyola bağlantıyı sağlayacak bir kavşak yapıldığında, otoyola doğrudan erişim temin edilebilir.

Olumsuz Yönleri: Yapılacak demiryolu ve karayolu inşaatının maliyetinin yüksek çıkması ve yapım süresinin de uzun olması beklenmelidir. Olası bir demiryolu hattı inşaatı başlangıç ve bitiş noktaları arasındaki kot farklarından dolayı, oldukça zor ve maliyetli olabilecektir. Bu da çok önemli bir dezavantajdır.



Fotoğraf 3.21: 5 Numaralı Alan'dan Görünüm I



Fotoğraf 3.22: 5 Numaralı Alan'dan Görünüm II



Fotoğraf 3.23: 5 Numaralı Alan'dan Görünüm III

- **6 Numaralı Alan : Toroslar Güneykent Kuzeyinde Yer Alan Bölge**

Konumu: 6 Numaralı Alan, Mersin kentinin kuzeyinde Toroslar İlçesi içerisinde yer almaktadır. Alanın orta noktasının koordinatları 36°51'29" Kuzey ve 34°37'16" Doğudur (Fotoğraf 3.24). 2.011 dönüm olarak öngörülen bu bölgenin önemli bir kısmı kamu mülkiyetindedir.

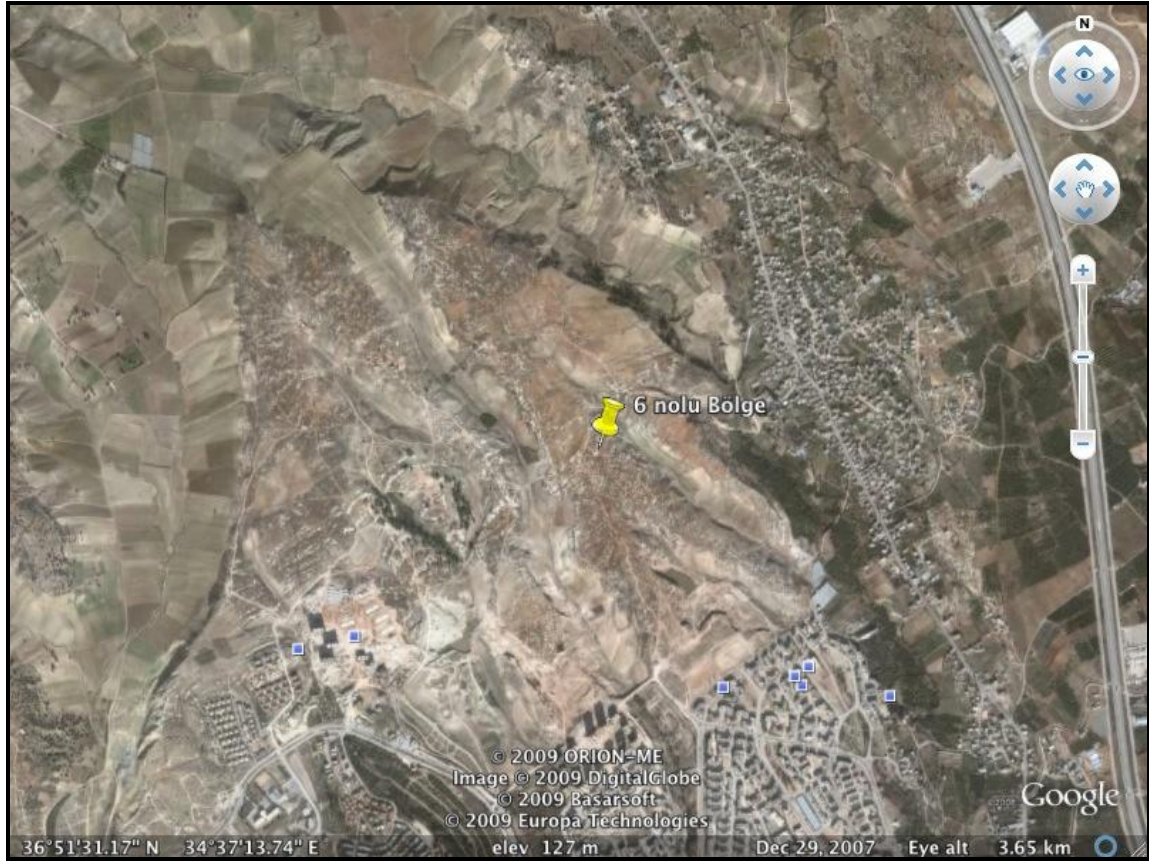
Eğim durumu: Alan orta düzeyde bir eğime sahiptir, ancak bu durum yapılaşmaya engel teşkil etmemektedir. Yine de tesviye işlemleri için ciddi bir maliyet söz konusu olacaktır.

Kent Merkezine Uzaklık: 6 Numaralı Alan, şehir merkezine yaklaşık 8 kilometre uzaklıktadır.

Bitki Örtüsü: Arazi genel hatlarıyla kıraç bir yapı arz etmektedir.

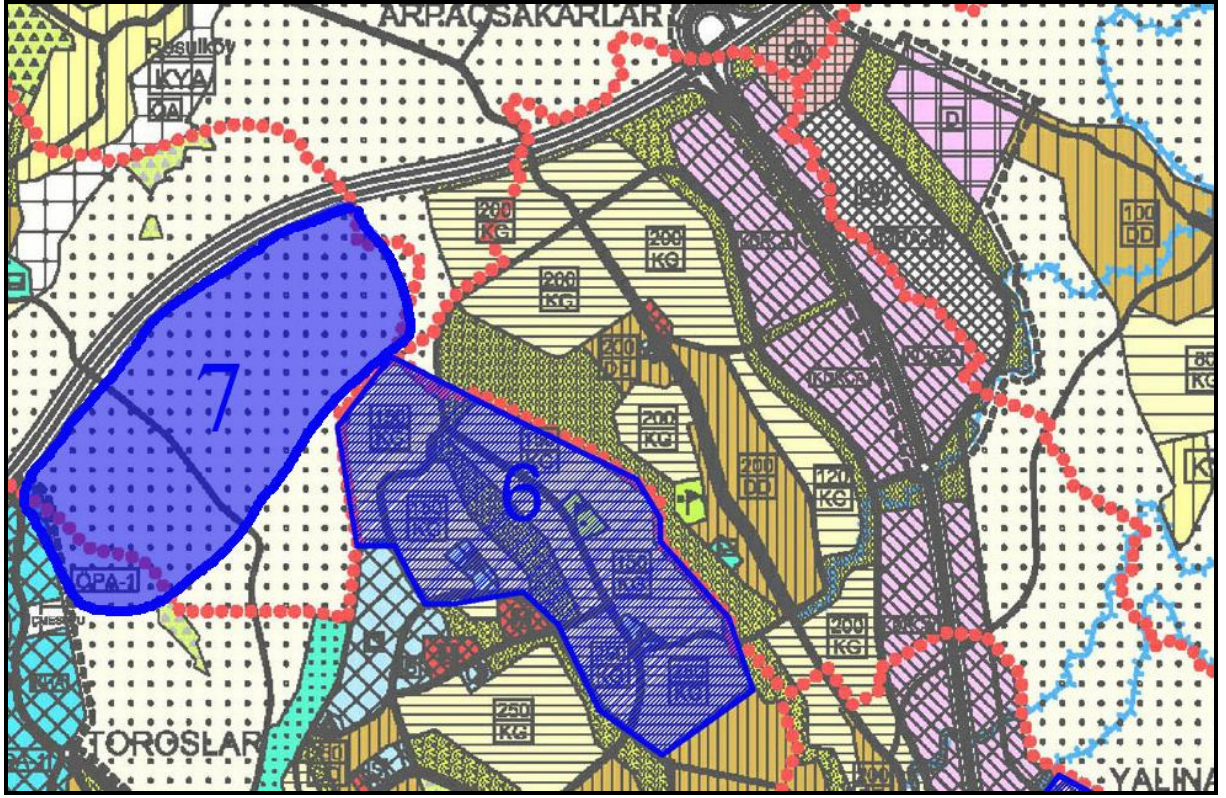
Arazi Kullanım Durumu: Tamamı Toroslar Belediyesi mülkiyetindedir. 1/100.000 ölçekli Çevre Planı'nda ve 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda toplu konut gelişme bölgesi olarak planlanmıştır (Harita 3.7). Alan büyük ölçüde boştur.

Olumlu Yönleri: Mülkiyetin tamamının kamunun elinde olması, gerekli işlemlerin yapılması için geçecek süreyi muhakkak ki ciddi oranda azaltacaktır. Otoyola çok yakın olması, bölgenin otoyola bağlantısını çok kolaylaştıracaktır.



Fotoğraf 3.24: 6 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü

Olumsuz Yönleri: Alana demiryolu bağlantısı inşası maliyetli ve teknik olarak zor olacaktır. Zira demiryoluna göre oldukça üst kotlarda kalmaktadır. Karayoluna 7 kilometre, demiryoluna ise 7 kilometre mesafede olan bu bölgede arazinin eğimi demiryolu yapımı için çok zorlayıcı bir faktördür. Önerilen alanın hemen güneyinde Güneykent Mahallesi yer almaktadır. Kentle iç içe olması, operasyonel açıdan önemli sorunlar oluşturacaktır.



Harita 3.7: 6 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları



Fotoğraf 3.25: 6 Numaralı Alan'dan Görünüm I



Fotoğraf 3.26: 6 Numaralı Alan'dan Görünüm II



Fotoğraf 3.27: 6 Numaralı Alan'dan Görünüm III



Fotoğraf 3.28: 6 Numaralı Alan'dan Görünüm IV

- **7 Numaralı Alan : Otoyol Kenarında Yer Alan, 6 Numaralı Alan'a Komşu Bölge**

Konumu: 7 numaralı alan Mersin kentinin kuzeyinde, Toroslar Beldesi sınırları içinde, 6 Numaralı Alan'ın hemen kuzeybatısında bulunup bölgenin orta noktasının koordinatları 36°51'39" Kuzey ve 34°36'09" Doğudur (Fotoğraf 3.29). Alan, kuzeyden otoyola sınırdır (Harita 3.8).

Eğim Durumu: Genellikle düz bir arazi olan bu bölge yapılaşmaya uygundur.

Kent Merkezine Uzaklık: Alan, şehir merkezinden yaklaşık olarak 10 kilometre kadar uzaklıktadır.

Bitki Örtüsü: Bu bölge kısmen tarım arazisidir ve üzerinde bir miktar meyve ağaçları bulunmakta olup, kısmen de kıraçtır (Fotoğraf 3.30–3.31).

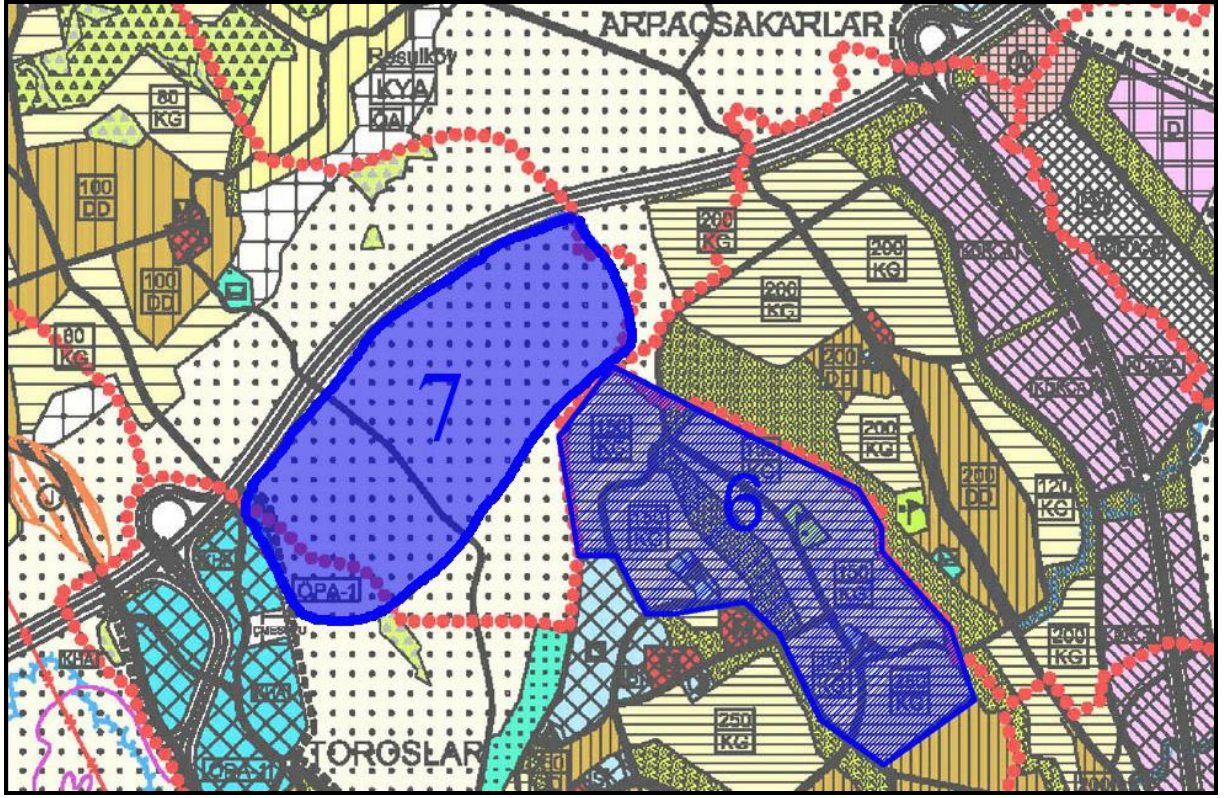
Arazi Kullanım Durumu: Alan büyük oranda boştur. Herhangi bir yapılaşma yoktur.

Olumlu Yönleri: Otoyola hemen sınır olan bu bölge karayolu ulaşımı açısından oldukça avantajlıdır.

Olumsuz Yönleri: Demiryolu ulaşımı, karayolu ulaşımı kadar elverişli değildir. Arazi, demiryolu kotunun bir hayli üstünde yer aldığından, demiryolu inşaatı açısından ciddi bir eğim sorunu ortaya çıkacaktır. Bu alan, yine kentsel kullanımlar arasında ve imar planında tarımsal arazi olarak ayrılan bir alandır. Ancak, Toroslar Beldesi'nin ilk gelişme bölgeleri bu alanın sınırlarına dayanacak ve lojistik operasyonları kısıtlayabilecektir.



Fotoğraf 3.29: 7 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü



Harita 3.8: 7 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları



Fotoğraf 3.30: 7 Numaralı Alan'dan Görünüm I



Fotoğraf 3.31: 7 Numaralı Alan'dan Görünüm II

- **8 Numaralı Alan : OSB'nin Güney ve Güneybatısında Yer Alan Bölge**

Konumu: Mersin kent merkezinin doğusunda 18. kilometrede yer alan bölgenin orta noktasının koordinatları 36°53'03" Kuzey ve 34°47'09" Doğudur (Fotoğraf 3.32). Alanın kuzeyinde Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (OSB – 1) bulunmaktadır.

Eğim Durumu: Büyük kot farkları görünen arazide hafriyat maliyetleri yüksek rakamlara çıkabilecektir (Fotoğraf 3.33).

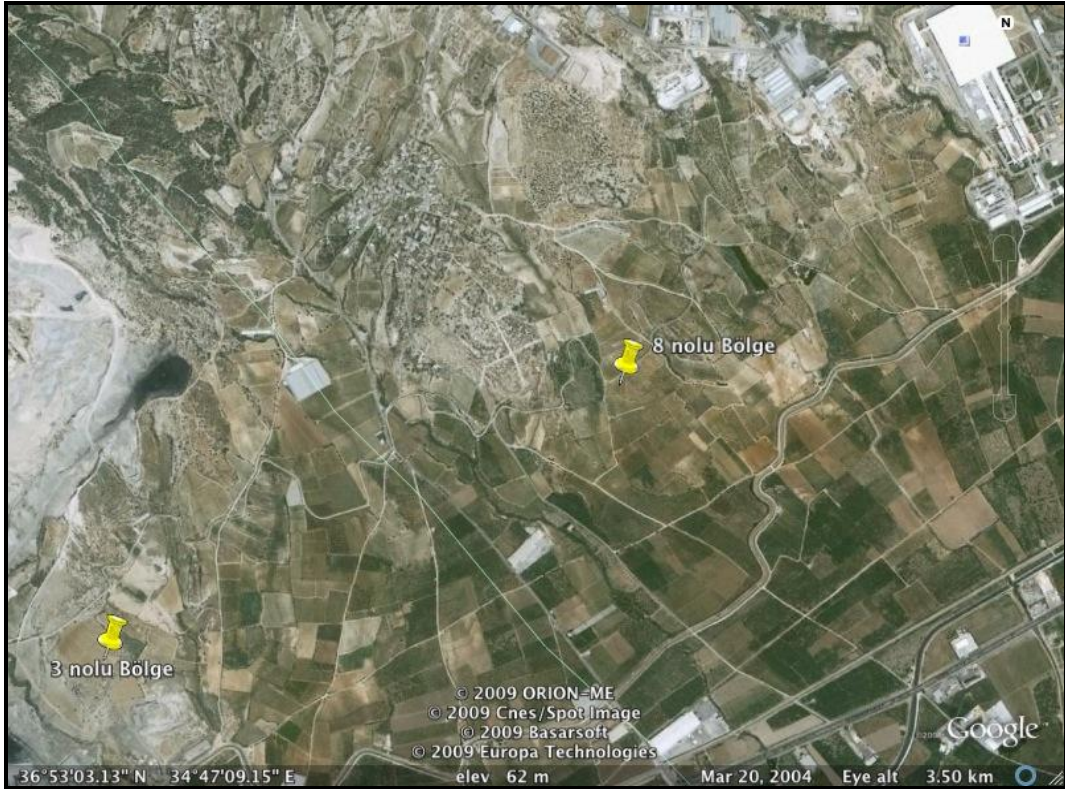
Kent Merkezine Uzaklık: Alan, Mersin kent merkezinden 18 kilometre uzaklıkta bulunmaktadır. Tarsus kent merkezine ise 13 kilometre mesafededir.

Bitki Örtüsü: Özellikle düşük kotlu kısımlarında meyve ağaçları ve değerli tarım arazileri bulunmaktadır (Fotoğraf 3.3-3.39).

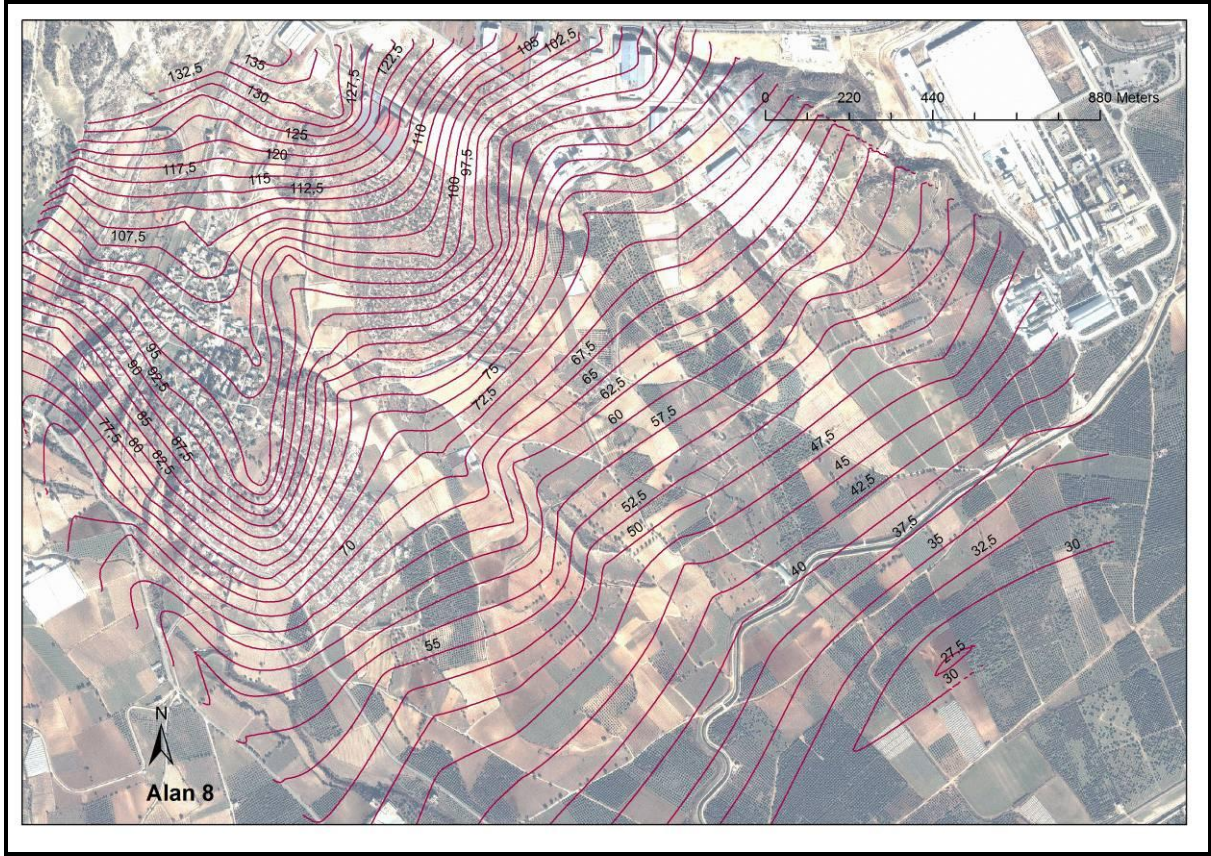
Arazi Kullanım Durumu: Mevcut Nazım İmar Planı'nda alanın büyük bir kısmı, bugünkü kullanımına da uygun olarak, tarım arazisi olarak belirlenmiştir (Harita 3.9).

Olumlu Yönleri: OSB'ne olan yakınlığı, karayolu ulaşımına elverişliliği, fazla zorlanmadan demiryolu ile bağlantısının sağlanabilecek olması olarak sıralanabilir. Yine kentsel alanlardan uzak olması ve yakın zamanda da kentsel alanlarla çevrilmeyecek olması lojistik operasyonlar açısından avantaj sağlayacaktır.

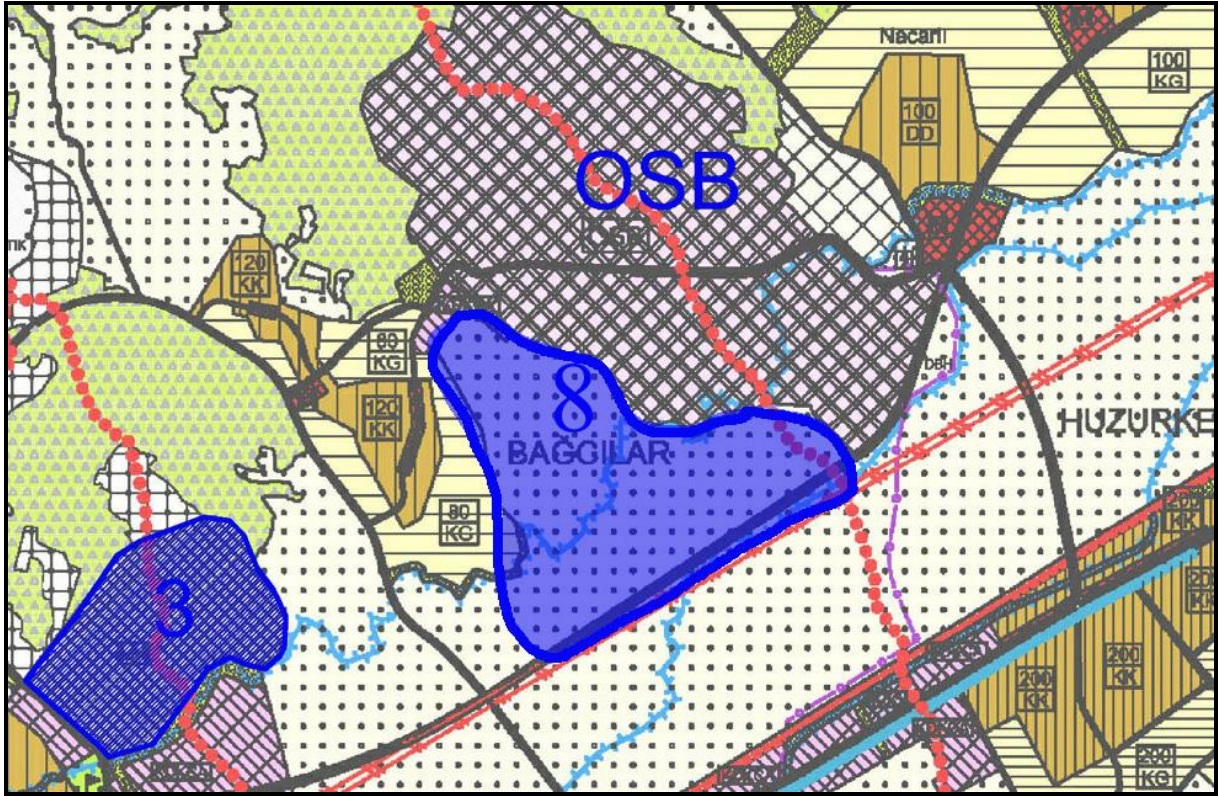
Olumsuz Yönleri: İçerisinde değerli tarım arazileri bulundurması, Liman'a 17 kilometre ve Serbest Bölge'ye 15 kilometre mesafede yer alması, arazilerin kamulaştırılmasında geçecek sürenin uzun olma olasılığı, genişleme alanının kısıtlı olması ve yapılaşma öncesi arazide büyük miktarda tesviye işleminin yapılması gerekliliği gibi çözülebilir olumsuzluklara sahiptir.



Fotoğraf 3.32: 8 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü



Fotoğraf 3.33: 8 Numaralı Alan'a Ait Uydu Görüntüsü ve Eş Yükselti Eğrileri



Harita 3.9: 8 Numaralı Alan ve Yakın Çevresinin Nazım Planı'nda Öngörülen Kullanımları



Fotoğraf 3.34: 8 Numaralı Alan'dan Görünüm I



Fotoğraf 3.35: 8 Numaralı Alan'dan Görünüm II



Fotoğraf 3.36: 8 Numaralı Alan'dan Görünüm III



Fotoğraf 3.37: 8 Numaralı Alan'dan Görünüm V



Fotoğraf 3.38: 8 Numaralı Alan'dan Görünüm VI



Fotoğraf 3.39: 8 Numaralı Alan'dan Görünüm VII

3.2.1.2. Seçilen Üç Alternatif Alana İlişkin Ön Fizibilite Çalışması

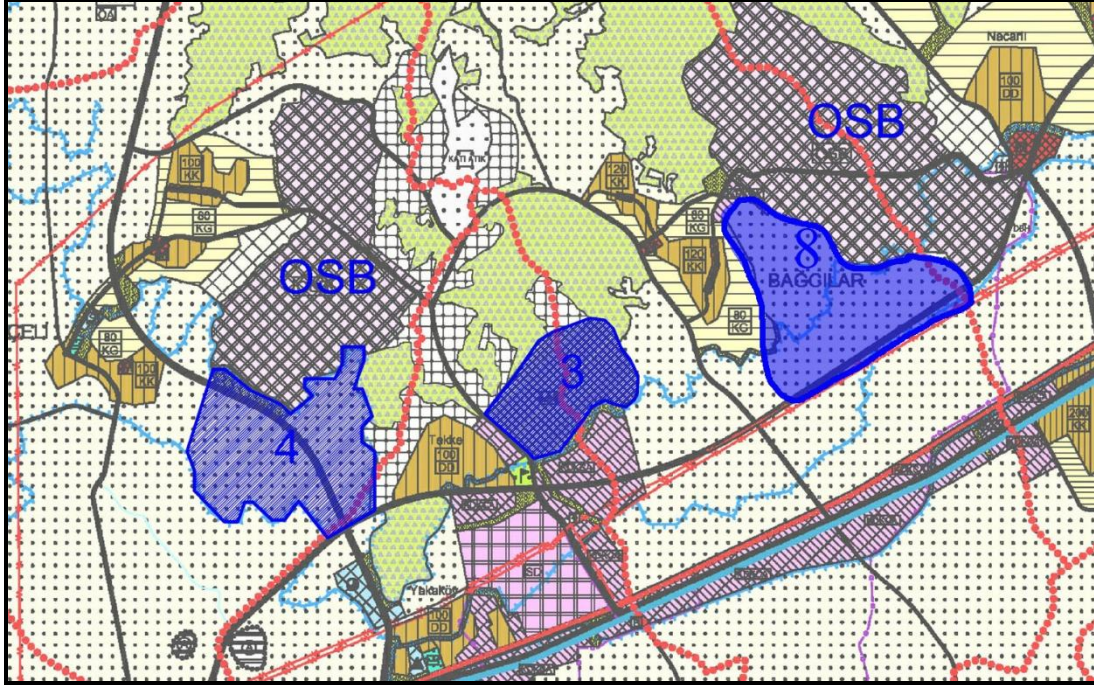
Yukarıda genel hatlarıyla irdelenen, güçlü ve zayıf yönleri belirtilen sekiz alternatif yerleşim alanı arasından, konumu, arazi yapısı ve diğer fiziki özellikleri göz önünde bulundurularak 3, 4 ve 8 numaralı alanların Lojistik Köy Projesi yatırımı için ayrıntılı olarak incelenmesine karar verilmiştir (Harita 3.10). Zira bu alanlar, öncelikle kentsel alanların uzağında yer almaktadır. Bu nedenle kısa zamanda kentsel kullanım ile kuşatılmayacaktır. Bu hem lojistik operasyonların sağlanmasında önemli bir koşul olup, hem de Lojistik Köy'ün zaman içinde yayılmasını ve gelişmesini engellemek açısından çok önemlidir. Ayrıca, bu alanlar demiryoluna yakınlıkları ve eğimlerinin uygunluğu nedeniyle de demiryolu bağlantısı ve demiryolu terminali inşaatlarının kolaylıkla gerçekleştirilebilmesi açısından en avantajlı konumdadır. Bir diğer deyişle bu alanlar dışındaki alanlar, ya kentsel kullanımlarla kısa sürede kuşatılacak ve Lojistik Köy'ün gelişimine engel olabilecek ya da demiryolu bağlantısının sağlanması açısından sorun yaratabilecektir. Bu doğrultuda, daha uygun olduğu düşünülen üç alan, karar verme aşamasında daha rasyonel değerlendirmelere olanak sağlaması açısından ekonomik yönleriyle de ele alınmış ve bir ön fizibilite çalışmasına tabi tutulmuştur.

Öncelikle belirtmelidir ki, detaylı bir teknik ve ekonomik fizibilitenin hazırlanması için; kesin olarak belirlenmiş bir alana, bu alanın detaylı haritalarına, uygulama imar planına, detaylı bir talep analizine ve bunlara uygun olarak hazırlanmış bir avan projeye ihtiyaç duyulacaktır. Ancak, henüz yer seçimi aşamasında olduğundan, yukarıda belirtilen verilerin güvenilir bir şekilde bulunması mümkün değildir. O nedenle, burada yapılan hesaplar, ancak makul ve muhtemel varsayımlara dayandırılmıştır. Alanların topografik haritaları, Google Earth haritalarından yapılan yükseklik ve koordinat okumaları ile, Coğrafya Bilgi Sistemi'nin topografik harita üretim araçlarıyla tarafımızdan üretilmiştir. Bu haritalar Harita 3.10, 3.12, 3.14 ve 3.16'da verilmiş ve hafriyat hesaplamalarında tarafımızdan üretilen bu haritalar kullanılmıştır.

Ekonomik değerlendirme sırasında öncelikle ihtiyaç duyulabilecek arazinin büyüklüğü saptanmış ve arazinin 750 dönümlük 3 etapta toplam 2.250 dönüm olarak elde edileceği varsayılmıştır. Birinci etabın 0,85 km x 0,85 km'lik bir kare şeklinde, diğer etapların da yine bu karenin etrafında 1,25 km x 1,25 km ve 1,5 km x 1,5 km olacak şekilde gelişeceği varsayılmıştır. Sonrasında, üst ve altyapı her 5 yılda bir olmak üzere 4 etapta tamamlanacaktır. Buna göre Mersin Lojistik Köyü'nün toplam 2.250 dönüm üzerinde, (talep gelişimine bağlı olarak) 4 etapta geliştirileceği varsayılmıştır.

Alternatif alanlar için, kıyaslamaya imkân verecek olası maliyetler ve gelirler ayrı ayrı başlıklar altında incelenmiştir. Maliyetler; kamulaştırma maliyetleri, hafriyat masrafları, alan içi yolların,

altyapının ve üst yapının inşası olarak ele alınırken; gelirler metrekare birim başına düşen kira gelirleri üzerinden hesaplanmıştır. Yapılan tüm işlemlerde dolar kuru 1,65 TL kabul edilmiştir. Üç yerleşim için kabaca ortaya konan girdi ve çıktılar, alternatifler arasında kıyaslamaya olanak sunacak şekilde İç Verim Oranı Analizi ve Fayda Maliyet Oranı Analizi ile finansal olarak incelenmiştir.



Harita 3.10: Ön Fizibilite Çalışması İçin Seçilen Üç Alanı Gösterir Harita

Hafriyat Maliyetleri

Hafriyat maliyetleri hesaplanırken, alanlarda olası yerleşim için belirlenen bölgede en düşük kottan başlanarak, iki eğim rejimi alternatifi alınıp belirlenen etaplamaya göre son kotlar belirlenerek hafriyat miktarı yaklaşık olarak hesaplanmıştır. Bulunan m³ net yarma (yarma ve dolgu dengelenerek bulunmuş olan yarma) miktarı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 2007 için yayınlamış olduğu birim fiyatların (2008 için eskalasyon katsayısı 1.00) %10 arttırılması ile elde edilmiş ve 2009 fiyatları kullanılarak hafriyat ve kamyonlara yüklenme maliyeti hesaplanmıştır. Bu maliyet üzerine, şantiye sınırları dışına kamyonla kazı malzemesi nakliye maliyeti eklenerek, toprak işleri her etap için fiyatlandırılmıştır.

Hafriyat için, 2007 yılı için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 15.001/2 B pozlu makine ile her derinlikte yumuşak ve sert toprağın kazılması (gevşek ve bitkisel toprak, gevşek silt, kum, kil, siltli kil, kumlu kil, gevşek kil, killi kum ve çakıl, kürekle atılabilen taşlı toprak ve benzeri zeminler) için belirlediği 1,30 USD/m³ birim fiyat, 2009 yılına 1,43 USD/m³ olarak taşınmıştır. Nakliye için ise, SNBF.27 pozlu şantiye sınırları dışına kamyonla kazı malzemesi nakliyesi birim

fiyatı kullanılmış, 2007 için 6 USD/ton ve yaklaşık olarak 1,5 USD/m³ olarak verilen bu değer 2009'a taşındığında 1,65 USD/m³ olarak bulunmuştur.

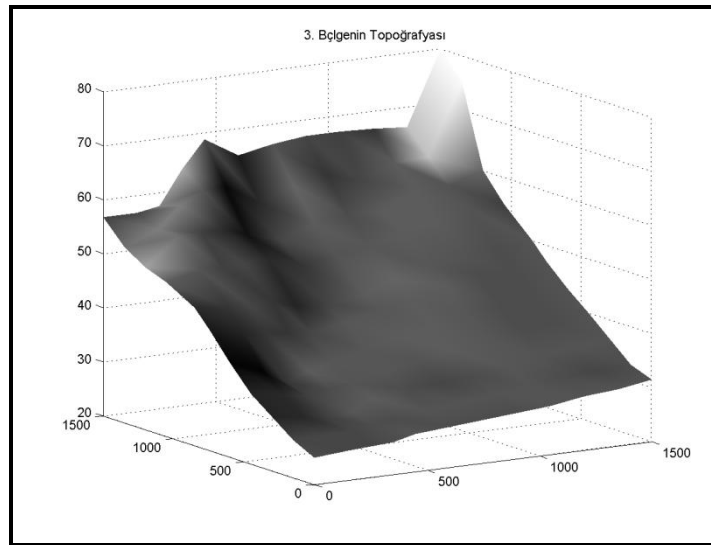
Hafriyat işleri için, üç alanda, her etap için sabit %2'lik bir eğim öngörülerek doğacak maliyetler kabaca hesaplanmaya çalışılmıştır. MATLAB platformunda çalıştırılan bir hesaplama programı yazılmış ve her alan için oluşturulan grid üzerindeki noktaların yüksekliklerinin ve arzu edilen yüzey eğiminin girilmesi ile tesviye işlemi sonucunda ortaya çıkacak net hafriyat miktarı m³ cinsinden bulunmuştur. Hafriyat miktarı, birim maliyet değerleri ile çarpılarak, her etap için toplam maliyet elde edilmiştir.

Alan 3 - Etap 1: 3 Numaralı Alan, Şekil 3.1'den de görüldüğü üzere, özellikle ilk etaplar için çok engebeli bir arazi değildir. İlk etapta, Şekil 3.2'de görüldüğü gibi, alt kot olan 27,00 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işlemi neticesinde, yaklaşık 95.000 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyetler aşağıdaki gibi hesaplanmıştır:

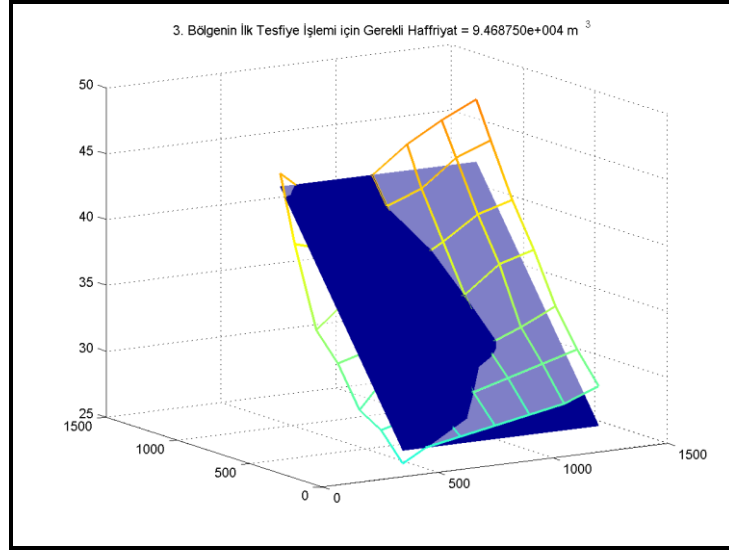
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 95.000 \times 1,43 = 135.850 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 95.000 \times 1,65 = 156.750 \text{ USD}$$

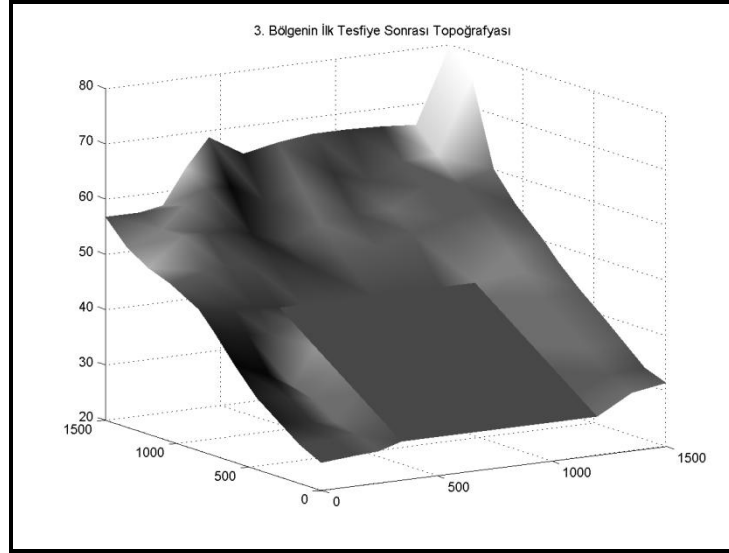
Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 292.600 USD' dir. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 3 Numaralı Alan, Şekil 3.3'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.1: 3 Numaralı Alan'ın Mevcut Topografik Yapısı



Şekil 3.2: 3 Numaralı Alan İçin 1. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



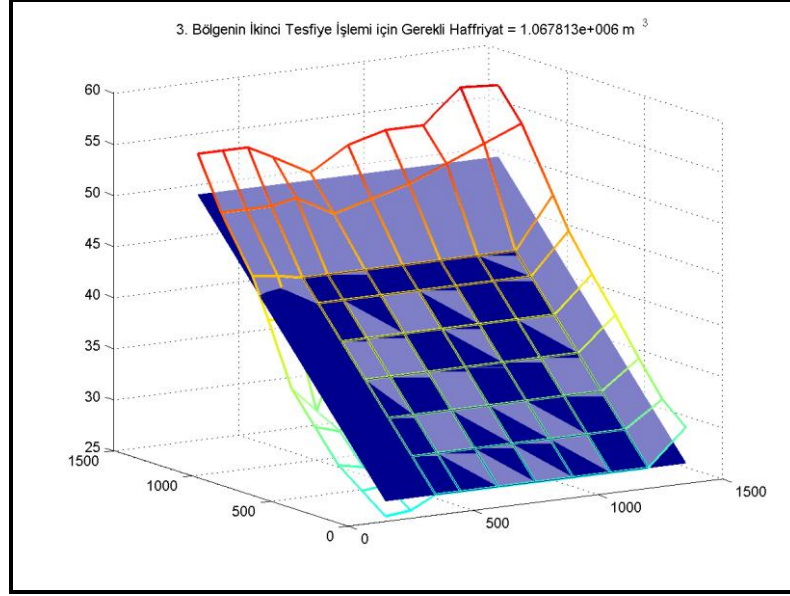
Şekil 3.3: 3 Numaralı Alan'ın 1. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 3 - Etap 2: Bu etapta, Şekil 3.4'de de görüldüğü üzere, alt kot olan 27,00 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işleminin genişleme alanında devam etmesi neticesinde, yaklaşık 1.067.800 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki şekildedir:

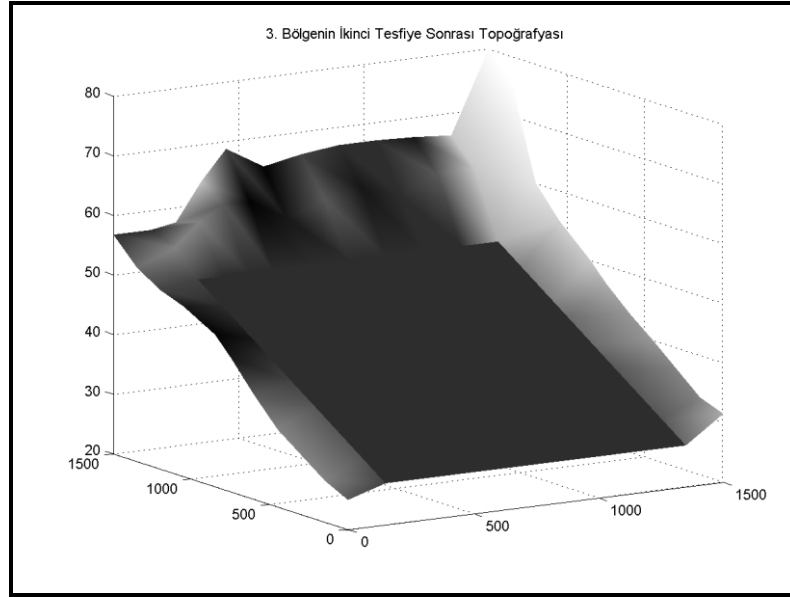
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 1.067.800 \times 1,43 = 1.526.954 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 1.067.800 \times 1,65 = 1.761.870 \text{ USD}$$

Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 3.288.800 USD'dır. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 3 Numaralı Alan Şekil 3.5'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.4: 3 Numaralı Alan İçin 2. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



Şekil 3.5: 3 Numaralı Alan'ın 2. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

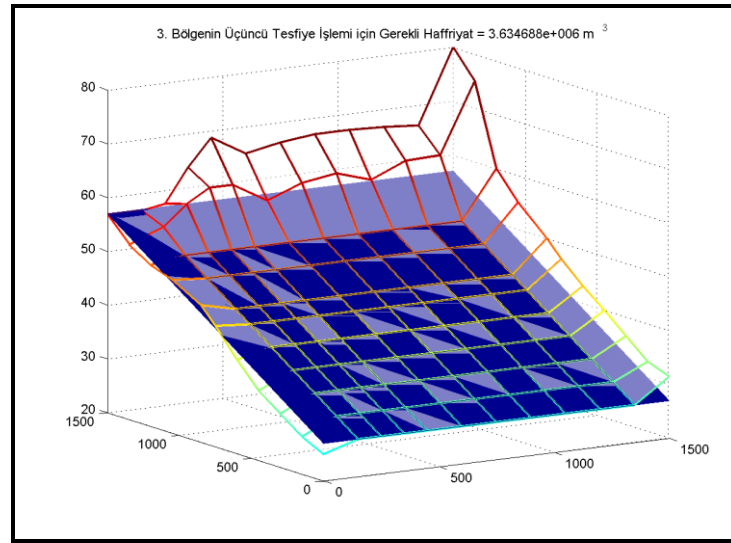
Alan 3 - Etap 3: Bu etapta, Şekil 3.6'da görüldüğü üzere, alt kot olan 27,00 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işleminin genişleme alanında devam etmesi neticesinde, yaklaşık 3.634.700 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki şekilde hesaplanmıştır:

$$\text{Hafriyat Bedeli} = 3.634.700 \times 1,43 = 5.197.621 \text{ USD}$$

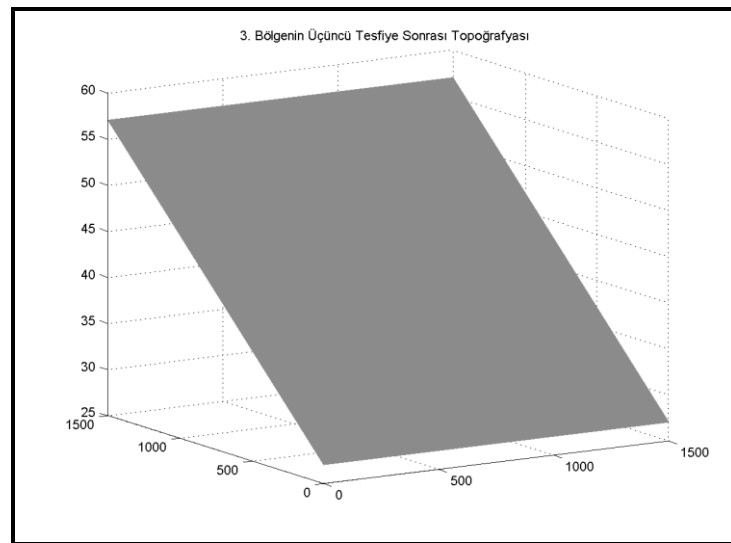
$$\text{Nakliye Bedeli} = 3.634.700 \times 1,65 = 5.997.250 \text{ USD}$$

Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 11.194.900 USD'dır. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 3 Numaralı Alan, Şekil 3.7'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.

Alan 3 - Etap 4: Bir önceki etap sonrası istenilen duruma erişildiğinden bu etapta herhangi bir toprak işi öngörülmemiştir. Bu yüzden herhangi bir maliyet yoktur.



Şekil 3.6: 3 Numaralı Alan İçin 3. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



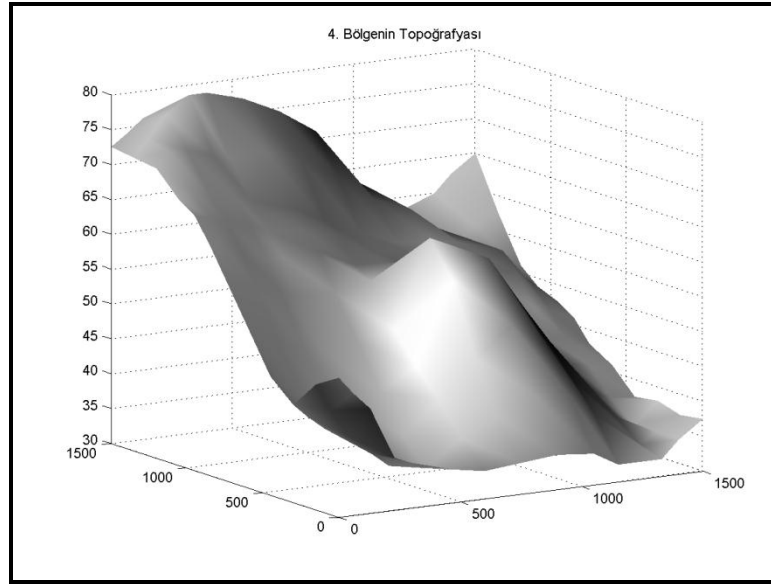
Şekil 3.7: 3 Numaralı Alan'ın 3. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 4 - Etap 1: 4 Numaralı Alan, Şekil 3.8'den de görüldüğü üzere, oldukça engebeli bir arazidir. İlk etapta, Şekil 3.9'da görüldüğü gibi, alt kot olan 32,50 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işlemi neticesinde, yaklaşık 5.446.900 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki gibi olacaktır:

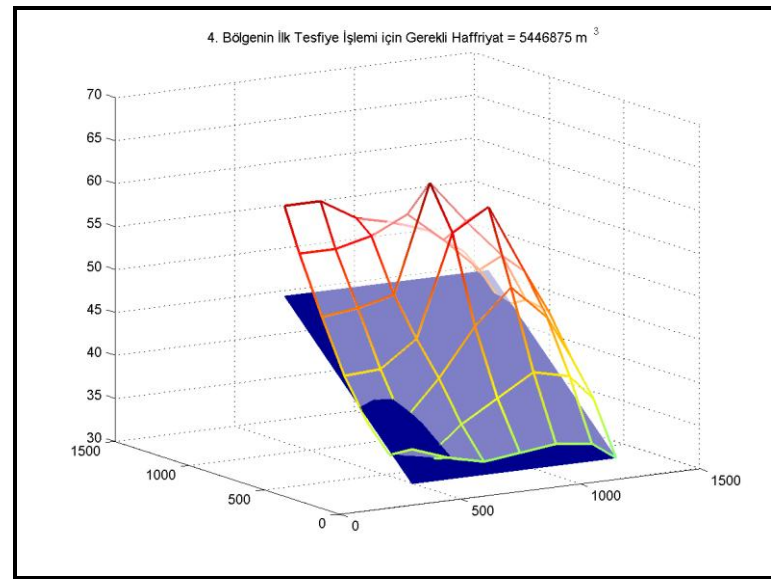
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 5.446.900 \times 1,43 = 7.789.067 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 5.446.900 \times 1,65 = 8.987.385 \text{ USD}$$

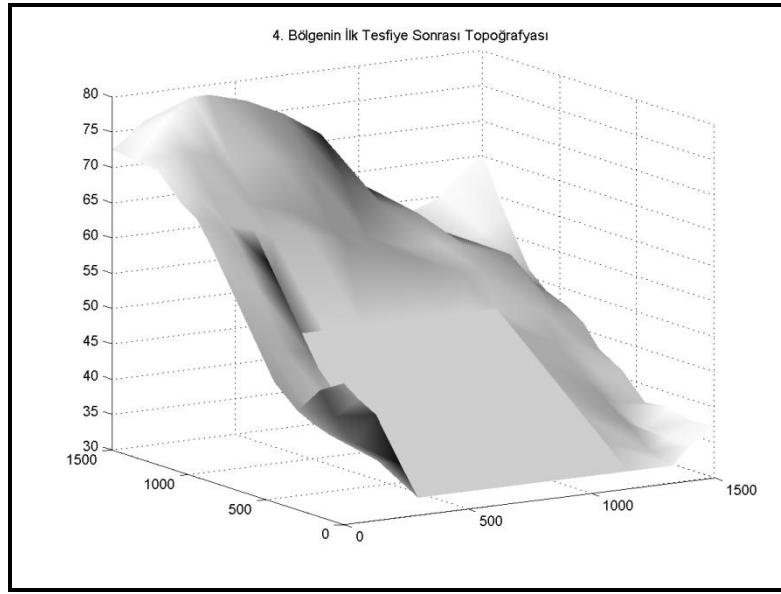
Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 16.776.500 USD'dir. Tesviye işlemi sonrası 4 Numaralı Alan, Şekil 3.10'da görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.8: 4 Numaralı Alan'ın Mevcut Topografik Yapısı



Şekil 3.9: 4 Numaralı Alan İçin 1. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



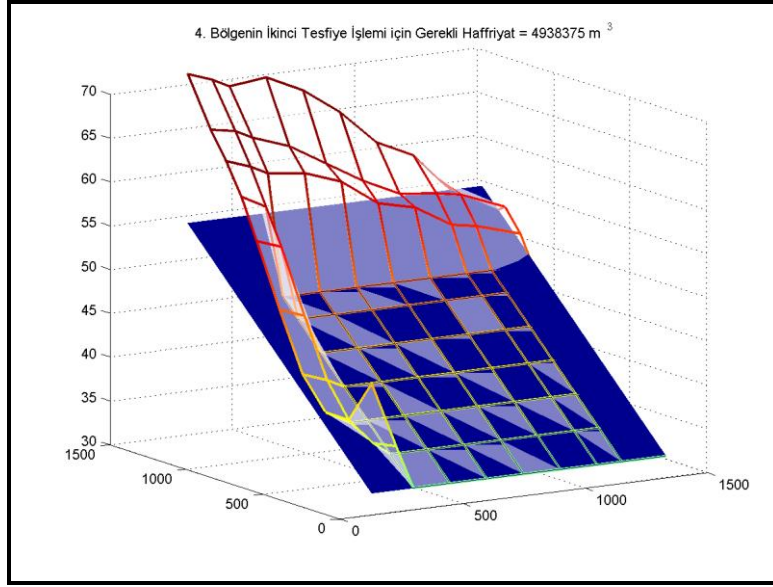
Şekil 3.10: 4 Numaralı Alan'ın 1. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 4 - Etap 2: Bu etapta, Şekil 3.11'de görüldüğü üzere, alt kot olan 32,50 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işlemi neticesinde, yaklaşık 4.938.375 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki gibi olacaktır:

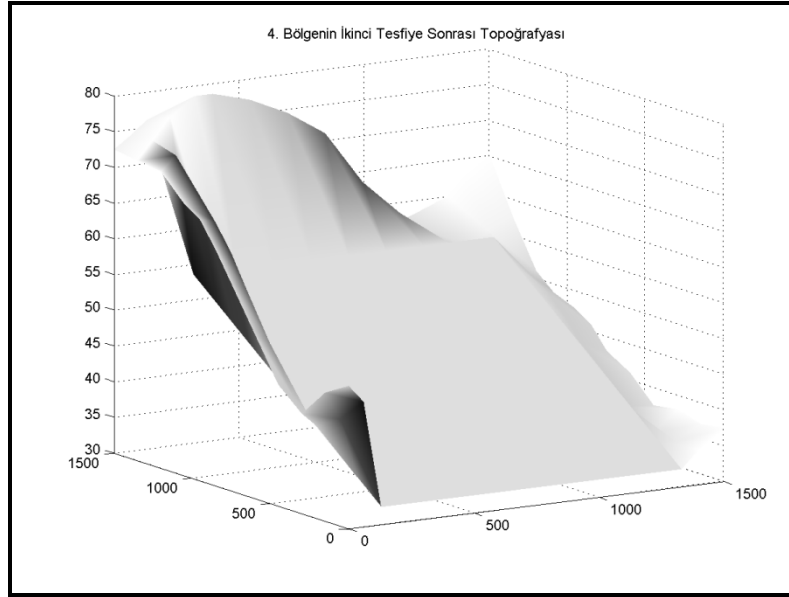
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 4.938.375 \times 1,43 = 7.061.900 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 4.938.375 \times 1,65 = 8.148.300 \text{ USD}$$

Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 15.210.200 USD'dir. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 4 Numaralı Alan, Şekil 3.12'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.11: 4 Numaralı Alan İçin 2. Etapta Öngörülen Tesfiye İşlemi



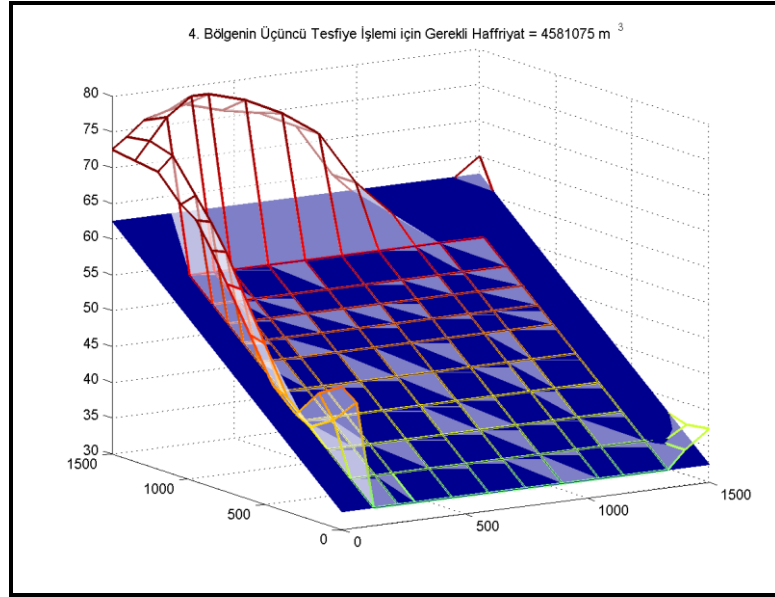
Şekil 3.12: 4 Numaralı Alan'ın 2. Etapta Öngörülen Tesfiye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 4 - Etap 3: Bu etapta, Şekil 3.13'de görüldüğü üzere, alt kot olan 32,50 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesfiye işlemi neticesinde, yaklaşık 4.581.075 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki gibi olacaktır:

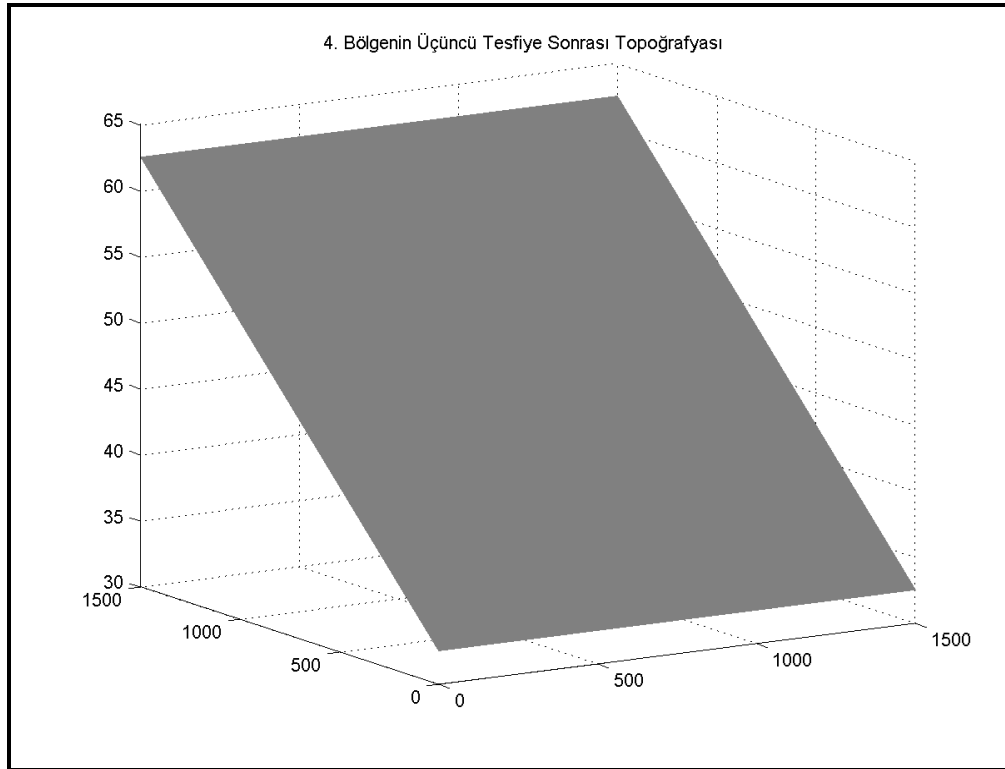
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 4.581.075 \times 1,43 = 6.550.900 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 4.581.075 \times 1,65 = 7.558.800 \text{ USD}$$

Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 14.109.700 USD'dir. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 4 Numaralı Alan, Şekil 3.14'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.13: 4 Numaralı Alan İçin 3. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



Şekil 3.14: 4 Numaralı Alan'ın 3. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

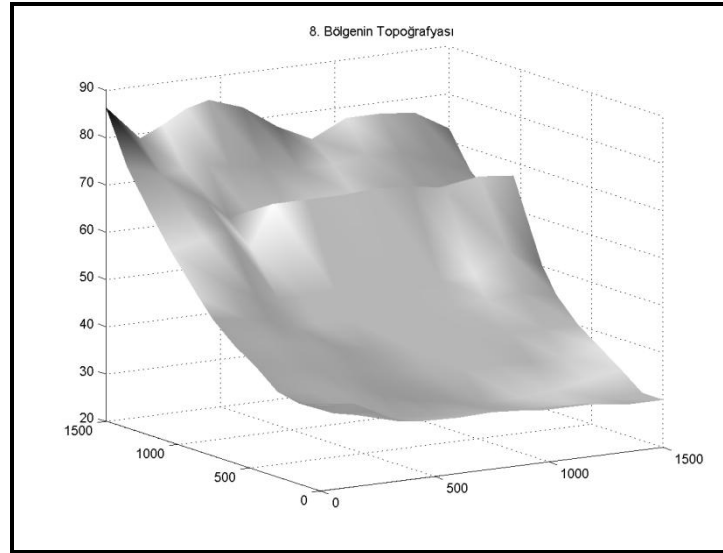
Alan 4 - Etap 4: Bir önceki etap sonunda istenilen duruma erişildiğinden, bu etapta herhangi bir toprak işi öngörülmemiştir. Bu yüzden Etap 4 için bir maliyet yoktur.

Alan 8 - Etap 1: 8 Numaralı Alan, Şekil 3.15'te de görüldüğü üzere, oldukça engebeli bir arazidir. İlk etapta, Şekil 3.16'da görüldüğü gibi, alt kot olan 29,50 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işlemi neticesinde, yaklaşık 82.500 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki gibi olacaktır:

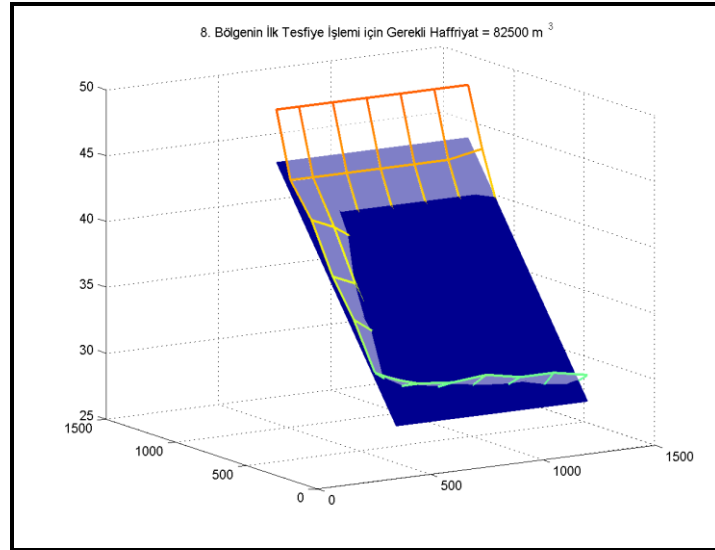
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 82,500 \times 1,43 = 117,975 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 82,500 \times 1,65 = 136,125 \text{ USD}$$

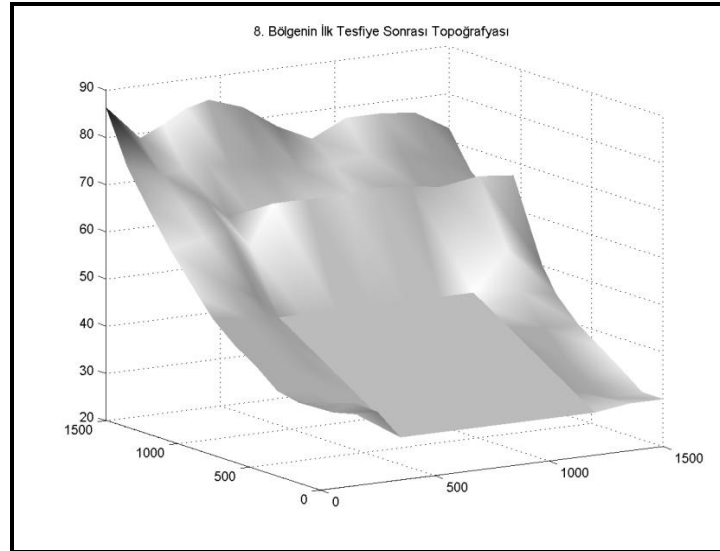
Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 254.000 USD'dır. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 8 Numaralı Alan, Şekil 3.17'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.15: 8 Numaralı Alan'ın Mevcut Topografik Yapısı



Şekil 3.16: 8 Numaralı Alan İçin 1. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



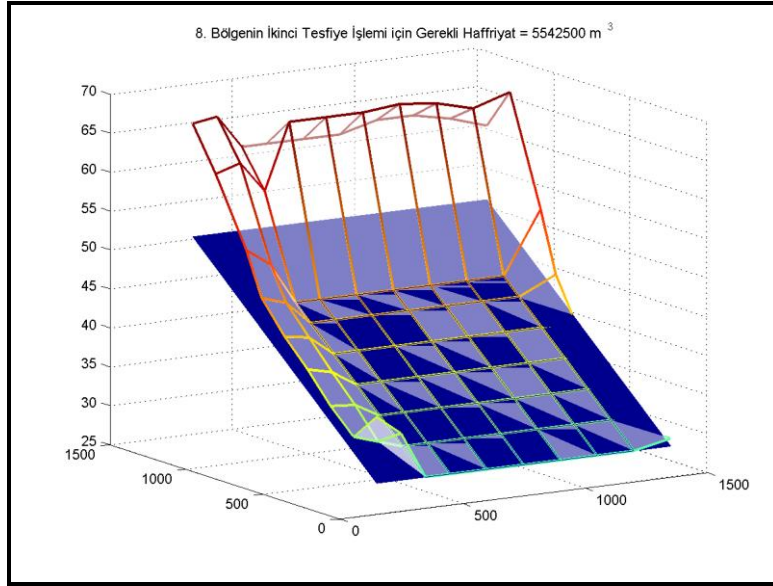
Şekil 3.17: 8 Numaralı Alan'ın 1. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 8 - Etap 2: Bu etapta, Şekil 3.18'de görüldüğü üzere, alt kot olan 29,50 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işlemi neticesinde, yaklaşık 5.542.500 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki gibi olacaktır:

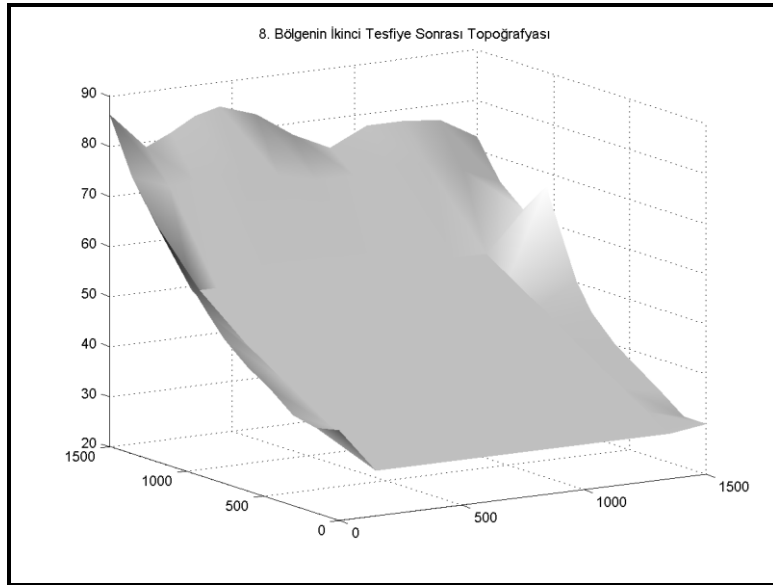
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 5.542.500 \times 1,43 = 7.925.800 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 5.542.500 \times 1,65 = 9.145.125 \text{ USD}$$

Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 17.070.925 USD'dır. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 8 Numaralı Alan, Şekil 3.19'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.18: 8 Numaralı Alan İçin 2. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



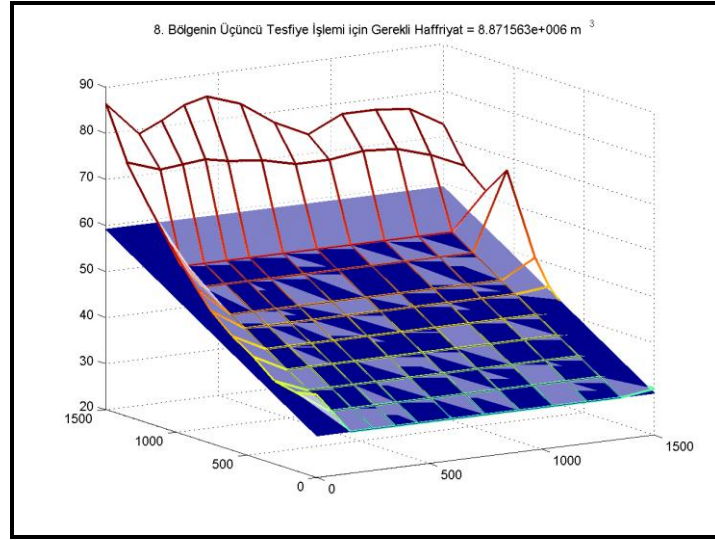
Şekil 3.19: 8 Numaralı Alan'ın 2. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 8 - Etap 3: Bu etapta, Şekil 3.20'de görüldüğü üzere, alt kot olan 29,50 metreden başlayıp, %2 eğimle yükselecek şekilde öngörülen tesviye işlemi neticesinde, yaklaşık 8.871.600 m³'lük net yarma ortaya çıkacağı hesaplanmıştır. Bu yarma için hesaplanan tahmini maliyet ise aşağıdaki gibi olacaktır:

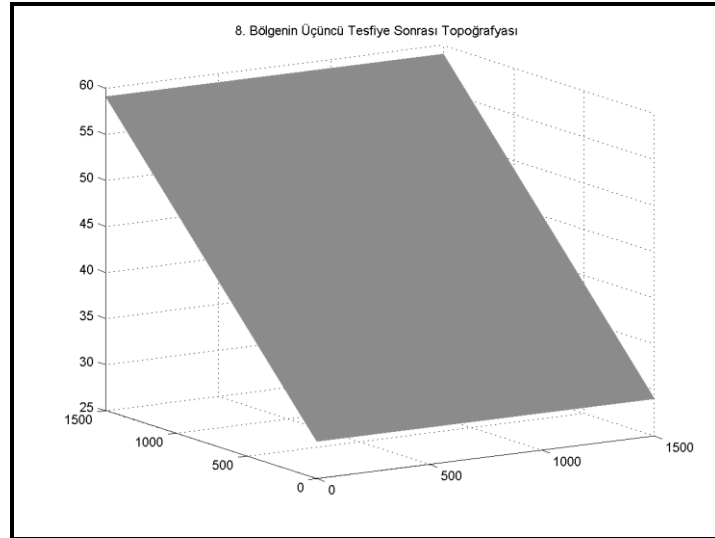
$$\text{Hafriyat Bedeli} = 8.871.600 \times 1,43 = 12.686.400 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Bedeli} = 8.871.600 \times 1,65 = 14.638.140 \text{ USD}$$

Bu etap için öngörülen toprak işleri maliyeti toplamda 27.324.550 USD'dır. Bu etapta tamamlanan tesviye işlemi sonrası 8 numaralı alan, Şekil 3.21'de görüldüğü gibi bir topografik yapıya kavuşacaktır.



Şekil 3.20: 8 Numaralı Alan İçin 3. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi



Şekil 3.21: 8 Numaralı Alan'ın 3. Etapta Öngörülen Tesviye İşlemi Sonrası Görünümü

Alan 8 - Etap 4: Bir önceki etap sonrası istenilen duruma erişildiğinden, bu etapta herhangi bir toprak işi öngörülmemiştir. Bu yüzden Etap 4 için bir maliyet yoktur.

Yol Yapım Maliyetleri

Lojistik Köy içerisindeki yolların maliyetinin belirlenmesinde, yakın özelliklere sahip Mersin Toptancı Hal Kompleksi ile benzeşim yapılarak, buradaki yol (km), toplam alan (m²) oranı yaklaşık 5×10^{-6} km/m² belirlenip, her bir etap için bu oran korunarak tahmini yol inşaatı hesaplanmıştır. Bir km yolun birim fiyatı ise, Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü Planlama Dairesi ile yapılan görüşmeler sonucunda 500.000 USD/km olarak alınmıştır. 3, 4 ve 8 numaralı alanlarda yol yapım maliyetleri farklılık arz etmediğinden hesaplanan değerler tüm alternatif yerleşim alanları için geçerlidir.

Etap 1: Bu etap için hafriyatı yapılmış toplam alan 850 m x 850 m, yani 722.500 m²'dir. Buna karşılık gelen tahmini yol uzunluğu ise:

$$1. \text{ Etap Yol Uzunluğu} = 722.500 \times 5 \times 10^{-6} = 3,6 \text{ km}$$

$$1. \text{ Etap Yol Maliyeti} = 3,6 \times 500.000 \text{ USD/km} = 1.800.000 \text{ USD}$$

Bu etapta hesaplanan tahmini yol maliyeti 1.800.000 USD'dir.

Etap 2: Bu etap için hafriyatı yapılmış toplam alan 717.500 m²'dir. Buna karşılık gelen tahmini yol uzunluğu ise:

$$2. \text{ Etap Yol Uzunluğu} = 717.500 \times 5 \times 10^{-6} = 3,6 \text{ km}$$

$$2. \text{ Etap Yol Maliyeti} = 3,6 \times 500.000 \text{ USD/km} = 1.800.000 \text{ USD}$$

Bu etapta hesaplanan tahmini yol maliyeti 1.800.000 USD'dir.

Etap 3: Bu etap için hafriyatı yapılmış toplam alan 810.000 m²'dir. Buna karşılık gelen tahmini yol uzunluğu ise:

$$3. \text{ Etap Yol Uzunluğu} = 810.000 \times 5 \times 10^{-6} = 4,0 \text{ km}$$

$$3. \text{ Etap Yol Maliyeti} = 4,0 \times 500.000 \text{ USD/km} = 2.000.000 \text{ USD}$$

Bu etapta hesaplanan tahmini yol maliyeti 2.000.000 USD'dir.

Etap 4: Bu etap için öngörülen yol maliyeti yoktur.

Altyapı Maliyetleri

Altyapı inşaatında esas olan birim fiyatı belirlemek üzere, İzmir’de son dönemde inşa edilmiş bir örnek, Aliğa Organize Sanayi Bölgesi’ne ait alt yapı maliyetleri incelenmiş ve sonuç olarak yaklaşık 250.000 USD/km’lik bir inşaat birim fiyatı hesaplanmıştır. Buna göre tüm alanlar için aynı olan ve her etap için ayrı ayrı öngörülen altyapı maliyetleri aşağıdaki gibidir:

Etap 1: Bu etap için tamamlanacak alt yapı, uzunluk olarak 3,6 km’dir

$$1. \text{ Etap Alt Yapı Maliyeti} = 3,6 \times 250.000 = 900.000 \text{ USD}$$

Bu etapta hesaplanan tahmini alt yapı maliyeti 900.000 USD’dir.

Etap 2: Bu etap için tamamlanacak alt yapı, uzunluk olarak 3,6 km’dir.

$$2. \text{ Etap Alt Yapı Maliyeti} = 3,6 \times 250.000 = 900.000 \text{ USD}$$

Bu etapta hesaplanan tahmini alt yapı maliyeti 900.000 USD’dir.

Etap 3: Bu etap için tamamlanacak alt yapı, uzunluk olarak 4,0 km’dir

$$3. \text{ Etap Alt Yapı Maliyeti} = 4,0 \times 250.000 = 1.000.000 \text{ USD}$$

Bu etapta hesaplanan tahmini alt yapı maliyeti 1.000.000 USD’dir.

Etap 4: Bu etap için öngörülen altyapı maliyeti yoktur.

Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri

Ek demiryolu maliyetini hesaplamak üzere, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü, Demiryolları İnşaatı Etüd Daire Başkanlığı’ndan alınan ve tek hat için öngörülen (kamulaştırma bedeli dahil) 2,1 Milyon USD/km’lik değer kullanılmıştır. Buna göre,

3 Numaralı Alan: Bu alan seçildiği takdirde, bu bölgeye en yakın tren hattından ek bir hat çekilmesine ihtiyaç duyulmayacağından herhangi bir maliyet söz konusu olmayacaktır.

4 Numaralı Alan: Bu alan seçildiği takdirde, bölgeye en yakın tren hattından ek bir hat çekilecektir. Yaklaşık 2 km olacak olan bu ek hat, 21 metre'den 32,5 metre koduna tırmanacak olup, %1 den az bir eğim gerektirecektir. Buna göre,

$$\text{Ek Demiryolu Hattı Maliyeti} = 2 \text{ km} \times 2,1 \text{ Milyon USD/km} = 4,2 \text{ Milyon USD}$$

4 Numaralı Alan için, öngörülen ek demiryolu hattı maliyeti, 4.200.000 USD'dir.

8 Numaralı Alan: Bu alan seçildiği takdirde, bölgeye en yakın tren hattından ek bir hat çekilecektir. Yaklaşık 2 km olacak olan bu ek hat, 22 metreden 29,50 metre koduna tırmanacak olup, %1 den az bir eğim gerektirecektir. Buna göre,

$$\text{Ek Demiryolu Hattı Maliyeti} = 2 \text{ km} \times 2,1 \text{ milyon USD/km} = 4,2 \text{ milyon USD}$$

8 Numaralı Alan için, öngörülen ek demiryolu hattı maliyeti, 4.200.000 USD'dir.

Üstyapı İnşaat Maliyetleri

Lojistik Köy yatırımı için kurulması gerekli tüm birimler, fonksiyonlar ve Dünya'daki benzer lojistik köy uygulamaları detaylı olarak incelenmiştir. Her kullanımdan ne kadar olacağı ve her etapta ne oranda büyütüleceği ayrıntılı olarak listelenmiş ve bu birimlere ilişkin inşaat imalat maliyeti, her bir etap için fiyatlandırılmıştır. Metrekare birim fiyatları belirlenirken, Bayındırlık ve İskan Bakanlığının yayınladığı 2009 yılı için binaların metrekare normal inşaat maliyet bedellerini gösterir cetvelden yararlanılmıştır. 3, 4 veya 8 nolu alanlardan herhangi birini seçilmesi üst yapı inşaatı açısından büyük bir farklılık yaratmayacağından, hesaplanan maliyetler tüm alanlar için geçerlidir. Tablo 3.1 ve 3.2, tüm kullanımları ve bu kullanımların inşaat maliyetlerini ayrıntılarıyla göstermektedir.

Etap 1: Bu etapta hesaplanan tahmini üst yapı maliyeti 67.731.300 USD'dir. Bunun yanında 300.000 USD fizibilite çalışması, 300.000 USD projelendirme çalışmaları, 4.000.000 USD genel giderler ve 1.000.000 USD diğer giderler toplandığında, bu etap için tahmini maliyet 73.331.300 USD olarak hesaplanmıştır.

Etap 2: Bu etapta hesaplanan tahmini üst yapı maliyeti 53.885.840 USD'dir.

Etap 3: Bu etapta hesaplanan tahmini üst yapı maliyeti 53.885.840 USD'dir.

Etap 4: Bu etapta hesaplanan tahmini üst yapı maliyeti 53.885.840 USD'dir.

Maliyetler	Etaplar	Alan 3	Alan 4	Alan 8
Hafriyat Maliyetleri	Etap 1	\$292.600	\$16.776.500	\$254.000
	Etap 2	\$3.288.800	\$15.210.200	\$17.070.925
	Etap 3	\$11.194.900	\$14.109.700	\$27.324.550
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$14.776.300	\$46.096.400	\$44.69.475
Yol Yapım Maliyetleri	Etap 1	\$1.800.000	\$1.800.000	\$1.800.000
	Etap 2	\$1.800.000	\$1.800.000	\$1.800.000
	Etap 3	\$2.000.000	\$2.000.000	\$2.000.000
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$5.600.000	\$5.600.000	\$5.600.000
5Alt Yapı İnşaat Maliyetleri	Etap 1	\$900.000	\$900.000	\$900.000
	Etap 2	\$900.000	\$900.000	\$900.000
	Etap 3	\$1.000.000	\$1.000.000	\$1.000.000
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$2.800.000	\$2.800.000	\$2.800.000
Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri	Etap 1	\$2.100.000	\$4.200.000	\$4.200.000
	Etap 2	\$0	\$0	\$0
	Etap 3	\$0	\$0	\$0
	Etap 4	\$0	\$0	\$0
Ara Toplam		\$2.100.000	\$4.200.000	\$4.200.000
Üst Yapı İnşaat Maliyetleri	Etap 1	\$73.331.300	\$73.331.300	\$73.331.300
	Etap 2	\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840
	Etap 3	\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840
	Etap 4	\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840
Ara Toplam		\$234.988.820	\$234.988.820	\$234.988.820
G. TOPLAM		\$260.265.120	\$293.685.220	\$292.238.295

Tablo 3.1: 3, 4 ve 8 Numaralı Alanlar İçin Etaplar İtibarıyla Öngörülen İnşaat Maliyetleri

Birim	Adet	Net birim m2	m2 maliyeti \$	Kiralama Bedelleri (\$/m2)	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti \$	Etap 2 Maliyeti \$	Etap 3 Maliyeti \$	Etap 4 Maliyeti \$	20 yıl sonra net alan	20 yıl sonra Brüt alan
Kapalı Gümrüklü depolar	10	10000	154	3,0	1,5	100.000	150.000	1,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	400.000	600.000
Kapalı Gümrüksüz depolar	10	10000	154	3,0	1,5	100.000	150.000	1,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	15.400.000,00	400.000	600.000
Soğuk Hava Deposu	4	10000	212	7,5	1,5	40.000	60.000	1,00	8.480.000,00	8.480.000,00	8.480.000,00	8.480.000,00	160.000	240.000
Tehlikeli Madde Deposu	2	5000	181	5,0	2	10.000	20.000	1,00	1.810.000,00	1.810.000,00	1.810.000,00	1.810.000,00	40.000	80.000
Demir Yolu Aktarma Deposu	1	10000	181	3,0	1,5	10.000	15.000	0,50	1.810.000,00	905.000,00	905.000,00	905.000,00	20.000	30.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	50	2000	154	3,0	1,5	100.000	150.000	0,50	15.400.000,00	7.700.000,00	7.700.000,00	7.700.000,00	200.000	300.000
Açık Gümrüklü Alan	4	5000	30	1,0	1	20.000	20.000	1,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00	80.000	80.000
Konteyner Stok Alanı	1	50000	30	0,5	1	50.000	50.000	0,50	1.500.000,00	750.000,00	750.000,00	750.000,00	100.000	100.000
Binek Araç Otoparkı	1	5000	30	0,0	1	5.000	5.000	0,50	150.000,00	75.000,00	75.000,00	75.000,00	10.000	10.000
Ağır Araç Otoparkı	1	20000	30	0,0	1	20.000	20.000	0,50	600.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	40.000	40.000
Forwarder ofisleri	20	50	381	8,0	2	1.000	2.000	0,25	381.000,00	95.250,00	95.250,00	95.250,00	1.000	2.000
Banka Şubeleri	2	100	510	10,0	2	200	400	0,25	102.000,00	25.500,00	25.500,00	25.500,00	200	400
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	381	0,0	2	100	200	0,25	38.100,00	9.525,00	9.525,00	9.525,00	100	200
Atık Su Arıtma	1	200	290	0,0	2	200	400	0,50	58.000,00	29.000,00	29.000,00	29.000,00	400	800
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	200	154	0,0	2	200	400	0,50	30.800,00	15.400,00	15.400,00	15.400,00	400	800
Çöp Değerlendirme Merkezi	1	500	290	0,0	2	500	1.000	0,50	145.000,00	72.500,00	72.500,00	72.500,00	1.000	2.000
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	290	0,0	2	100	200	0,50	29.000,00	14.500,00	14.500,00	14.500,00	200	400
Satış Mağazaları	20	50	485	10,0	2	1.000	2.000	0,25	485.000,00	121.250,00	121.250,00	121.250,00	1.000	2.000
Tamir Bakım Atölyeleri	4	250	290	10,0	2	1.000	2.000	0,25	290.000,00	72.500,00	72.500,00	72.500,00	1.000	2.000
Konaklama tesisi	2	100	710	10,0	2	200	400	0,25	142.000,00	35.500,00	35.500,00	35.500,00	200	400
Gümrük Ofisi	1	250	380	0,0	2	250	500	0,25	95.000,00	23.750,00	23.750,00	23.750,00	250	500
Jandarma Birliği	1	1000	380	0,0	2	1.000	2.000	0,25	380.000,00	95.000,00	95.000,00	95.000,00	1.000	2.000
Sağlık Birimi	1	200	502	0,0	2	200	400	0,10	100.400,00	10.040,00	10.040,00	10.040,00	80	160
Mescit	1	250	380	0,0	2	250	500	0,10	95.000,00	9.500,00	9.500,00	9.500,00	100	200
PTT	1	50	450	0,0	2	50	100	0,10	22.500,00	2.250,00	2.250,00	2.250,00	20	40
Akaryakıt İstasyonu	1	1000	450	5,0	1,5	1.000	1.500	0,25	450.000,00	112.500,00	112.500,00	112.500,00	1.000	1.500
Kargo Ofisleri	5	200	450	8,0	2	1.000	2.000	0,25	450.000,00	112.500,00	112.500,00	112.500,00	1.000	2.000
Demir Yolu Terminali	1	30000	105	0,0	1	30.000	30.000	0,50	3.150.000,00	1.575.000,00	1.575.000,00	1.575.000,00	60.000	60.000
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	0,0	1	500	500	0,25	25.000,00	6.250,00	6.250,00	6.250,00	500	500
Yemek üretim tesisi	1	250	450	10,0	2	250	500	0,25	112.500,00	28.125,00	28.125,00	28.125,00	250	500
İtfaiye	1	250	150	0,0	1	250	250		37.500,00	-	-	-	0	0
						494.250	687.250		67.768.800,00	53.885.840,00	53.885.840,00	53.885.840,00	1.519.700	2.158.400

Tablo 3.2: Lojistik Köy Üstyapı İnşaat Maliyetleri

Kamulaştırma Maliyetleri

İnşaat faslında olduğu gibi, kamulaştırmanın da önceden belirlenen etaplar halinde yapılacağı öngörülerek, kamulaştırılacak alanlar birbirine eşit büyüklükte 3 etaba ayrılmıştır. Bu etapların içinde kalan arazilerin kamulaştırma maliyetleri her etap için ayrı ayrı hesaplanmıştır. Kamulaştırma bedellerinin tespitine dönük olarak, ön fizibilite çalışması yapılan üç alanın arazi kullanımları, yakın çevreleriyle birlikte incelenmiştir. Kullanılan etaplama sınırları ve her üç alanın arazi kullanım durumlarını gösterir harita (Harita 3.11) üzerinde gerekli ölçümler yapılarak, yerel gayrimenkul sektörü temsilcilerinden elde edilen arazi metrekare birim fiyatları yardımıyla kamulaştırma bedelleri bulunmuştur.

Kamulaştırma bedellerinin hesaplanmasında, arazi kullanım durumları kadar temel bir diğer husus ise mülkiyet yapısıdır. Hazine arazilerinin bedelsiz olarak Lojistik Köy yatırımı için tahsisi söz konusu olabileceğinden, alan sınırları içine giren tüm parsellerin mülkiyet durumları Mersin Defterdarlığı'ndan temin edilerek listelenmiştir. Tüm alanlar için Maliye Hazinesi'ne ve diğer kamu iştiraklerine ait araziler belirlenmiş, haritalandırılmış (Harita 3.12) ve büyüklükleri hesaplanmıştır. Aşağıda sırasıyla 3, 4 ve 8 numaralı alanlara ilişkin kamulaştırma maliyetlerinin hesaplanması detaylarıyla anlatılmaktadır.

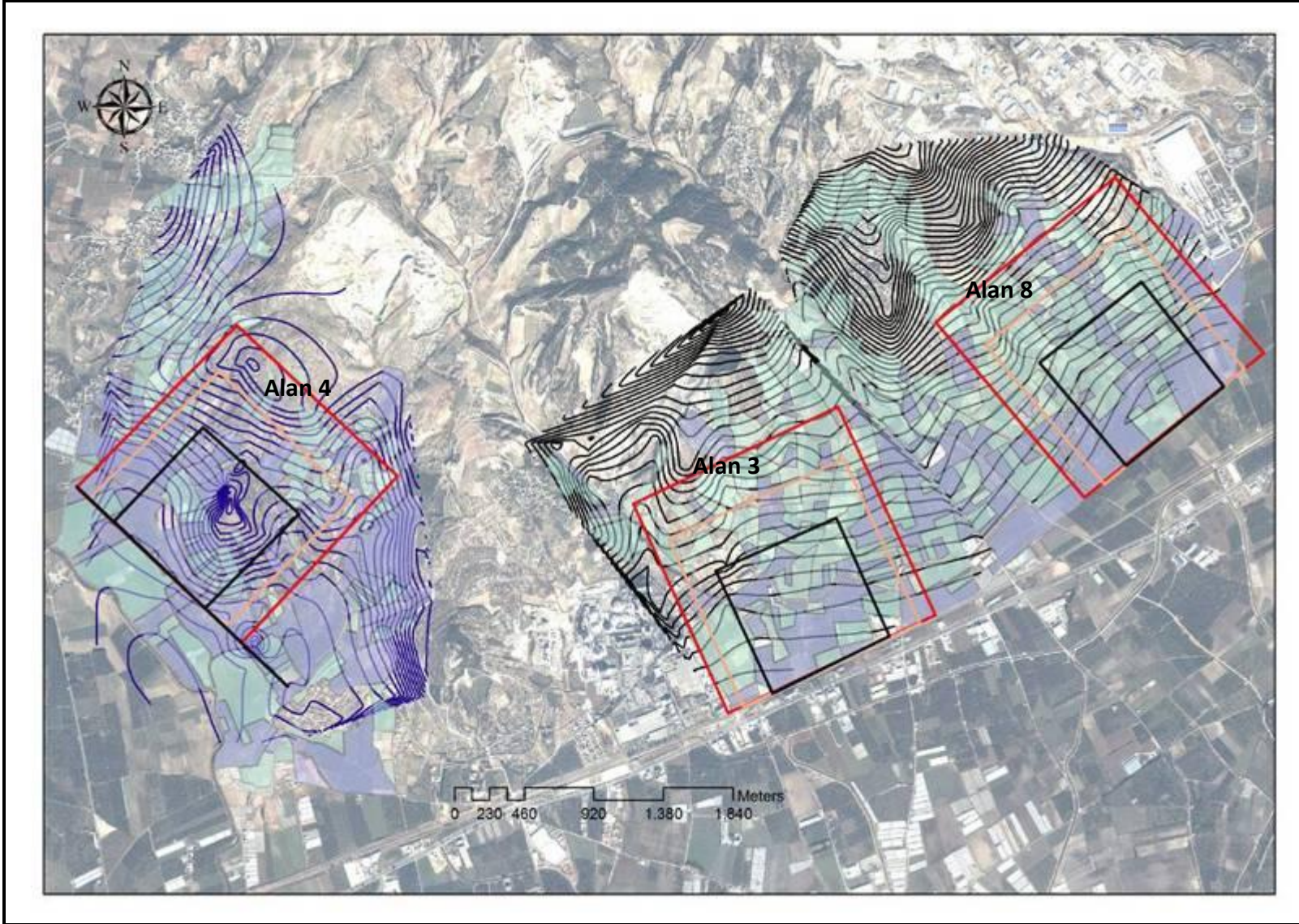
3 Numaralı Alan'ın Kamulaştırma Maliyetleri:

Büyük oranda tarımsal nitelik taşıyan 3 Numaralı Alan'da (Harita 3.13), etaplama sınırları içinde kalan 2.273 dönümlük toplam alanın %27,79'unu narenciye alanları (bağ-bahçe kullanımları da narenciye başlığına dahil edilmiştir), %46,12'sini sebze meyve tarlaları, %26,08'ini ise tarımsal kullanım dışı diğer alanlar oluşturmaktadır (Tablo 3.3).

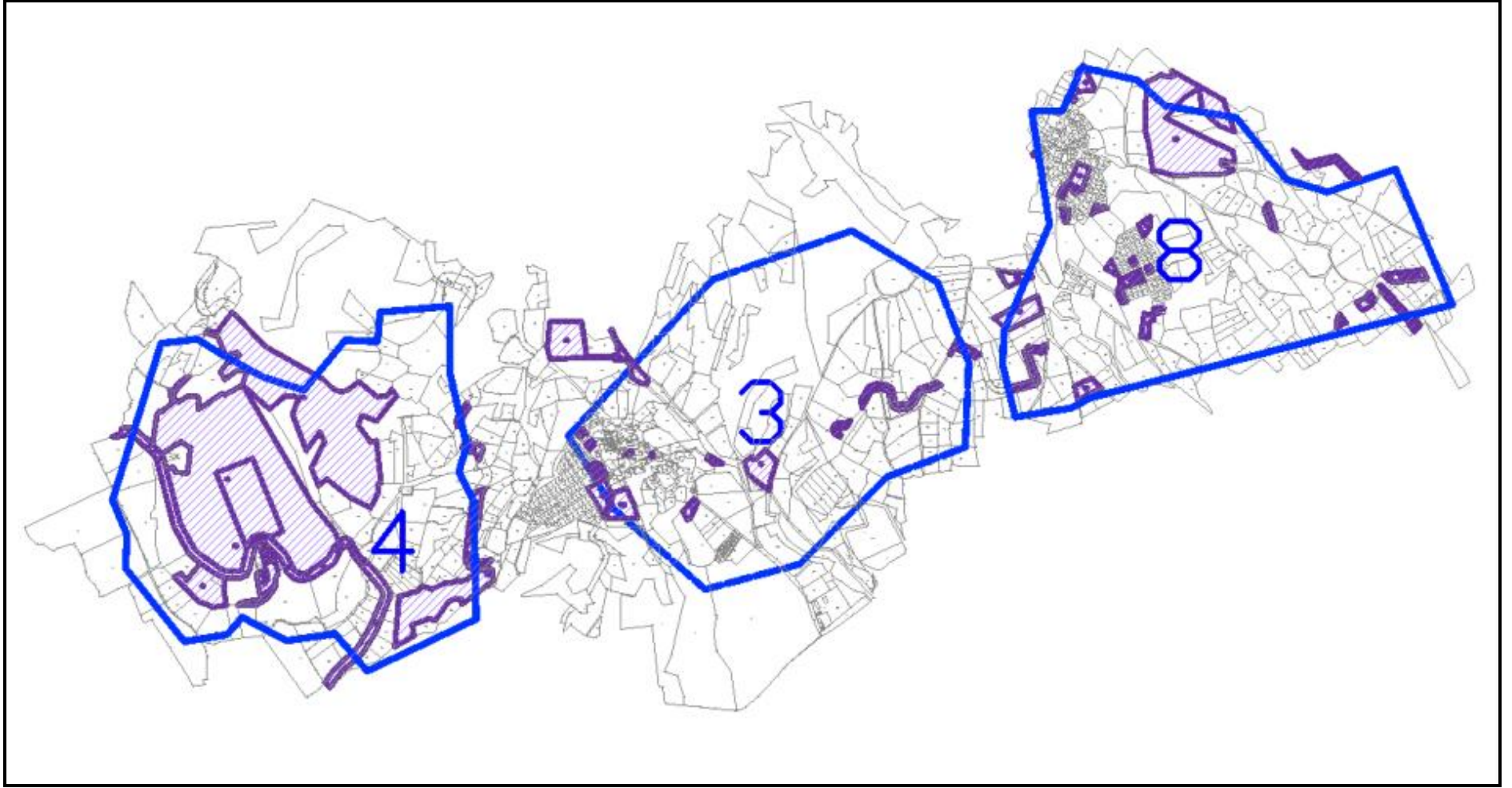
ALAN 3	Narenciye (000m ²)	Narenciye Oranı	Tarla (000m ²)	Tarla Oranı	Diğer Alanlar (000m ²)	Diğer Alanlar Oranı	Toplam (000m ²)
Etap 1	312,441	13,74%	269,07	11,83%	170,042	7,48%	751,553
Etap 2	174,724	7,68%	356,532	15,68%	259,326	11,40%	790,582
Etap 3	144,833	6,37%	423,15	18,61%	163,754	7,20%	731,737
Toplam	631,998	27,79%	1.048,7520	46,12%	593,122	26,08%	2.273,8720

Tablo 3.3: Üç Numaralı Alan İçin Kamulaştırmaya Esas Alınan Arazi Kullanım Dağılımı

3 Numaralı Alan'ın mülkiyet yapısı ayrıntılı olarak incelendiğinde ise, diğer alternatif alanlara kıyasla, %3 ile en az Hazine arazisinin bu alanda olduğu görülmektedir (Harita 3.14). Hazine arazilerinin varlığı ile kamulaştırma maliyetlerinin aşağı çekilebilmesi 3 Numaralı Alan için pek de mümkün görünmemektedir, zira oran çok düşüktür.



Harita 3.11: 3, 4 ve 8 Numaralı Alanlar İçin Kamulaştırmaya Esas Etaplamalar ve Arazi Kullanım Durumu



Harita 3.12: 3, 4 ve 8 Numaralı Alanlarda Hazine Arazilerinin Dağılımı

Hazine arazilerinin tamamının Lojistik Köy yatırımına ilk etapta tahsis edileceği düşünülürse, kamulaştırma bedeli ödenmeksizin temin edilecek alanlar toplamda 77,184 dönümdür ki bu da 1. Etapta kamulaştırılacak alanların %10'una tekabül etmektedir (Tablo 3.4) .

Alan No	Hazine Arazileri (000m ²)	Toplam Alan	Hazine Arazilerinin Toplam Alan İçindeki Oranı	Hazine Arazilerinin 1. Etap İçindeki Oranı
Alan 3	77,184	2.273,87	0,03	0,1

Tablo 3.4: 3 Numaralı Alan'da Yer Alan Hazine Arazilerinin Büyüklük ve Oranları

3 Numaralı Alan için kamulaştırma maliyetleri hesaplanırken, arazi kullanım durumu ve Hazine arazilerinin büyüklüklerine ilişkin verilerin yanı sıra, söz konusu mevkideki arazi metrekare birim fiyatlarına ve narenciye alanları (bağ-bahçe dahil) için örtü bedellerine ilişkin veriye ihtiyaç duyulmuştur. Arazi metrekare birim fiyatlarına ilişkin güncel veriler, Mersin'de gayrimenkul alım-satımı yapan yerel firmalardan temin edilirken, narenciye ve bağ bahçe alanları için örtü bedellerine konu veriler Mersin Tarım İl Müdürlüğü'nden alınmıştır. Buna göre bir dönümden ortalama 40 ağacın olacağı ve her bir ağaç için arazi maliyetinden ayrı olarak 6 TL'lik ek maliyetin hesaba katılması gerektiği anlaşılmıştır. Tablo 3.5, 3 Numaralı Alan için kamulaştırma bedellerinin hesaplanmada kullanılan birim değerleri göstermektedir.

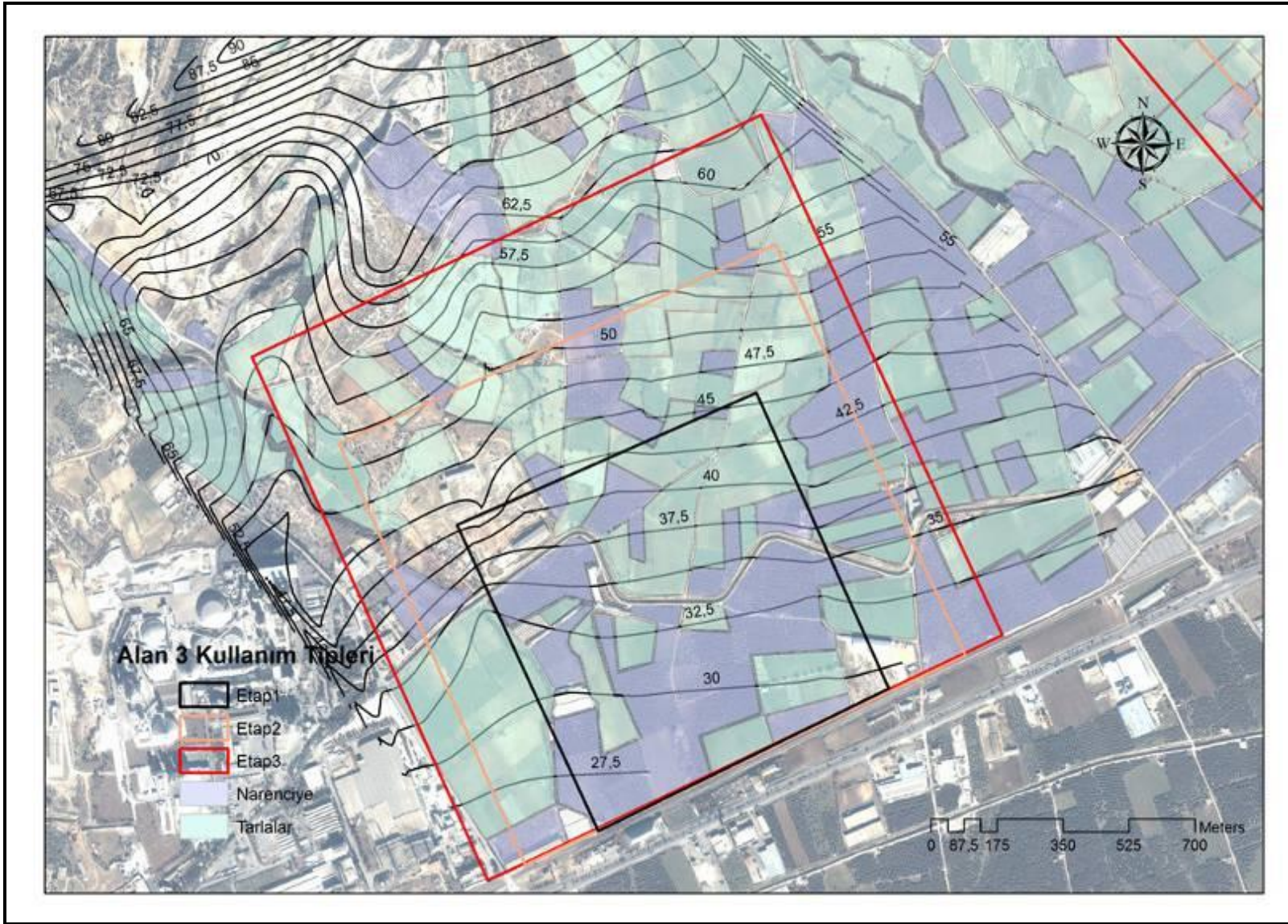
Arazi metrekare Bedelleri	Alan 3 TL/metrekare	Örtü Bedelleri TL/Ağaç
Narenciye	30	6
Tarla	25	-
Diğer Alanlar	20	-

Tablo 3.5: 3 Numaralı Alan İçin Kamulaştırma Bedellerini Hesaplamada Kullanılan Birim Değerler

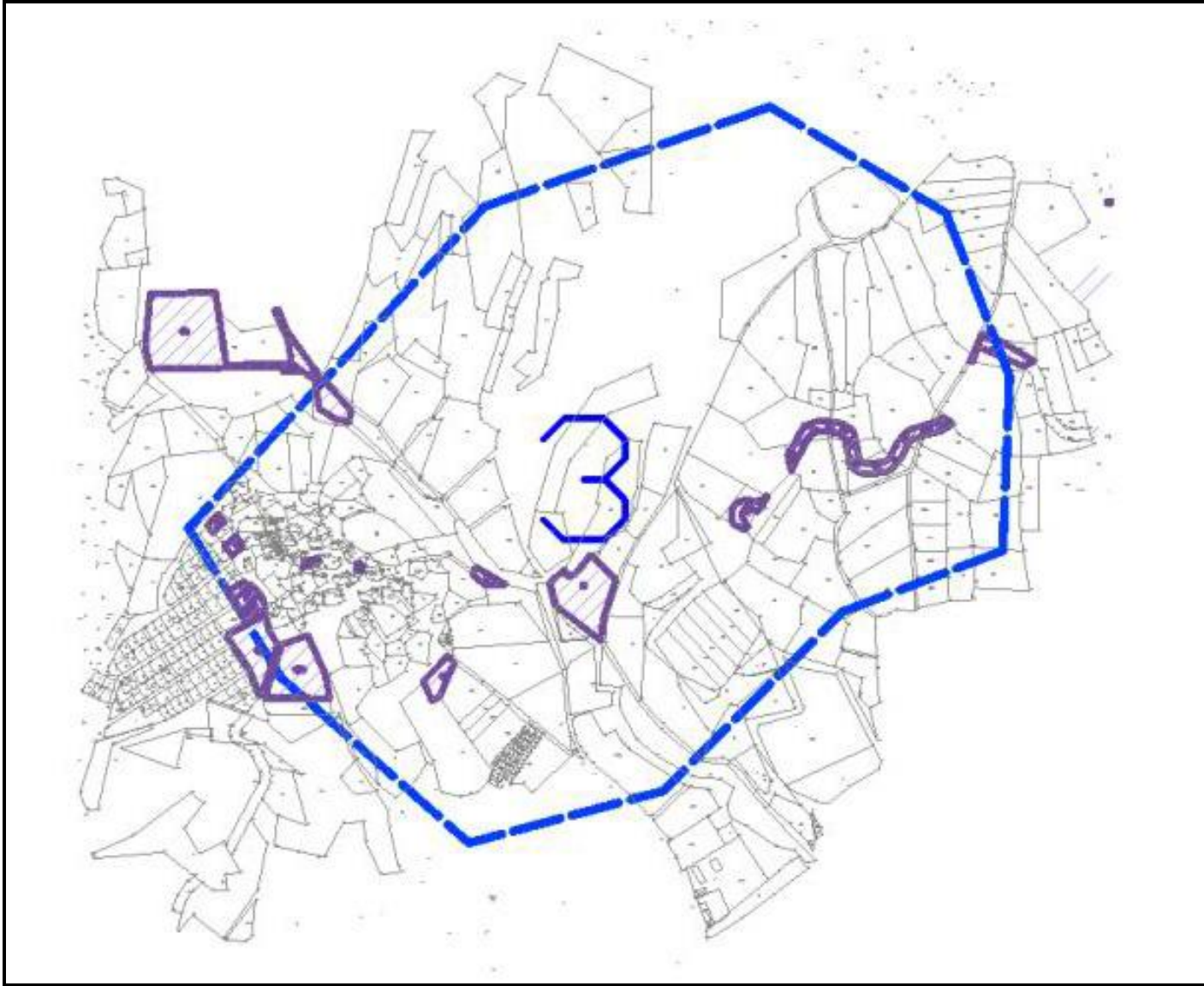
Son olarak, tüm bu belirtilen girdiler kullanılarak hesaplanan, hangi arazi kullanım türü için, hangi etapta, ne kadarlık bir kamulaştırma bedeli ayrılması gerektiği Tablo 3.6'da görüldüğü üzere belirlenmiştir. İki tür sonuç maliyet hesaplanmıştır. İlki, Hazine arazilerinin bedeli düşülmeden (Alternatif 1); ikincisi ise, 1. etapta Hazine arazilerinin bedeli oranları ölçüsünde kamulaştırma maliyetinden düşülerek (Alternatif 2) hesaplanmıştır. Buna göre, 3 Numaralı Alan için, hazine arazileri göz ardı edilerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti 58.558.000 TL, hazine arazileri dikkate alınarak ve bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti ise 56.478.000 TL olarak belirlenmiştir. Değerlerin USD cinsinden ifadesi ise (1 USD = 1,65 TL), diğer alanlarla birlikte Tablo 3.15'de gösterilmiştir.

ALAN 3	Narenciye (000TL)	Tarla (000TL)	Diğer Alanlar (000TL)	Örtü Bedelleri (000 TL)	Hazine Arazilerinin Bedeli Düşülmeden Hesaplanan Toplam Maliyet (000TL)	1.Eapta Hazine Arazilerinin Bedeli Oranları Ölçüsünde Düşüldükten Sonra Hesaplanan Toplam Maliyet (000TL)
Etap 1	9.373	6.727	3.401	750	20.251	18.171
Etap 2	5.242	8.913	5.187	419	19.761	19.761
Etap 3	4.345	10.579	3.275	348	18.546	18.546
Toplam					58.558	56.478

Tablo 3.6: Üç Numaralı Alan İçin Hesaplanmış Kamulaştırma Maliyetleri



Harita 3.13: 3 Numaralı Alan İçin Kamulaştırmaya Esas Etaplamalar ve Arazi Kullanım Durumu



Harita 3.14: 3 Numaralı Alan'da Yer Alan Hazine Arazileri

4 Numaralı Alan'ın Kamulaştırma Maliyetleri:

4 Numaralı Alan'ın etaplama sınırları içinde kalan 2.220 dönümlük toplam alanında, arazi kullanımını %41,20 ile narenciye alanları (bağ-bahçe kullanımları da narenciye başlığına dahil edilmiştir), %29,14 ile sebze meyve tarlaları, %29,66 ile tarımsal kullanım dışı diğer alanlar oluşturmaktadır. Harita 3.15, 4 Numaralı Alan için arazi kullanımın mekânsal dağılımını gösterirken, Tablo 3.7 ise rakamsal dağılımını göstermektedir.

ALAN 4	Narenciye (000m ²)	Narenciye Oranı	Tarla (000m ²)	Tarla Oranı	Diğer Alanlar (000m ²)	Diğer Alanlar Oranı	Toplam (000m ²)
Etap 1	305,823	13,78%	148,569	6,69%	276,051	12,43%	730,443
Etap 2	260,084	11,72%	277,248	12,49%	187,501	8,45%	724,833
Etap 3	348,652	15,70%	221,147	9,96%	194,99	8,78%	764,789
Toplam	914,559	41,20%	646,9640	29,14%	658,542	29,66%	2.220,0650

Tablo 3.7: 4 Numaralı Alan İçin Kamulaştırmaya Esas Arazi Kullanım Dağılımı

4 Numaralı Alan'ın mülkiyet yapısı ayrıntılı olarak incelendiğinde ise, diğer alternatif alanlara kıyasla, %19 ile en fazla Hazine arazisinin bu alanda olduğu görülmektedir (Harita 3.16). Hazine arazilerinin varlığı ile kamulaştırma maliyetlerinin aşağı çekilebilmesi 4 Numaralı Alan'da mümkün olabilecektir, zira oran oldukça yüksektir.

4 Numaralı Alan'da da Hazine arazilerinin tamamının Lojistik Köy yatırımına ilk etapta tahsis edileceği düşünülürse, kamulaştırma bedeli ödenmeksizin temin edilecek alanlar toplamda 418,559 dönümdür ki bu da 1. Etapta kamulaştırılacak alanların %57'si gibi oldukça yüksek bir orana tekabül etmektedir (Tablo 3.8) .

Alan No	Hazine Arazileri (000m ²)	Toplam Alan	Hazine Arazilerinin Toplam Alan İçindeki Oranı	Hazine Arazilerinin 1. Etap İçindeki Oranı
Alan 4	418,559	2.220,07	0,19	0,57

Tablo 3.8: 4 Numaralı Alanda Yer Alan Hazine Arazilerinin Büyüklük ve Oranları

4 Numaralı Alan için kamulaştırma maliyetleri hesaplanırken kullanılan, 3 Numaralı Alan ile aynı yöntemlerle elde edilen metrekare birim fiyatları ve örtü bedellerine ilişkin değerler Tablo 9'da görüldüğü gibidir.

Arazi metrekare Bedelleri	Alan 3 TL/metrekare	Örtü Bedelleri TL/Ağaç
Narenciye	20	6
Tarla	18	-
Diğer Alanlar	15	---

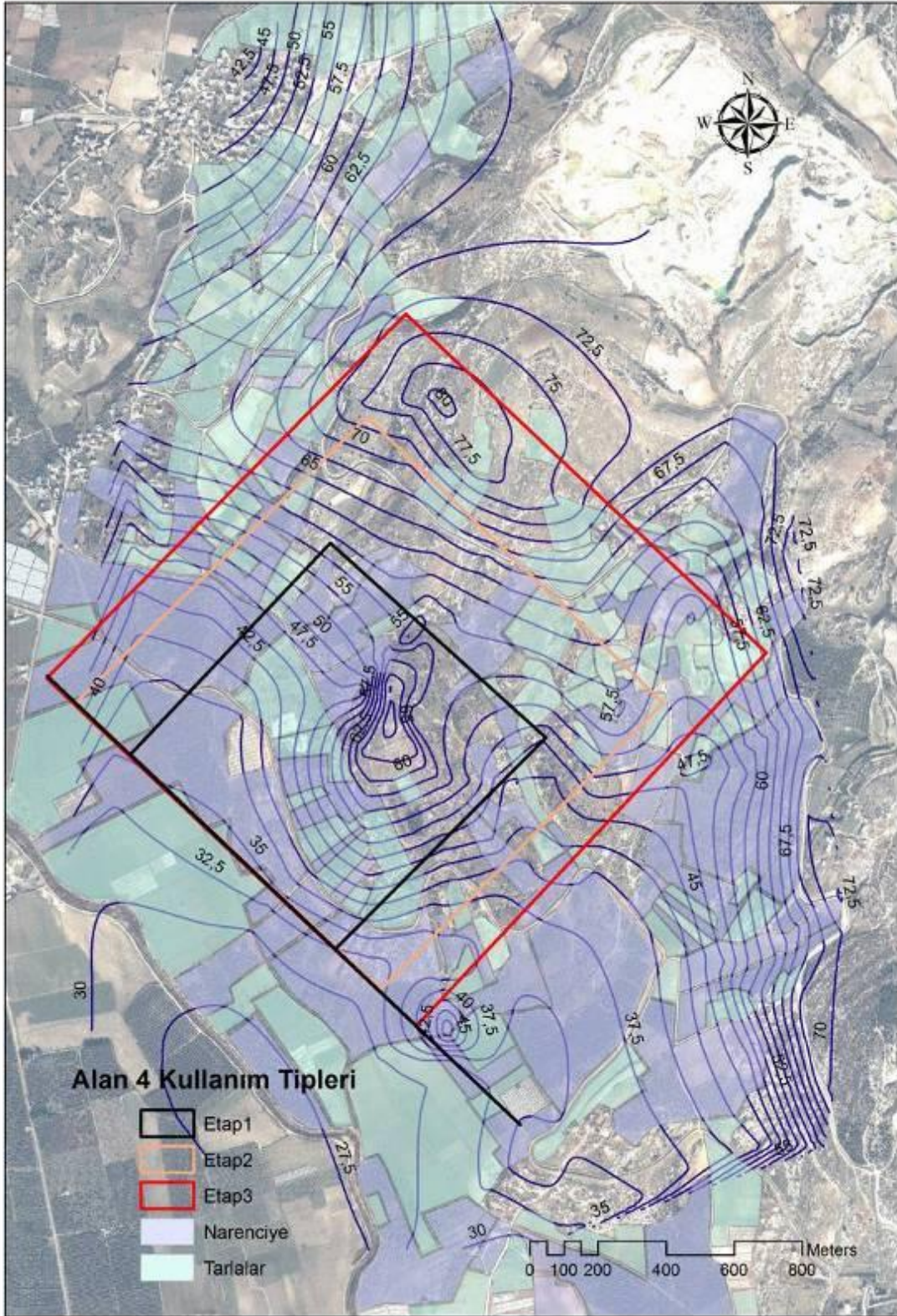
Tablo 3.9: Dört Numaralı Alan İçin Kamulaştırma Bedellerini Hesaplama Kullanan Birim Değerler

Son olarak, tüm girdiler kullanılarak hesaplanan, 4 Numaralı Alan'da hangi arazi kullanım türü için, hangi etapta, ne kadarlık bir kamulaştırma bedeli ayrılması gerektiği Tablo 3.10'da gösterilmiştir. Yine, iki tür sonuç maliyet hesaplanmıştır. İlki, Hazine arazilerinin bedeli düşülmeden (Alternatif 1), ikincisi ise 1. etapta Hazine arazilerinin bedeli, oranları ölçüsünde kamulaştırma maliyetinden düşülerek (Alternatif 2) hesaplanmıştır.

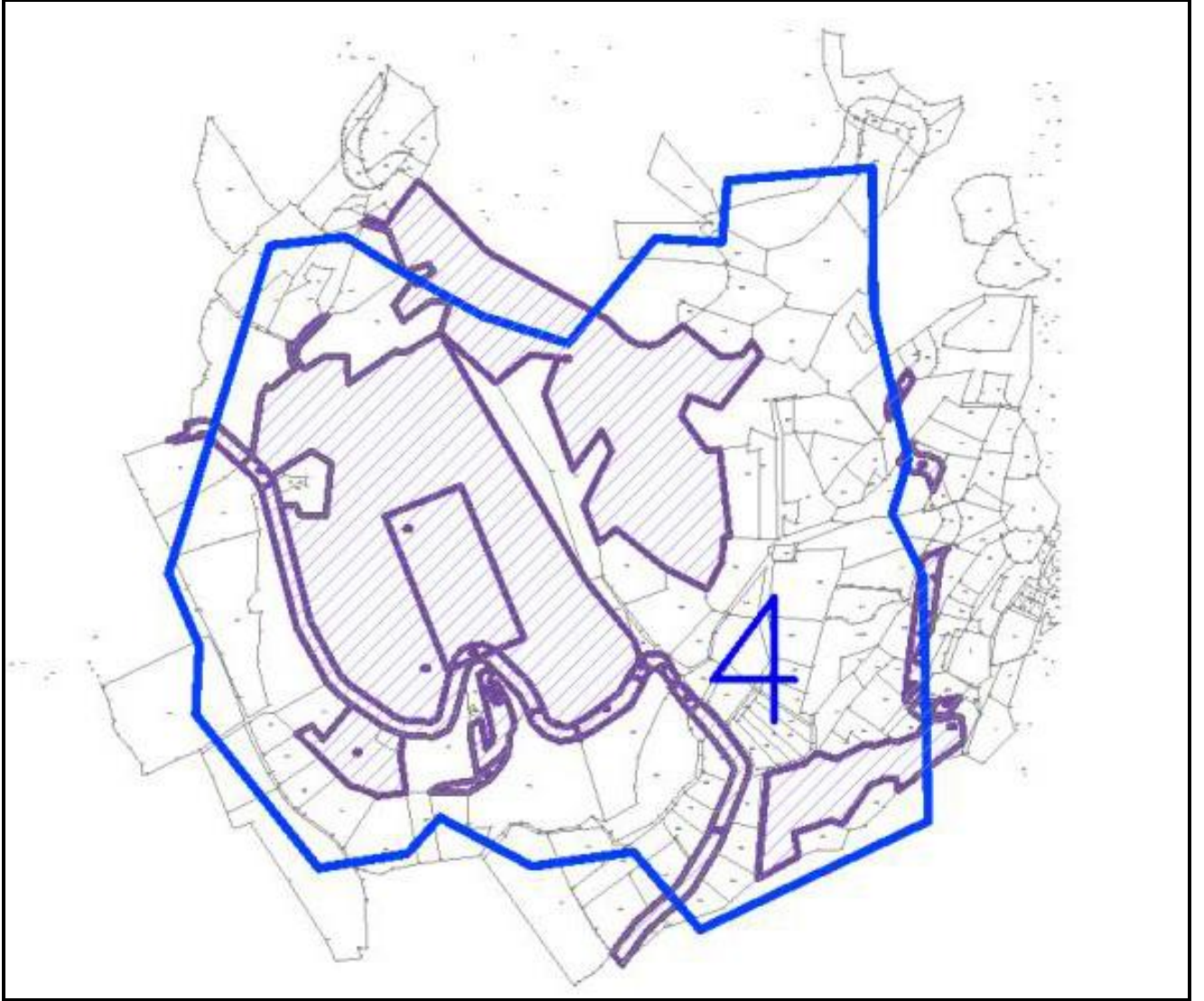
Buna göre 4 Numaralı Alan için, Hazine arazileri göz ardı edilerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti 42.010.000 TL, Hazine arazileri dikkate alınarak ve bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti ise 34.179.000 TL olarak belirlenmiştir. Görüldüğü gibi Hazine arazilerinin yatırım için tahsisi 4 Numaralı Alan'ın toplam kamulaştırma maliyetlerinde yaklaşık %20'lik bir azalma meydana getirmektedir. Değerlerin USD cinsinden (1 USD = 1,65 TL) ifadesi, yine diğer tüm alanlarla birlikte Tablo 3.15'de gösterildiği gibidir.

ALAN 4	Narenciye (000TL)	Tarla (000TL)	Diğer Alanlar (000TL)	Örtü Bedelleri (000 TL)	Hazine Arazilerinin Bedeli Düşülmeden Hesaplanan Toplam Maliyet (000TL)	1.Etapta Hazine Arazilerinin Bedeli Oranları Ölçüsünde Düşüldükten Sonra Hesaplanan Toplam Maliyet (000TL)
Etap 1	6.116	2.674	4.141	734	13.665	5.835
Etap 2	5.202	4.990	2.813	624	13.629	13.629
Etap 3	6.973	3.981	2.925	837	14.715	14.715
Toplam					42.010	34.179

Tablo 3.10: 4 Numaralı Alan İçin Hesaplanmış Kamulaştırma Maliyetleri



Harita 3.15: 4 Numaralı Alan İçin Kamulaştırmaya Esas Etaplamalar ve Arazi Kullanım Durumu



Harita 3.16: 4 Numaralı Alan'da Yer Alan Hazine Arazileri

8 Numaralı Alan'ın Kamulaştırma Maliyetleri:

Üç alternatif yerleşim alanı içerisinde, tarımsal nitelik taşıyan arazilerin en çok bulunduğu alan 8 Numaralı Alan'dır. Bu alanda, etaplama sınırları içinde kalan 2.306 dönümlük toplam alanda, arazi kullanımının % 39,10'unu narenciye alanları (bağ-bahçe kullanımları da narenciye başlığına dahil edilmiştir), % 56,78'ini sebze meyve tarlaları, % 4,12'sini ise tarımsal kullanım dışı diğer alanlar oluşturmaktadır. Harita 3.17, 8 Numaralı Alan için arazi kullanımının mekânsal dağılımını gösterirken, Tablo 3.11 ise rakamsal dağılımını göstermektedir.

ALAN 8	Narenciye (000m ²)	Narenciye Oranı	Tarla (000m ²)	Tarla Oranı	Diğer Alanlar (000m ²)	Diğer Alanlar Oranı	Toplam (000m ²)
Etap 1	304,689	13,21%	439,407	19,05%	0	0,00%	744,096
Etap 2	243,947	10,58%	408,584	17,72%	55,001	2,38%	707,532
Etap 3	353,104	15,31%	461,422	20,01%	40,116	1,74%	854,642
Toplam	901,74	39,10%	1.309,4130	56,78%	95,117	4,12%	2.306,2700

Tablo 3.11: 8 Numaralı Alan İçin Kamulaştırmaya Esas Arazi Kullanım Dağılımı

8 Numaralı Alan'ın mülkiyet yapısı ayrıntılı olarak incelendiğinde ise, bu alandaki hazine ve kamu arazilerinin diğer arazilere oranının %11 olduğu görülmektedir (Harita 3.18). Sekiz numaralı alanda da hazine arazilerinin tamamının Lojistik Köy Yatırımına ilk etapta tahsis edileceği düşünülürse, kamulaştırma bedeli ödenmeksizin temin edilecek alanlar toplamda 262,389 dönümdür, ki bu da 1. Etapta kamulaştırılacak alanların %35'i gibi oldukça yüksek bir orana tekabül etmektedir (Tablo 3.12) .

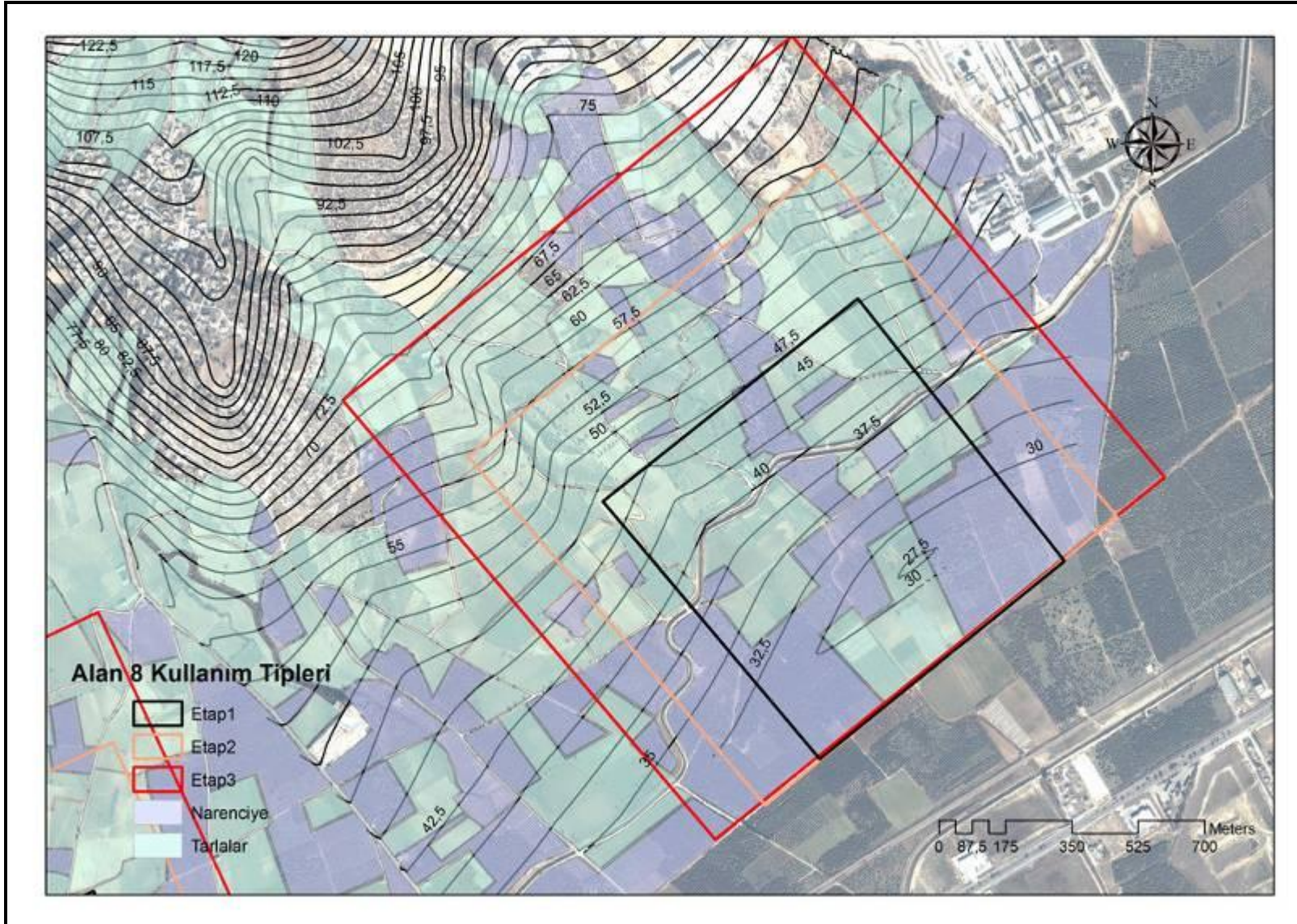
Alan No	Hazine Arazileri (000m ²)	Toplam Alan	Hazine Arazilerinin Toplam Alan İçindeki Oranı	Hazine Arazilerinin 1. Etap İçindeki Oranı
Alan 8	262,389	2.306,27	0,11	0,35

Tablo 3.12: 8 Numaralı Alan'da Yer Alan Hazine Arazilerinin Büyüklük ve Oranları

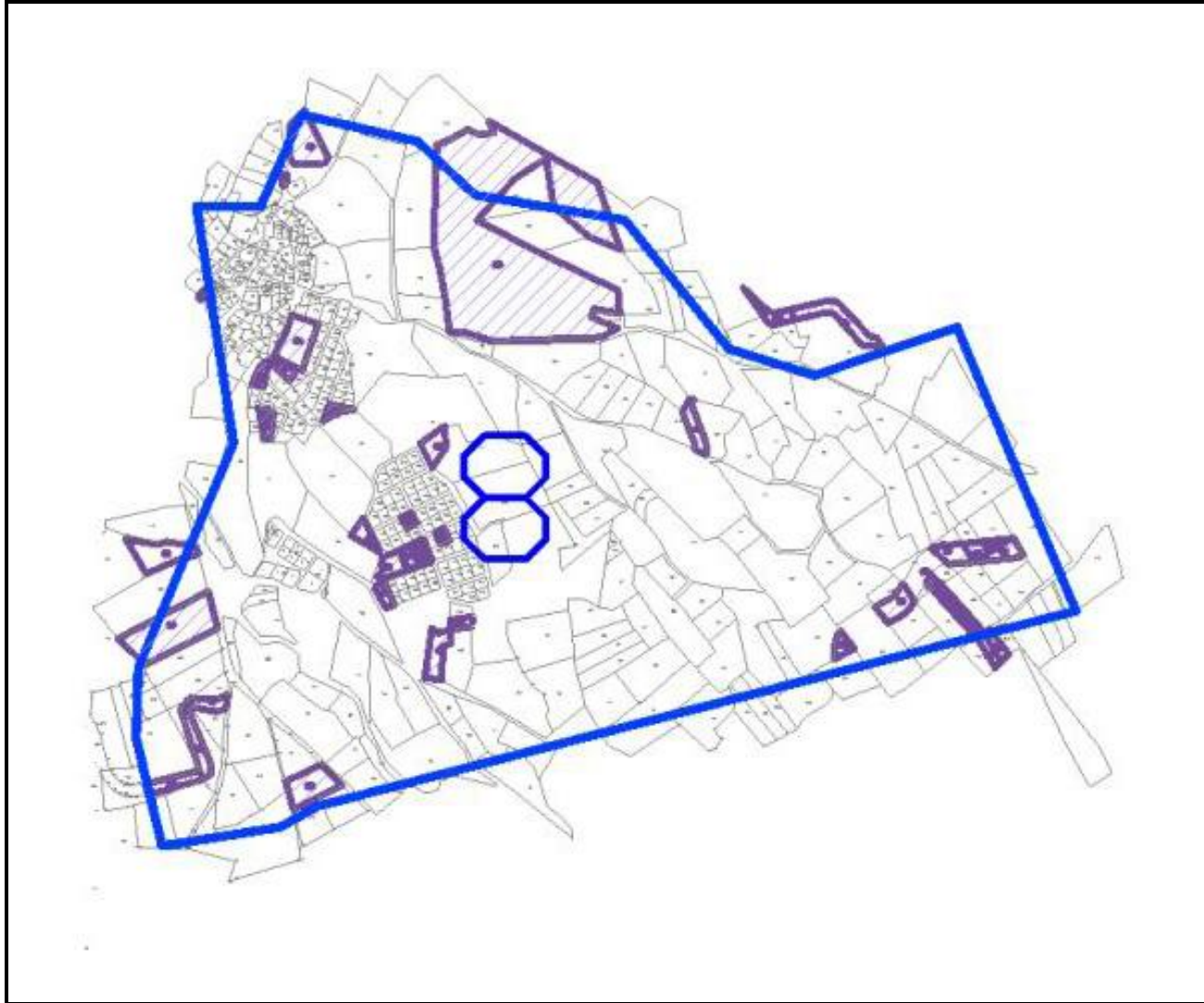
Sekiz numaralı alan için kamulaştırma maliyetleri hesaplanırken kullanılan, üç numaralı alan ile aynı yöntemlerle elde edilen metrekare birim fiyatları ve örtü bedellerine ilişkin değerler Tablo 3.13'de görüldüğü gibidir.

Arazi metrekare Bedelleri	Alan 3 TL/metrekare	Örtü Bedelleri TL/Ağaç
Narenciye	25	6
Tarla	20	-
Diğer Alanlar	18	-

Tablo 3.13: 8 Numaralı Alan İçin Kamulaştırma Bedellerini Hesaplamada Kullanılan Birim Değerler



Harita 3.17: 8 Numaralı Alan İçin Kamulaştırmaya Esas Etaplamalar ve Arazi Kullanım Durumu



Harita 3.18: 8 Numaralı Alan'da Yer Alan Hazine Arazileri

Son olarak, tüm girdiler kullanılarak hesaplanan, 8 Numaralı Alan'da hangi arazi kullanım türü için, hangi etapta, ne kadarlık bir kamulaştırma bedeli ayrılması gerektiği Tablo 3.14'de gösterilmiştir. Yine, iki tür sonuç maliyet hesaplanmıştır. İlki, hazine arazilerinin bedeli düşülmeden (Alternatif 1), ikincisi ise 1. etapta hazine arazilerinin bedeli oranları ölçüsünde kamulaştırma maliyetinden düşülerek (Alternatif 2) hesaplanmıştır.

Buna göre 8 Numaralı Alan için, hazine arazileri göz ardı edilerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti 52.608.000 TL, hazine arazileri dikkate alınarak ve bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti ise 46.565.000 TL olarak belirlenmiştir. Hazine arazilerinin yatırım için tahsisi, 8 Numaralı Alan'ın toplam kamulaştırma maliyetlerinde yaklaşık %12'lik bir azalma meydana getirmektedir.

ALAN 8	Narenciye (000TL)	Tarla (000TL)	Diğer Alanlar (000TL)	Örtü Bedelleri (000 TL)	Hazine Arazilerinin Bedeli Düşülmeden Hesaplanan Toplam Maliyet (000TL)	1.Etapta Hazine Arazilerinin Bedeli Oranları Ölçüsünde Düşüldükten Sonra Hesaplanan Toplam Maliyet (000TL)
Etap 1	7.617	8.788	0	731	17.137	11.094
Etap 2	6.099	8.172	990	585	15.846	15.846
Etap 3	8.828	9.228	722	847	19.626	19.626
Toplam					52.608	46.565

Tablo 3.14: 8 Numaralı Alan İçin Hesaplanmış Kamulaştırma Maliyetleri

Yukarıda ayrıntılarıyla anlatılan tüm varsayımlar ve hesaplardan sonra her üç alternatif alanın etaplar halinde ve toplam olarak elde edilen kamulaştırma maliyetleri Tablo 3.15'de gösterildiği gibidir. Maliyetler diğer tüm kalemlerle kıyaslanabilmesi için USD (1 USD = 1,65 TL) cinsinden ifade edilmiştir.

ETAPLAR	ALAN 3		ALAN 4		ALAN 8	
	Alternatif 1 (000 USD)	Alternatif 2 (000 USD)	Alternatif 1 (000 USD)	Alternatif 2 (000 USD)	Alternatif 1 (000 USD)	Alternatif 2 (000 USD)
Etap 1	12.273	11.013	8.282	3.536	10.386	6.723
Etap 2	11.976	11.976	8.260	8.260	9.604	9.604
Etap 3	11.240	11.240	8.918	8.918	11.894	11.894
Toplam Maliyet	35.490	34.229	25.460	20.715	31.884	28.221

Tablo 3.15: 3, 4 ve 8 Numaralı Alanların Kamulaştırma Maliyetleri (USD) *

*Alternatif 1: Hazine arazileri göz ardı edilerek hesaplanan kamulaştırma maliyetleri

*Alternatif 2: Hazine arazileri dikkate alınarak, bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti

3.2.1.3. Potansiyel Gelirler

Alternatif yerleşim alanlarını ekonomik olarak değerlendirebilmek için gerekli tüm maliyetler önceki bölümlerde ayrıntılarıyla açıklanmıştır. Ekonomik değerlendirmeye girdi olacak bir diğer husus ise yatırımın getirisidir. Yatırımın getirisinin hesaplanması ise, daha önce ayrıntılı olarak Tablo 3.2'de verilen kullanımların net alanları üzerinden kira gelirlerinin hesaplanmasıyla mümkündür.

Bunun için her kullanım için ayrı ayrı metrekare birim kira gelirleri değişik kentlerdeki, özellikle Organize Sanayi Bölgelerindeki ya da kent içindeki benzer kullanımlar göz önüne alınarak belirlenmiş ve her etapta hizmete alınacak kullanımların kira gelirleri Tablo 3.17'de gösterildiği şekilde aylık olarak hesaplanmıştır.

Her etap tamamlandığında, o etabın gelirinin bir önceki etabın gelirine ilave edileceği düşünülürse 4. etap sonunda yıllık brüt toplam gelir 55.650.000 Amerikan Doları olacaktır. Bu değerden, olası %10'luk bir kira kaybı kiracı değişimindeki boş kalma zamanları olarak düşülürse 4.etap sonunda yıllık net toplam gelir 50.085.000 Amerikan Doları olacaktır. Alternatif yerleşim alanlarında fonksiyonel kullanım farklılığı olmayacağından gelir kalemi alternatif alanlar arasında herhangi bir farklılık göstermeyecek ve etaplar itibarıyla gelirler Tablo 16'da gösterildiği gibi olacaktır. Ancak, her yılki gelirlerden % 2 amortisman ve kira gelirlerinden % 20 vergi ödemeleri yapılacağı, binaların ekonomik ömürlerinin de 50 yıl olacağı varsayılmış ve bu varsayımlar ekonomik analizlerimizde kullanılmıştır.

Maliyetler	Etaplar	Alan 3	Alan 4	Alan 8
Brüt Kira Gelirleri (50 Yıl Süresince Yıllık)	Etap 1 Sonunda	\$16.470.000	\$16.470.000	\$16.470.000
	Etap 2 Sonunda	\$30.240.000	\$30.240.000	\$30.240.000
	Etap 3 Sonunda	\$44.010.000	\$44.010.000	\$44.010.000
	Etap 4 Sonunda	\$55.650.000	\$55.650.000	\$55.650.000
Net Kira Gelirleri (50 Yıl Süresince Yıllık)	Etap 1 Sonunda	\$14.823.000	\$14.823.000	\$14.823.000
	Etap 2 Sonunda	\$27.216.000	\$27.216.000	\$27.216.000
	Etap 3 Sonunda	\$39.609.000	\$39.609.000	\$39.609.000
	Etap 4 Sonunda	\$50.085.000	\$50.085.000	\$50.085.000

Tablo 3.16: Etaplar İtibarıyla Yıllık Brüt ve Net Kira Gelirleri

Lojistik Köy Kullanımları	Kiralama Bedelleri (\$/m2)	Adet	Net birim.m2	Başlangıç net alan	5 Yıllık artış faktörü	1. Eapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	2. Eapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	3. Eapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	4. Eapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	20 Yıl Sonunda Net Alan Büyüklükleri	1. Eapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	2. Eapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	3. Eapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	4. Eapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri
Kapalı Gümrüklü depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Kapalı Gümrüksüz depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Soğuk hava Deposu	7,5	4	10.000	40.000	1	40.000	40.000	40.000	40.000	160.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Tehlikeli madde deposu	5	2	5.000	10.000	1	10.000	10.000	10.000	10.000	40.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Demir yolu akt. deposu	3	1	10.000	10.000	0,5	10.000	5.000	5.000	0	20.000	30.000	15.000	15.000	0
Sebze meyve çiçek hali	3	50	2.000	100.000	0,5	100.000	50.000	50.000	0	200.000	300.000	150.000	150.000	0
Açık gümrüklü alan	1	4	5.000	20.000	1	20.000	20.000	20.000	20.000	80.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Konteyner stok alanı	0,5	1	50.000	50.000	0,5	50.000	25.000	25.000	0	100.000	25.000	12.500	12.500	0
Binek Araç Otoparkı	0	1	5.000	5.000	0,5	5.000	2.500	2.500	0	10.000	0	0	0	0
Ağır araç otoparkı	0	1	20.000	20.000	0,5	20.000	10.000	10.000	0	40.000	0	0	0	0
Forwarder ofisleri	8	20	50	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	8.000	0	0	0
Banka Şubeleri	10	2	100	200	0,25	200	0	0	0	200	2.000	0	0	0
Teknik alt yapı tesisi	0	1	100	100	0,25	100	0	0	0	100	0	0	0	0
Atık su arıtma	0	1	200	200	0,5	200	100	100	0	400	0	0	0	0
Yağmur suyu top. alanı	0	1	200	200	0,5	200	100	100	0	400	0	0	0	0
Çöp değer. Merkezi	0	1	500	500	0,5	500	250	250	0	1.000	0	0	0	0
Giriş Çıkış Kapıları	0	2	50	100	0,5	100	50	50	0	200	0	0	0	0
Satış Mağazaları	10	20	50	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	10.000	0	0	0
Tamir Bakım atölyeleri	10	4	250	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	10.000	0	0	0
Konaklama tesisi	10	2	100	200	0,25	200	0	0	0	200	2.000	0	0	0
Gümrük Ofisi	0	1	250	250	0,25	250	0	0	0	250	0	0	0	0
Jandarma Birliği	0	1	1.000	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	0	0	0	0
Sağlık Birimi	0	1	200	200	0,1	200	0	0	0	200	0	0	0	0
Mescit	0	1	250	250	0,1	250	0	0	0	250	0	0	0	0
PTT	0	1	50	50	0,1	50	0	0	0	50	0	0	0	0
Akaryakıt İstasyonu	5	1	1.000	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	5.000	0	0	0
Kargo Ofisleri	8	5	200	1.000	0,25	1.000	0	0	0	1.000	8.000	0	0	0
Demir yolu terminali	0	1	30.000	30.000	1	30.000	30.000	30.000	30.000	120.000	0	0	0	0
Ring sefer park alanı	0	1	500	500	0,25	500	0	0	0	500	0	0	0	0
Yemek üretim tesisi	10	1	250	250	0,25	250	0	0	0	250	2.500	0	0	0
TOPLAM	97	152		494.000		494.000	393.000	393.000	300.000	1.580.000	1.372.500	1.147.500	1.147.500	970.000

Tablo 3.17: Lojistik Köy'de Yer Alacak Alanlar Kullanımları ve Aylık Kira Gelirlerini Gösterir Tablo

3.2.1.4. Ekonomik Değerlendirme

Önceki bölümde Lojistik Köy projesine ilişkin tüm yatırım masrafları, kamulaştırma, hafriyat, üst yapı, altyapı, demiryolu ve yol yapım maliyetleri başlıkları altında ayrıntılarıyla aktarılmıştır. Ekonomik değerlendirmeye girdi olan tüm bu masraflar, her etap ve başlık için Tablo 3.18'de özetlenmiştir. Buna göre, paranın zaman değeri gözetilmeksizin toplam maliyetlere bakıldığında, 3 Numaralı Alan en düşük, 8 Numaralı Alan ise en yüksek maliyete sahiptir. Alternatifler arasında çok büyük farklılıklar olmamakla birlikte; Hazine arazilerinin yatırım için tahsisi göz ardı edildiğinde, 3 Numaralı Alan'ın toplam maliyeti 295.754.120 Amerikan Doları, 4 Numaralı Alan'ın toplam maliyeti 319.145.220 Amerikan Doları ve 8 Numaralı Alan'ın toplam maliyeti 324.122.295 Amerikan Doları'dır. Hazine arazilerinin yatırıma tahsis edilebileceği düşünülerek bedellerinin kamulaştırma maliyetinden düşülmesiyle elde edilen toplam maliyetlere bakıldığında ise, sıralama yine değişmemekte ve 3 Numaralı Alan'ın toplam maliyetinin 294.494.120 Amerikan Doları, 4 Numaralı Alan'ın toplam maliyetinin 314.399.220 Amerikan Doları ve 8 Numaralı Alan'ın toplam maliyetinin 320.459.295 Amerikan Doları olduğu görülmektedir.

Yine ekonomik değerlendirmeye girdi olan bir diğer gelir başlığı ise, bir önceki kısımda potansiyel gelirler başlığı altında irdelenmiş ve finansal analiz yöntemlerine konu olacak olan yıllık kira getirileri, etaplar itibarıyla Tablo 3.16'da verilmiştir. Kira getirilerinin, her etapta Tablo 18'de gösterilen üst yapı inşaatlarını izleyen yılda başlayacağı (3, 8, 13 ve 17. yıllarda) ve yatırımın ekonomik ömrü olarak düşünülen müteakip 50 yıl süresince devam edeceği öngörülmüştür. Ayrıca kira gelirlerinin her yıl, %2 olarak belirlenen yıllık yıpranma payı oranında eksileceği düşünülmüştür. Yapı ekonomik ömürlerinin 50 yıl olacağı ve 50 yılın sonunda herhangi bir hurda değeri olmayacağı varsayılmıştır.

Lojistik Köy yatırımının karlılığının ölçülebilmesi ve alternatif yerleşim alanlarından ekonomik olarak en uygun olanının bulunabilmesi için, projelerin ayrıntılı nakit akışı göz önüne alınarak, kıyaslama ve değerlendirmenin doğru getiri oranlarıyla, aynı zaman dilimi içinde yapılması gerekmektedir. Bu aşamada tutarlı bir finansal analizi mümkün kılacak üç etkin yöntem kullanılmıştır. Bunlar:

- Net Bugünkü Değer Analizi: Net bugünkü değer, projenin nakit girişlerinin bugünkü değerinden, nakit çıkışlarının bugünkü değerinin düşülmesiyle hesaplanır. Bir diğer ifadeyle net bugünkü değer; bir projeye ait nakit girişlerinin ve nakit çıkışlarının sermaye maliyeti oranı (%) ile t_0 dönemi esas alınmak suretiyle iskonto edilmesiyle hesaplanır. Eğer sonuç artı dğerse proje kabul edilir, eksi dğerse proje reddedilir.

- Fayda/Maliyet Analizi: Özellikle kamu projelerinde çok kullanılan bu metot, nakit akışındaki getirilerin bugünkü değerinin, götürülerin bugünkü değerine bölünmesi ile elde edilir. Sonuç olarak ortaya çıkan oran 1'den büyük ise proje kârdadır, değil ise proje zarardadır sonucuna varılır.

Maliyetler	Etap	Alan 3	Alan 4	Alan 8	Başlangıç
Kamulaştırma Maliyeti - Alternatif 1	1. ETAP	\$12.273.000	\$8.282.000	\$10.386.000	0.Yıl
Kamulaştırma Maliyeti - Alternatif 2		\$11.013.000	\$3.536.000	\$6.723.000	0.Yıl
Hafriyat Maliyetleri		\$292.600	\$16.776.500	\$254.000	1.Yıl
Yol Yapım Maliyetleri		\$1.800.000	\$1.800.000	\$1.800.000	1.Yıl
Alt Yapı İnşaat Maliyetleri		\$900.000	\$900.000	\$900.000	1.Yıl
Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri		\$2.100.000	\$4.200.000	\$4.200.000	1.Yıl
Üst Yapı İnşaat Maliyetleri		\$73.331.300	\$73.331.300	\$73.331.300	2.Yıl
Toplam Maliyet - Alternatif 1		\$90.696.900	\$105.289.800	\$90.871.300	
Toplam Maliyet - Alternatif 2		\$89.436.900	\$100.543.800	\$87.208.300	
Kamulaştırma Maliyeti		2. ETAP	\$11.976.000	\$8.260.000	\$9.604.000	5.Yıl
Hafriyat Maliyetleri	\$3.288.800		\$15.210.200	\$17.070.925	6.Yıl
Yol Yapım Maliyetleri	\$1.800.000		\$1.800.000	\$1.800.000	6.Yıl
Alt Yapı İnşaat Maliyetleri	\$900.000		\$900.000	\$900.000	6.Yıl
Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri	\$0		\$0	\$0	
Üst Yapı İnşaat Maliyetleri	\$53.885.840		\$53.885.840	\$53.885.840	7.Yıl
Toplam Maliyet	\$71.850.640		\$80.056.040	\$83.260.765	
Kamulaştırma Maliyeti	3. ETAP		\$11.240.000	\$8.918.000	\$11.894.000	10.Yıl
Hafriyat Maliyetleri		\$11.194.900	\$14.109.700	\$27.324.550	11.Yıl
Yol Yapım Maliyetleri		\$2.000.000	\$2.000.000	\$2.000.000	11.Yıl
Alt Yapı İnşaat Maliyetleri		\$1.000.000	\$1.000.000	\$1.000.000	11.Yıl
Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri		\$0	\$0	\$0	
Üst Yapı İnşaat Maliyetleri		\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840	12.Yıl
Toplam Maliyet		\$79.320.740	\$79.913.540	\$96.104.390	
Kamulaştırma Maliyeti	4. ETAP	\$0	\$0	\$0	
Hafriyat Maliyetleri		\$0	\$0	\$0	
Yol Yapım Maliyetleri		\$0	\$0	\$0	
Alt Yapı İnşaat Maliyetleri		\$0	\$0	\$0	
Ek Demiryolu Hattı Maliyetleri		\$0	\$0	\$0	
Üst Yapı İnşaat Maliyetleri		\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840	16.Yıl
Toplam Maliyet		\$53.885.840	\$53.885.840	\$53.885.840	
Tüm Etapların Toplam Maliyet i- Alternatif 1		\$295.754.120	\$319.145.220	\$324.122.295	
Tüm Etapların Toplam Maliyet i- Alternatif 2		\$294.494.120	\$314.399.220	\$320.459.295	

Tablo 3.18: Etaplar ve Alternatif Alanlar İtibarıyla Toplam Maliyetler ve Başlangıç Yılları

*Alternatif 1: Hazine arazileri göz ardı edilerek hesaplanan kamulaştırma maliyetleri

*Alternatif 2: Hazine arazileri dikkate alınarak, bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülerek hesaplanan kamulaştırma maliyeti

Fayda maliyet analizi, net bugünkü değer ile aynı sonuca yönlendirse de, özellikle pek çok alternatif arasından öne çıkanları kolayca görebilmek ve geçmiş projelerle kıyaslamalar yapabilmek açısından oldukça etkili bir analiz yöntemidir.

- İç Karlılık Oranı Analizi: Bir projeye ait nakit girişlerini nakit çıkışlarına eşitleyen iskonto/getiri oranına iç karlılık oranı (İKO) denir. İç karlılık oranı, projenin sermaye maliyeti yüzdesi oranı ile veya yatırımcının kendisinin belirlediği getiri oranı ile karşılaştırılır ve İKO > 1 ise proje kabul edilir. İç karlılık oranı beklenen getiri oranından küçük ise proje ret kararı verilir. Bunun yanı sıra, iç karlılık oranları beklenen getiriden yüksek olan alternatif yatırımlar arasından en yüksek iç karlılık oranına sahip yatırım seçilir. Özellikle ekonomik belirsizlik ve istikrarsızlık ortamlarında tercih edilmesi gereken bir finansal analiz yöntemidir.

İç karlılık oranı yöntemi dışında kalan her iki finansal analiz yöntemi de doğru seçilmiş bir getiri oranını gerektirmektedir. Getiri ve götürülerin Amerikan Doları cinsinden hesaplandığı düşünülürse, ihtiyaç duyulan oranın da bu para birimine uygun olarak seçilmesi önem arz etmektedir. Bu doğrultuda, Amerikan Doları bazlı getiri oranının belirlenmesi için çeşitli incelemeler yapılmış, içinde bulunulan ekonomik belirsizlik ortamında güncel ve anlık getiri oranlarının uzun vadeli bu proje için uygun olmadığına karar verilmiştir. Sonuç olarak Dünya Bankasının LIBOR (Amerikan Doları) üzerine ülke risk faktörlerini de ilave ederek belirlediği borçlanma oranlarının (bakınız EK 3.1) son on yıldaki ortalaması olan % 4,03 rakamı uzun vadeli getiri oranı olarak kabul edilmiştir.

Tüm bu veriler ve kabuller ışığında, yukarıda tanıtılan finansal analiz yöntemleri her bir alanın nakit akışları (bakınız EK 3.2) üzerinde uygulanmış ve sonuçlar özet tablolarda gösterilmiştir. Hazine arazilerinin bedelleri kamulaştırma maliyetlerinden düşülmeden hesaplanmış değerler (Alternatif 1) Tablo 3.19'da, düşülerek hesaplanmış değerler (Alternatif 2) ise Tablo 3.20'de belirtilmiştir. Sonuçlar incelendiğinde, ilk vurgulanması gereken husus, yatırımın karlı bir yatırım olması hususudur. Çünkü gerek net bugünkü değer analizinde sonuçların artı çıkması; gerekse de fayda/maliyet oranlarının 1'den oldukça büyük olması yatırımın karlılığını açıkça göstermektedir. İç karlılık oranları incelendiğinde ise gerek vergi öncesi (%12-%14) gerekse de vergi sonrası bu değerlerin (%10-%11) benzer yatırımlarda arzulanan değerler olduğunu söylemek mümkündür. Alternatif yerleşim alanları içinde ekonomik karlılık bakımından öne çıkan alan ise, tüm etapların uygulandığı varsayılırsa, 3 Numaralı Alan'dır. Bu noktada, hem Hazine arazileri bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülmeden hem de düşülerek yapılan her iki hesaplamada da 3 Numaralı Alan daha yüksek oranlara sahiptir. 3 Numaralı Alan'da vergi sonrası fayda maliyet oranı ilkinde 2,09 ve 2,10 iken, iç karlılık oranı her ikisinde de 0,11'dir. Sadece 1. Etaplar için yapılan kıyaslamada ise, 8 Numaralı Alan'ın Hazine arazileri bedelleri kamulaştırma maliyetinden düşülerek hesaplanan oranlarla, 3 Numaralı Alan'ı az da olsa geçtiği görülmektedir. Sonuç olarak, rakamlar incelendiğinde her üç alanın getirilerinin ve karlılıklarının birbirine yakın olduğu gözlenmektedir.

Finansal Analiz Teknikleri	1. Etap Nakit Akışına İlişkin		Tüm Etapların Nakit Akışına İlişkin	
	Finansal Analizi Sonuçları		Finansal Analizi Sonuçları	
ALAN 3	Vergiden Önce	Vergiden Sonra	Vergiden Önce	Vergiden Sonra
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$81.562.943	\$81.562.943	\$210.719.501	\$210.719.501
Net Bugünkü Değer	\$125.753.421	\$84.290.148	\$339.884.517	\$229.763.713
Fayda Maliyet Oranı	2,54	2,03	2,61	2,09
İç Karlılık Oranı	0,14	0,11	0,14	0,11
Proje Geri Ödeme Periyodu	10 Yıl	13 Yıl	15 Yıl	19 Yıl
ALAN 4	Vergiden Önce	Vergiden Sonra	Vergiden Önce	Vergiden Sonra
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$94.823.331	\$94.823.331	\$230.399.907	\$230.399.907
Net Bugünkü Değer	\$112.493.033	\$71.029.760	\$320.204.111	\$210.083.307
Fayda Maliyet Oranı	2,19	1,75	2,39	1,91
İç Karlılık Oranı	0,12	0,09	0,12	0,10
Proje Geri Ödeme Periyodu	12 Yıl	16 Yıl	17 Yıl	20 Yıl
ALAN 8	Vergiden Önce	Vergiden Sonra	Vergiden Önce	Vergiden Sonra
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$81.578.654	\$81.578.654	\$229.779.190	\$229.779.190
Net Bugünkü Değer	\$125.737.710	\$84.274.437	\$320.824.828	\$210.704.025
Fayda Maliyet Oranı	2,54	2,03	2,40	1,92
İç Karlılık Oranı	0,14	0,11	0,13	0,10
Proje Geri Ödeme Periyodu	10 Yıl	13 Yıl	17 Yıl	20 Yıl

Tablo 3.19: Finansal Analiz Sonuçları – Alternatif 1*

*Hazine arazilerinin bedelleri kamulaştırma maliyetlerinden düşülmeden hesaplanmış değerler

Finansal Analiz Teknikleri	1. Etap Nakit Akışına İlişkin Finansal Analizi Sonuçları		Tüm Etapların Nakit Akışına İlişkin Finansal Analizi Sonuçları	
	Vergiden Önce	Vergiden Sonra	Vergiden Önce	Vergiden Sonra
ALAN 3				
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$80.351.754	\$80.351.754	\$209.508.312	\$209.508.312
Net Bugünkü Değer	\$126.964.610	\$85.501.337	\$341.095.706	\$230.974.902
Fayda Maliyet Oranı	2,58	2,06	2,63	2,10
İç Karlılık Oranı	0,14	0,11	0,14	0,11
Proje Geri Ödeme Periyodu	10 Yıl	13 Yıl	15 Yıl	19 Yıl
ALAN 4				
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$90.261.185	\$90.261.185	\$225.836.973	\$225.836.973
Net Bugünkü Değer	\$117.055.178	\$75.591.905	\$324.767.046	\$214.646.242
Fayda Maliyet Oranı	2,30	1,84	2,44	1,95
İç Karlılık Oranı	0,12	0,09	0,13	0,10
Proje Geri Ödeme Periyodu	11 Yıl	15 Yıl	17 Yıl	20 Yıl
ALAN 8				
Bugüne İndirgenmiş Toplam Gelirler	\$207.316.364	\$165.853.091	\$550.604.018	\$440.483.215
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	\$78.057.554	\$78.057.554	\$226.257.301	\$226.257.301
Net Bugünkü Değer	\$129.258.810	\$87.795.537	\$324.346.717	\$214.225.913
Fayda Maliyet Oranı	2,66	2,12	2,43	1,95
İç Karlılık Oranı	0,15	0,11	0,13	0,10
Proje Geri Ödeme Periyodu	10 Yıl	12 Yıl	17 Yıl	20 Yıl

Tablo 3.20: Finansal Analiz Sonuçları – Alternatif 2*

*Hazine arazilerinin bedelleri kamulaştırma maliyetlerinden düşülerek hesaplanmış değerler

Sonuç

Daha önce de belirtildiği üzere, bu değerlendirme ve ön-fizibilite raporunda yapılan hesaplar, elimizde henüz çok net ve kesin veriler olmamasından ötürü, mesleki ve teknik sağduyuya ve varsayımlara dayandırılmıştır. Ancak, her koşulda, bulunan rakamlar başlangıç olarak oldukça yol gösterici ve aydınlatıcıdır. Bu çalışmanın en önemli bulgusu, detaylı analize tutulan her üç alanın da çok ciddi maliyet ve karlılık farkı göstermeyebileceğidir. En düşük maliyetli alan 3 Numaralı Alan'dır. Bunun en önemli nedeni, bu alanın, diğer alanlara nispeten daha düzgün bir topografyaya sahip olması ve daha düşük hafriyat maliyeti gerektirmesidir. Öte yandan, 4 Numaralı Alan, en yüksek miktarda kamu arazisine sahip olsa da, bu durum sadece 1. Etap yapılaşmada bu alan için avantaj sağlayabilecektir. Ancak tüm etaplardaki inşaat maliyetleri, fayda maliyet oranları ve İKO kriterlerine göre değerlendirme yapıldığında 3 Numaralı Alan'ın, az da olsa diğerlerine göre üstünlüğe sahip olacağını söylemek mümkündür. Yine de, aradaki maliyet farkları yapmış olduğumuz çok genel varsayımlar göz önünde alındığında çok önemli değildir. Bu lokasyonların herhangi birinde yapılacak bir lojistik köyün fayda maliyet oranı 2, iç karlılık oranı da % 13-14 civarında olacaktır.

Raporun bu bölümünde derlenen bilgilerden sonra, 3 Mart 2009 tarihinde, Devlet Bakanı'mız Sayın Kürşad Tüzmen başkanlığında Mersin Valisi, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin Deniz Ticaret Odası ve ilgili kamu kuruluşlarının yetkililerinin katılımıyla Ankara'da, Dış Ticaret Müsteşarlığı'nda yapılan toplantıda, lojistik köyün, 3 ve 8 numaralı alanlar arasında kalan mutedil eğimli alanlarda yer almasının uygun olduğu fikri ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, belirtilen alanların revizyon çalışmaları süren 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planları'na, Lojistik Köy alanı olarak işaretlenmesi istenmiştir. O nedenle, Harita 3.19'da gösterilen ve coğrafik koordinatları aşağıda verilen bölge içinde yaklaşık 3.000 dönümlük bir alanın demiryoluna paralel şekilde lojistik köy olarak Çevre Düzeni Planı'na işlenmesi için gerekli girişimlerin başlatılması gerekmektedir.



Harita 3.19: Nazım İmar Planı'na İşlenmesi Gereken Alanın Yaklaşık Sınırları

1. $36^{\circ} 54' 25'' 01 K, 34^{\circ} 45' 55'' 93 D$
2. $36^{\circ} 51' 51' 22 K, 34^{\circ} 46' 12'' 90 D$
3. $36^{\circ} 53' 12'' 47 K, 34^{\circ} 47' 46'' 07 D$
4. $36^{\circ} 52' 41'' 41 K, 34^{\circ} 48' 16'' 27 D$

3.2.2. LOJİSTİK KÖY İŞLETME MODELLERİ

Lojistik köyler işletme modeli açısından “Organize Lojistik Bölgesi” olarak da nitelendirilebilirler. Köy içinde bölgesel lojistik aktivitelerin bir araya getirildiği birimler bulunmaktadır. Mersin Lojistik Köyü de içinde şu birimlerin bulunacağı bir yapıda olacaktır:

- Demiryolu yük transfer istasyonu
- Kapalı gümrüksüz depolar
- Kapalı gümrüklü depolar (Antrepolar)
- Gümrüklü ve gümrüksüz soğuk hava depoları
- Tehlikeli madde depoları
- Demiryolu yük aktarma deposu
- Sebze-meyve hali
- Kargo aktarma merkezleri
- 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
- Gümrük binası
- Jandarma binası
- İtfaiye birimi
- Sağlık birimi
- Mescit
- PTT
- Akaryakıt istasyonu

Bu kadar karmaşık bir yapı içinde iki konu önem kazanmaktadır. Birincisi, bu yapıların mülkiyetlerinin kimin üzerinde olduğu, diğeri de lojistik köy içinde verilecek olan destekleme hizmetlerinin nasıl sağlanacağıdır. Genel uygulama, mülkiyet ile işletmenin ayrılması ve işletmenin bir özel şirkete ihale yoluyla verilmesidir. Mersin'de de aynı sistem uygulanacak, mülkiyet hakkı ve işletme hakkı net olarak tanımlanacaktır.

3.2.2.1. Lojistik Köylerde İşletme

Lojistik köyler birçok açıdan aralarında farklılıklar göstermektedir (Köyün ölçeği, hangi tür operasyonların verileceği, içeride çalışan operatörlerin niteliği vb.). Bu farklılıklar nedeniyle lojistik köylerin mülkiyeti de farklı olabilmektedir. Mülkiyeti tamamen devlete ait olabildiği gibi özel şirketler tarafından arazi satın alınarak kurulan lojistik köyler de bulunmaktadır. Her iki yapılanmada da, belediyeler; belediye hizmetlerinin verilmesi ve imar planlaması açısından, Devlet Demiryolları; köy içindeki terminalin işletilmesi ve demiryolu alt yapısının oluşturulması açısından, lojistik köyde küçük ortak olarak yer almaktadır. Devlete ait lojistik köylerde de, bölgedeki ticaret ve sanayi odaları ortak olarak yer almakta, özellikle köyün muhtariyetinin sağlanması, izinlerin alınması açısından devrede olmaktadır.

Lojistik köylerin operatörleri hiç bir zaman tek lojistik şirket olmamaktadır. Tekelleşmeyi önlemek, serbest rekabeti sağlamak, maliyet avantajı yaratmak ve hizmetlerin dengeli dağılımını sağlamak amacıyla birden fazla lojistik hizmet sunucusunun çalışması

gerekmektedir. Lojistik merkezlerde mülkiyet, merkezin üzerinde kurulduğu toprağa sahip olmakla sağlanabilmektedir. Arazi mülkiyetini elinde bulunduran kuruluş, arazinin üzerinde kurulacak olan yapıların yap-işlet-devret sistemiyle veya inşa edip sadece kira bedeli ödenerek işletenlere binaların ve donanımların kullanımını devretmektedir.

Lojistik köylerin kuruluşu sürecinde, kamu ve özel sektör arasında güçlü bir bağlantı gerekmektedir. Kamu kuruluşları bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle en önemli rolü üstlenmektedirler. Bunun makul nedenleri vardır. Fonksiyonları, hizmetleri, bölge ve stratejileri açısından tüm lojistik köylerin güçlü bölgesel bir karakteri (özelliği) söz konusudur. Böylece, ilgili bölgelerinin güçlü yanlarının geliştirilmesi ve yerel ve bölgesel gelişmelerin desteklenmesi yaygın olarak bunlardan beklenmektedir. Ülkemizde bölgesel kalkınmada kamu sektörü aktif rol aldığından, bu beklenti doğal olarak yerel yetkililer kanalı ile merkezi hükümetle ilişkilendirilmektedir.

Lojistik köylerde çalışacak olan operatörlerin, merkezdeki lojistik altyapının sahibi olabilme şansları da söz konusudur. Bu durumda 20-25 yıl gibi uzun süreli arazi kiralaması yöntemi de kullanılabilir.

Bazı lojistik operatörler ve ticaret ve dağıtım şirketleri, kendi isteklerine uygun olarak inşa edilmiş depoları kiralayabilir ya da merkezi oluşturanlarca inşa edilmiş üniteleri bedeli karşılığında kullanabilirler. Bazıları, kendi dağıtım merkezlerini de oluşturabilirler. Bu türler genellikle araç lojistiği yapan veya özel depolama hacimlerini kullanmak zorunda olan ilaç sanayi şirketleridir.

Ülkemizde lojistik merkezlerin yasal zemini tam anlamıyla oluşturulamamıştır. Spesifik olarak lojistik köy uygulamalarına dönük bir “Lojistik Köy Kanunu”muz yoktur. Ülkemizde hızla gündeme gelen lojistik köylerin örneğinin bulunmaması, farklı ülkelerde farklı kanunların uygulanması, AB’nin bu konuda bir ortak kanun çalışmasının olmaması sebebiyle gelecekte kurulacak olan lojistik köylerle ilgili bir kanun hazırlanması da zorluk yaratmaktadır. Gerek devlet kuruluşlarından, gerek odalardan ve yatırımcılardan gelen talepler üzerine, kolay bir yol seçilmiş ve yapı olarak organize sanayi bölgelerine benzemesi açısından 12 Nisan 2000’de kabul edilen 4562 sayılı “Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu”nda yapılan bir değişiklikle, lojistik köyleri de “İhtisas Lojistik Amaçlı Organize Sanayi Bölgesi” tanımıyla kanuna eklenmiştir. Kanunun ilk şeklinde, organize sanayi bölgelerinde depolama hizmetlerinin verilmesinin yasaklanmış olması söz konusudur. Bu engel de kurulacak olan bölgeye “ihtisas” adı verilerek by-pass edilmiş, organize sanayi bölgelerinde depolama yapılmasının yasak kapsamında kalması sürdürülürken, yeni kurulacak olan depolama amaçlı merkezler kanun kapsamına alınmıştır. Yeni değişiklikleri kapsayan hali ile 4562 sayılı

Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu EK 3.3 olarak verilmiştir. Mevcut kanunun henüz bir yönetmeliğe bağlanmamış olması, lojistik köyün kuruluş prosedüründe belirsizlik yaratmaktadır. Yönetmeliğin kısa bir zaman içinde hazırlanması ve Mersin Lojistik Köyü'nün bu yönetmelik çerçevesinde yapılandırılması beklenecektir. Kanun, bu yapısıyla bazı yetersizliklere ve uygunsuzluklara da yol açmaktadır. Lojistik köyün kurulmasına engel olamayacak olan bu hususlar, Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun hazırlanması sırasında görev alan Sayın Avukat Faruk Haksal'a sunulmuş ve Kanun'un uyumsuz konuları ile ilgili hukuki görüşü sorulmuştur. Sayın Avukat Faruk Haksal'ın raporu EK 3.4 olarak sunulmaktadır.

Bu görüşlerin ve kişisel görüşlerimizin ışığında, gelecekte kanunun ve yönetmeliğin Ulaştırma Bakanlığı'mız yetkisi altında hazırlanacak olan yeni bir Organize Lojistik Bölgeler Kanunu'nun çıkışına kadar uygulanabileceği ön görülmektedir. Bu master plan kapsamındaki yapılanma planı, İhtisas Lojistik Organize Bölgesi'nin eklendiği kanun göz önüne alınarak hazırlanmıştır. 1 Nisan 2002 tarihli 24713 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği ise bünyesinde "İhtisas Lojistik Organize Sanayi" kavramını içermediği için nazarı dikkate alınmamıştır.

Kuruluş İşlemleri

Mersin Lojistik Köyü'nün, yani kanundaki tanımıyla Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin (MİLOSB) kurulması için yapılacak ilk iş, tüzel kişiliğin tescilidir. Bunun için Mersin Ticaret ve Sanayi Odası'nın talebi ile, İl Özel İdaresi'nin, Büyükşehir Belediyesi'nin, ve Mersin Deniz Ticaret Odası'nın temsilcilerinin imzalarıyla düzenlenen, ve Mersin Vali'miz Sayın Hüseyin Aksoy'un onayını almış olan kuruluş protokolü hazırlanacaktır. Bu protokolün Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'mızca onayından sonra tüzel kişilik tescil edilmiş olacaktır. Talepleri olduğu takdirde TCDD da bu protokole dahil edilebilecektir. Kurulacak olan MİLOSB'nin kamu yararına olduğuna dair başvuruda bulunulacak, kamu yararı kararı da Bakanlıkça temin edilecektir.

Yer seçimi, yine Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'mızın koordinasyonunda kurulacak olan bir kurulun oy birliği ile vereceği kararla gerçekleşecektir. Bu karar, 1/25.000'lik ölçekli Nazım İmar Planı'na işlenecek ve MİLOSB ilan edilecektir. Yer seçiminden sonra, seçilen alanın dışında kalan araziler için, Mersin Büyükşehir Belediyesi gerekli imar planı çalışmasını 1 yıl içinde gerçekleştirmelidir.

Seçilen arazi içinde kalan Hazine veya kamu kuruluşlarına ait parseller bedelsiz olarak MİLOSB'ne devredilebilecektir. Bunun dışındaki araziler, 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu çerçevesinde MİLOSB'ne mal edilecektir.

Yönetim Yapısı

Mevcut Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ve çıkacak olan yönetmelik çerçevesinde Mersin Lojistik Köyü şu yapı altında kurulacak, Kanundaki tanımı ile, İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi (İLOSB) yapılandırılmasının 4 temel kurulu olacaktır (bu kurullar, 4562 sayılı OSB Kanunu madde 6'da öngörülmektedir);

- Müteşebbis Heyet (Kurucu, Yer Seçici Kurul ve sonrasında Genel Kurul)
- Yönetim Kurulu
- Denetim Kurulu
- Bölge Müdürlüğü

Müteşebbis Heyet¹

OSB Kanunu'nun 7. maddesine göre, öncelikle müteşebbis heyetin kurulması gerekmektedir.

Madde 7 : "Müteşebbis Heyet, OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarınca, mensupları arasından tespit edilecek üyelerden oluşur. Müteşebbis Heyet'i oluşturacak üye sayısı 15 asıl ve 15 yedek üyeden fazla olamaz.

Katılan kurum ve kuruluşların, Müteşebbis Heyet'te temsil edilecekleri üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirlenir.

Müteşebbis Heyet'te yer alan üyeler iki yıl için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer. Üyelikten düşen veya ayrılan üyenin

¹ 4562 sayılı OSB Kanunu madde 7

yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ön sıradaki yedek üyesi geçer. Yeni katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süreyi tamamlar.

Müteşebbis Heyet ilk toplantısında, Vali'nin başkan olması durumunda, 4. maddenin 7. fıkrasında sayılan kuruluşlardan, İl Özel İdaresi ve Belediye temsilcileri dışında kalanlardan bir başkanvekili, aksi takdirde bir başkan ve bir başkanvekili seçer.

Müteşebbis Heyet, en az üç ayda bir defa başkan, veya başkanın yokluğunda başkanvekili başkanlığında salt çoğunluk ile toplanır. Kararlar, mevcudun salt çoğunluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.

Müteşebbis Heyet'te görevli üyeler, geçerli sayılan bir mazeretleri olmaksızın üst üste yapılan üç toplantıya, veya mazeretleri olsa dahi bir yıl içinde yapılan toplantıların en az yarısından bir fazlasına katılmamaları halinde üyelikten çekilmiş sayılırlar.

Müteşebbis Heyet; OSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek için gerekli kararları ve tedbirleri almak, yer seçimi raporunda belirtilen hususları yerine getirmek, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemelerle verilen görevleri yapmak, Yönetim ve Denetim Kurulu çalışmalarını ve hesaplarını ibra etmek, OSB'ye ait para ve diğer kaynakları kuruluş amacına uygun kullanmakla yükümlü ve görevlidir.

Müteşebbis Heyet üyeleri ile Yönetim ve Denetim Kurulu üyelerinin görevlendirilme usul ve esasları, kuruluş protokolünün tanzim şekli ve ihtiva edeceği hususlar ile görev ve çalışmalarına ilişkin esaslar, Bakanlık'ça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

Bu çerçeveden olmak üzere; Müteşebbis Heyete şu kuruluş temsilcilerinin katılması söz konusudur:

- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası temsilcisi,
- İl Özel İdaresi temsilcisi,
- Mersin Deniz Ticaret Odası temsilcisi,
- Mersin Belediyesi temsilcisi,
- TCDD Mersin Bölge Müdürlüğü temsilcisi,
- Mersin Organize Sanayi Bölgesi temsilcisi,
- Mersin Serbest Bölgesi temsilcisi,

- Yukarıda sayılan kuruluşlardan her birinden birer adet yedek üye.

Müteşebbis Heyet, en az üç ayda bir toplanacaktır. İlk toplantıya Mersin Vali'mizin başkanlık yapması durumunda, İl Özel İdaresi ve Mersin Büyükşehir Belediyesi temsilcisinin dışındaki üyelere bir başkan vekili seçecektir. Mersin Valimizin başkan olmaması durumunda, bir başkan ve bir başkan vekili seçilecektir.

Müteşebbis Heyet'te bulunan kurumlar, kuruluş aşamasındaki giderleri karşılamak için ileride hazırlanması gereken fizibilite çerçevesinde katkı payları ödemeyi Bakanlığa beyan etmek durumundadırlar.

Müteşebbis Heyet üyelerine toplantı başına huzur hakkı ödemesi yapılacaktır.

Bölge'de kurulan olan işletme sayısı, planlanan işletme sayısının 1/3'üne ulaştığı zaman MİLOSB'de çalışan kuruluşlar, aralarından seçecekleri kişilerle birlikte Müteşebbis Heyet'e üye vereceklerdir. Bu üyelerin sayısı, Müteşebbis Heyet'in ilk üyelerinin sayısının yarısından az olacaktır.

Bölge'de kurulacak olan işletmelerin sayısı, toplam hedeflenen sayının 2/3'ünü geçtiği takdirde, 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 sağlanmalıdır.

Yönetim Kurulu

MİLOSB'ni, Yönetim Kurulu sevk ve idare edecektir. Her iki yılda bir değişmek üzere, Müteşebbis Heyet, Yönetim Kurulu için kendi içinde 5 asıl ve 5 yedek üye seçecektir. 4562 sayılı OSB Kanunu'nun 8. maddesinde, Yönetim Kurulu ve fonksiyonları şu şekilde tanımlamıştır;

Madde 8 - Yönetim Kurulu, Müteşebbis Heyet'in, en az dördü kendi üyeleri arasından olmak üzere seçeceği, beş asıl ve 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.

Yönetim Kurulu; kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemeler ile Müteşebbis Heyet'in kararları çerçevesinde, OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

Denetim Kurulu

Yönetim Kurulu ve dolayısıyla Müteşebbis Heyet, MİLOSB içinde yürütülen tüm işlemlerden sorumludur. Bu sorumluluğun denetlenmesi amacıyla Denetim Kurulu oluşturulması gerekmektedir. 4562 sayılı OSB Kanunu'nun 9. maddesine göre 2 yıl süre için görev yapacak iki asil ve iki yedek Denetim Kurulu üyesi, Müteşebbis Heyet içinden seçilecektir. Denetim Kurulu; bütçenin uygulanmasını denetler, yılda bir kez genel kurul raporu hazırlar ve en az üç ayda bir toplanarak ara rapor hazırlayarak müteşebbis heyete sunar.

Bölge Müdürü

MİLOSB'nin yönetimi, Bölge Müdürü ve yeteri kadar idari ve teknik personelden oluşur. Bölge Müdürü'nü, Müteşebbis Heyet atayacaktır. Bölge Müdürlüğü'nün organizasyon şeması ve kadrosu Bakanlık tarafından onaylanmak durumundadır. Değişiklikler de Bakanlık tarafından yapılacaktır.

Temsil ve İlam

MİLOSB'nde yürütülen tüm işlemler için, bölgeyi Yönetim Kurulu Başkanı veya Başkan Yardımcısı temsile yetkili olacaktır. İlam edici her türlü belge, Yönetim Kurulu Başkanı ve Yardımcısı tarafından; veya yetki verilmiş ise Bölge Müdürü tarafından çift imza ile gerçekleştirilecektir.

Mali Konular

Gelirler

MIOLSB'nin bütçe çerçevesinde tahsil edilmek üzere şu gelirleri olacaktır:

1. Müteşebbis Heyet'e katılan kuruluşların verecekleri iştirak payları,
2. Arsa veya tamamlanmış ünite kiralaması yapılan ya da arsa satışı yapılan kurum ve kuruluşların ödeyecekleri kira ve katılım payları,
3. Altyapı veya üstyapıların proje onaylarından ve ruhsatlarından elde edilecek gelirler, ihale dosyası satışlarından sağlanan paylar,
4. Yönetim ve işletim aidatları,
5. İşletmek için taşeronla verilen tesislerden alınacak katılım veya gelir payları,
6. Su, elektrik, doğalgaz, arıtma ve diğer destek ünitelerinden alınacak olan iştirak gelirleri,
7. Arsa satışından elde edilecek gelirler,
8. Her türlü bağışlar,
9. Bölge ortak mülklerinin, otoparkların kira ve hizmet gelirleri,
10. Banka faizleri,
11. Cezalar,
12. İlan ve reklam gelirleri,
13. Diğer gelirler

Krediler

MİLOSB, projenin keşif tutarı ve genel idare giderleri için Bakanlık'tan kredi talep edecektir. Bu kredinin miktarı, hazırlanacak olan fizibilite raporu çerçevesinde gerçekleşecektir. Alınacak olan krediye teminat gösterilmesi de gerekecektir. Kamulaştırma amacıyla talep edilecek olan kredinin miktarını Sanayi ve Ticaret Bakanlığı belirleyecektir.

Bakanlık'tan alınacak olan kredinin ihtiyacı karşılamaması durumunda, iç ve dış kuruluşlardan da kredi talebi yapılacaktır.

Tesislerin Kullanıma Verilmesi

MİLOSB içindeki tesislerin lojistik şirketler tarafından kullanılması için, ilgili kanun ve mevcut yönetmelik hükümleri yeterli değildir. OSB Kanunu, arazilerin kullanıcılara satılması esası üzerine kurulmuştur. Yurt dışındaki uygulamalarda; araziler kullanıcılara satılabildiği gibi, serbest bölgelerde uygulandığı gibi arazi üzerine yapılacak olan yapıların, yap-işlet-devret sistemi çerçevesinde bedelsiz arazi tahsisi yolu ile de kullanılması söz konusudur. Ayrıca bazı şirketler için bitmiş yerlerin, uzun süreli kiralama yöntemi ile de kullanılması söz konusu olacaktır.

- **Arazilerin Satışı**

Hazırlanmış olduğumuz master plan, bir önceki paragrafta bahsedilen her üç alternatifi de içermektedir. MİLOSB yönetimi, parsellenen arazilerin, genel kullanımda sorun çıkarmayacak şekilde, mülkiyetini de devredebilecektir. Bu amaçla MİLOSB mülkiyetinde bulunan araziler, altyapıları da tamamlandıktan sonra, Lojistik Köy kullanım esaslarına uygun şekilde inşa edilmesi koşulu ile, satışa da çıkartılabilecektir. Satışın ihale ile ve katılımcılara, belli limitler dahilinde, ön görülen satış bedelleri üzerinden açık artırma ile satılması söz konusudur. Bu durumda her parsel ayrı ayrı ve büyüklükleri ön teklif usulü ile belirlenerek ihale edilmelidir.

Araziyi satın alan kişi veya kurum, bu arazide sadece lojistik hizmet vereceğini, üretim yapmayacağını taahhüt etmek durumunda olmalıdır. Üzerine inşa edilecek olan yapının arazi kullanım oranları belli olmalı ve teknik şartnamesinde belirtilen yükseklik ve görünümde inşa edilmesi taahhüt altına alınmalıdır.

Arazilerin, inşaat yapılmadan veya yapıldıktan sonra üzerinde bina olarak veya olmadan mal sahibi tarafından satılması durumunda ise, satışın Müteşebbis Heyet tarafından, rekabet unsurları ve tekelleşme yaratmayacak şekilde satışı göz önünde bulundurularak, onaylanması gerekecektir.

- **Arazilerin Yap-İşlet-Devret Şeklinde Verilmesi**

MİLOSB'de bulunan araziler lojistik depolama amacıyla kullanılacaktır. Lojistik şirketleri, arazi içinde inşa edecekleri tesislerin, ileride sahibi olmak veya arazi bedelini ödemek istememeleri durumunda, arazi bedelsiz olarak ve üzerine yapılacak binanın projesinin onaylanması koşuluyla, yap-işlet-devret sistemi çerçevesinde de kullanıma açılacaktır. Bu durumda, inşa

edilecek olan binanın maliyetine paralel olarak, geri dönüşünün hesaplanarak arazinin bedelsiz verilmesi de mümkün olacaktır. Bu uygulamada, inşa edilecek olan deponun arazi dışındaki yatırımı mal sahibi tarafından yapılmalıdır. Bu sistem aynı zamanda arazi geliştirme faaliyetinde bulunan gayrimenkul yatırım şirketlerine de, projesinin onayı şartıyla kullanılabilir. Bu durumda, üst yapının sahibi GMYO şirketleri olacak ve tesislerini serbestçe kiralayabileceklerdir. Dönem sonunda da bedelsiz devri yapılacaktır.

- Kiralama Yöntemi

MİLOS Bölge Müdürlüğü, arzu eden lojistik şirketleri için, taleplerine uygun depolama alanları da inşa ettirecektir. Bu inşaatlar, öz kaynaktan yapılabileceği gibi, yurt içi ve yurt dışı kredi kullanımı ile yaptırılması ve uzun döneli kira sözleşmeleri ile isteyen kuruluşlara kiralanması da mümkün olacaktır. Kira gelirleri, öz sermaye geri dönüşünde veya kullanılacak olan kredilerin geri ödemelerinde kullanılacaktır. İnşa edilecek olan tesislerin kiralarının, yapılacak olan yatırımın arazi bedeli hariç inşaat bedelinin 8-10 yıl içinde geri dönüşünü sağlayacak bir fiyatla belirlenmesi esas olmalıdır. Bu durumda, kiracı sadece temel depolama tesisini kiralayacak, ileride kullanım amaçlı yapacağı yatırımı kendisi karşılayacaktır.

- Tesislerin Kiralanması

Lojistik köyde depolar haricinde birçok ünite de, kiralama yöntemi ile değerlendirilecektir. Bu tesisler içinde;

1. Demiryolu aktarma deposu, MİLOS işletmesi tarafından inşa edilecek ve işletilmesi ihale yoluyla özel kuruluşa verilecektir. Bu tesiste, demiryolu ile gelen ürünlerin vagonlardan indirilmesi, depolara taşınması için teslimi veya depolardan gelen ürünlerin vagonlara yüklenmesi hizmeti verilecektir. Hizmet fiyatları, MİLOS işletmesi tarafından belirlenecektir.
2. Açık gümrüklü alan, MİLOS tarafından alt yapısı hazırlanmış biçimde ve kuruluşlara sabit alan olarak m² esasından kiralanacaktır. Kuruluşlar ihtiyaçları halinde bu alanın genişletilmesini de talep edebileceklerdir. İçerideki operasyon giderleri kiralayana ait olacaktır.

3. Binek araç otoparkı, kamyon ve tır parkı, altyapısı MİLOSB işletmesi tarafından hazırlanacak ve işletilecektir. Kira gelirleri, işletmenin gelir kalemleri içinde olacaktır.
4. Giriş ve çıkış kapıları, yine işletme tarafından inşa edilecek, araçlara kart uygulaması yapılacak ve giriş çıkışlardan bir gelir elde edilecektir.
5. Akaryakıt istasyonu için, tesis içinde bir yer ayrılacak ve bu yerin kullanım hakkı ihale ile satılacaktır. Tesiste, kapı durumuna göre, bir veya iki adet akaryakıt istasyonu bulunacaktır.
6. Konteyner stoklama alanları, alt yapısı MİLOSB tarafından yapılacak ve işletmesi ihale edilecektir. Bu ihale bedelinde, hizmet bedeli işletme tarafından belirlenecek ve içerde stoklanan her konteyner için günlük ücret alınması suretiyle gelirden kar payı alınması usulü ile işlettirilecektir.
7. Satış mağazaları, yemek birimleri, banka ofisleri, kargo aktarma merkezleri, mağazalar, dinlenme tesisleri ve servis alanları, MİLOSB işletmesi tarafından inşa edilecek, genişlemeye uygun yapıda projelendirilecek ve m² usulü ile kiralanacaktır.
8. Jandarma Birliği'ne, Gümrük Müdürlüğü'ne, PTT'ye, mescite, sağlık hizmetleri sunacak birime, uygun projelerde inşaatlar işletme tarafından yapılacak ve bedelsiz olarak kullanılacaktır.
9. Lojistik Köy içinde verilecek olan ulaşım hizmetleri, çöp toplama hizmetleri, yemek hizmeti, personel kiralama hizmeti ve ekipman kiralama hizmeti, ihale yoluyla karşılanacak ve bu konudaki yatırımları ihaleye giren firmanın yapması istenecektir.

- Demiryolu Elleçleme Terminali

MİLOSB içinde geniş bir alan da demiryolu operasyonları için ayrılmıştır. Bu arazinin TCDD'ye satışı söz konusu olacaktır. Burada verilecek olan hizmetler için, Mersin-Tarsus demiryolu hattından iltisak hattının çekilmesi, gereken istimlak işlemleri, ray döşenmesi ve MİLOSB içindeki demiryolu üst yapısının, rampa, tamir merkezi gibi yatırımların TCDD tarafından sağlanması gerekmektedir. TCDD bu yatırıma karşılık, demiryolu elleçleme hizmetlerini rayiç bedel üzerinden sağlayacaktır.

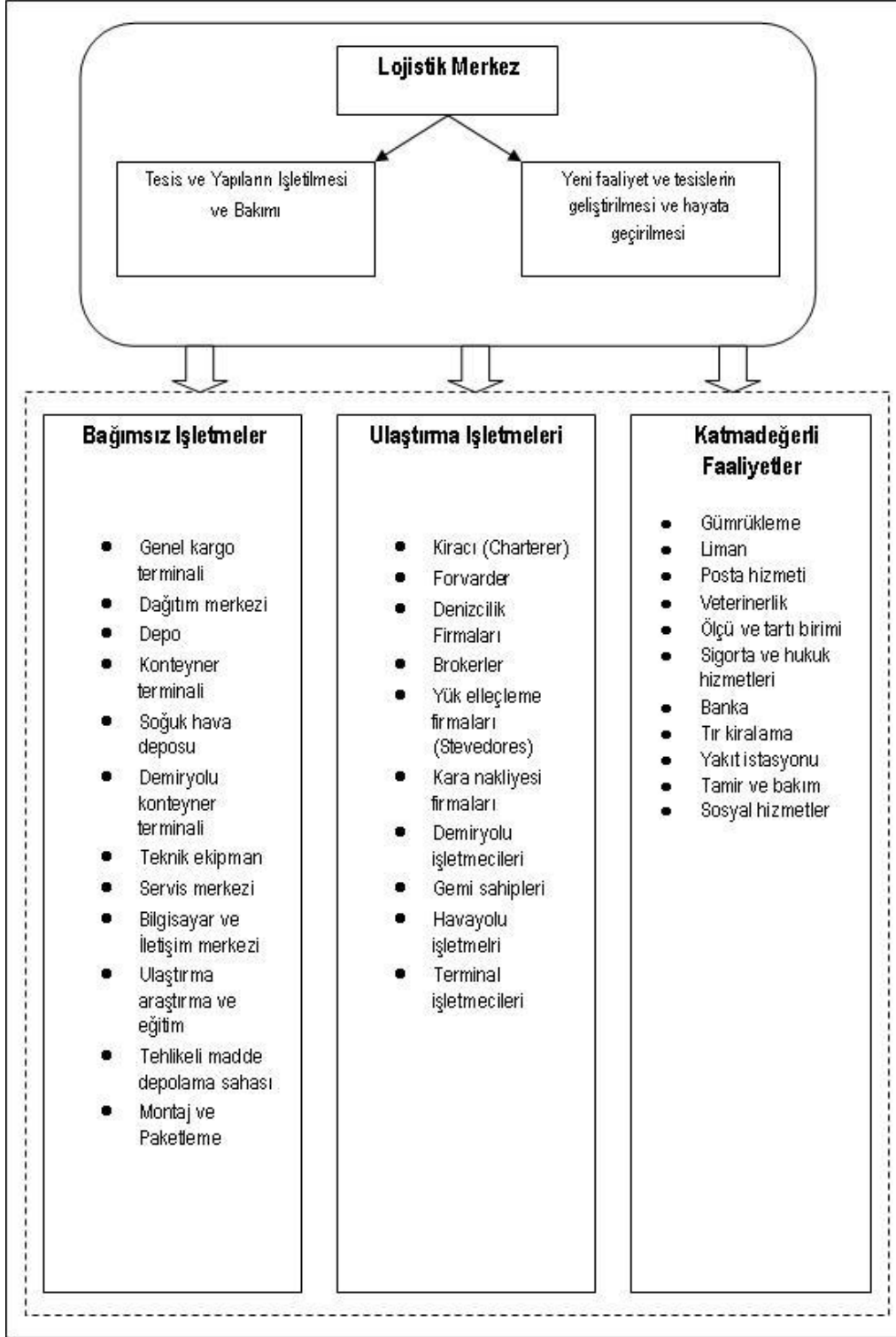
MİLOSB işletmesi, hazırlanacak olan fizibilite raporundan da ortaya çıkacağı gibi, yatırımın ilk dönemlerinde kar edemeyecektir. Elde edilecek olan gelirler, tesisin geliştirilmesinde kullanılacaktır. Ancak yatırımların geri dönüşlerinin sağlanmasından sonra kar birikimi başlayacaktır. Elde edilecek olan karın bir bölümünün, gelecekte yapılacak yatırımların finansmanında kullanılmak üzere blokesi dışında, bir bölümünün de bölgede lojistiğin gelişmesi amacıyla burs, eğitim, yayın, Lojistik Konseyi giderleri, Lojistik Geliştirme Merkezi harcamalarında kullanılması, Köy içinde mesleki eğitim yapabilecek bir teknik lise yatırımında ve işletilmesinde kullanılması da kuruluş yönetmeliğinde belirtilmelidir.

Sonuç

Mersin'de kurulacak olan MİLOSB için bu master plandan sonra yapılması gereken şey fizibilite çalışmasıdır. Fizibilite çalışmasına temel olacak değerler, bu çalışmanın bütünü içinde belirtilmiştir. Fizibilite çalışması içine, pazar araştırması ve talep araştırması da dahil edilmelidir. Bu çalışmada elde edilecek sonuçlara bağlı olarak, gereken kurul ve heyetlerin kurulması, başvuruların yapılması, konunun en üst düzeyde takip edilerek hızlandırılması yerinde olacaktır.

Önerilen yapı, mevcut kanunlarımıza ve hazırlanacak olan yönetmeliğin ruhuna uygun olarak hazırlanmış olup, yönetmelik hazırlığı sırasında mutlaka Mersin Lojistik Köyü'nün de proje hızının yavaşlatılmaması, engeller oluşturulmaması için gerek yerel yönetimlerden, gerek danışmanlardan sektörel ve hukuki destek alınması yerinde olacaktır.

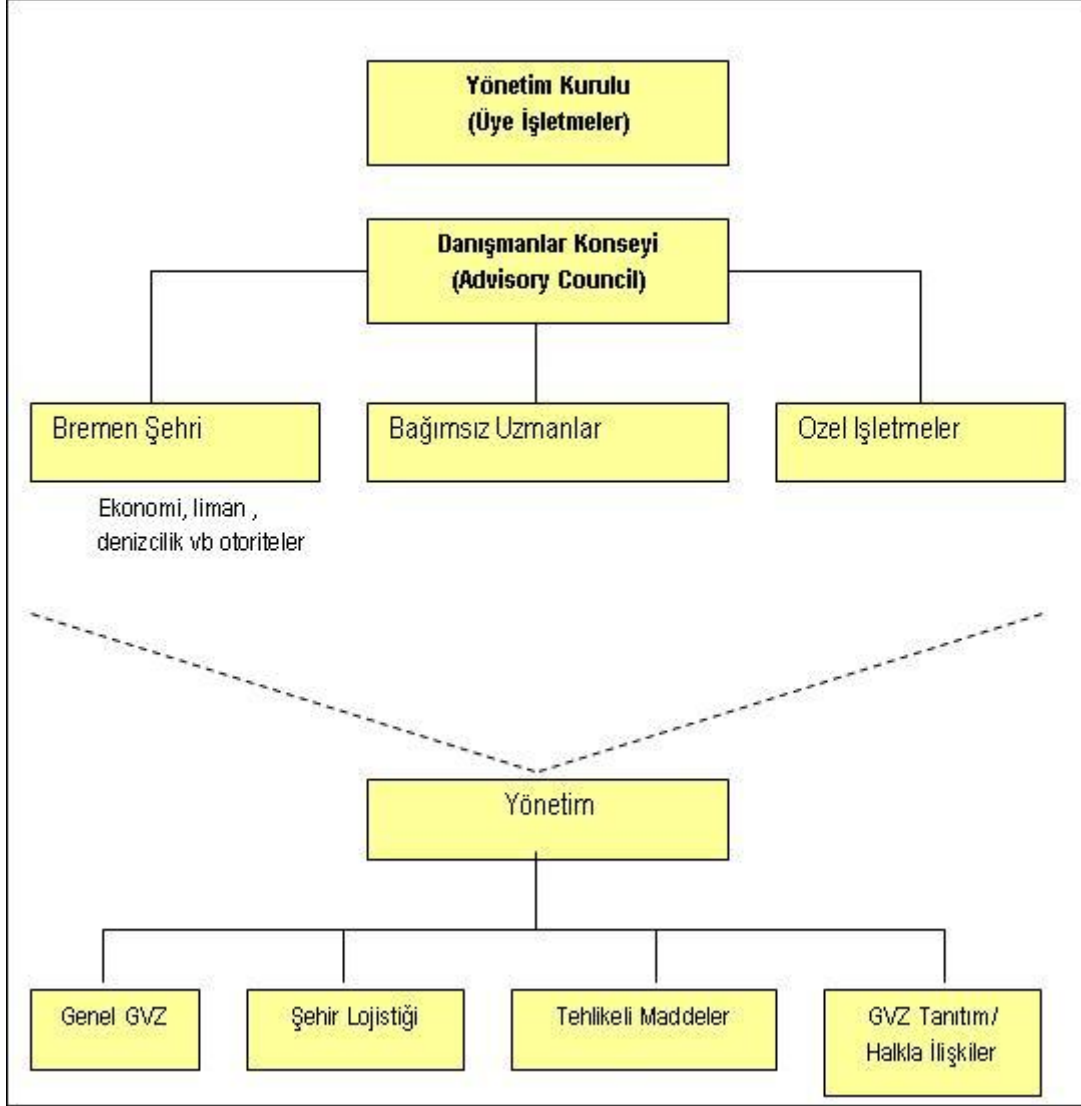
MİLOSB yapılanmasına ışık tutması açısından, Danimarka Lojistik Merkezleri Birliği'nce hazırlanmış olan örnek lojistik merkez organizasyon yapısı Şekil 3.22'de gösterilmiştir.



Şekil 3.22: Lojistik Merkez Organizasyon Yapısı

Kaynak: BENTZEN, K., HOFFMANN T., BENTZEN L., 2003, Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, NeLoC, Lithuania, s.179.

Daha somut bir örnek olarak, Almanya GVZE Bremen Lojistik Merkezi'nin organizasyon şeması da aşağıdaki gibidir.



Şekil 3.23: GVZE Bremen Organizasyon Yapısı

Kaynak: Logistics Consulting Group. (1997). Logistics Index, Estonia Ministry of Economy, Tallinn, s. 136.

3.3. LOJİSTİK ODAKLARIN ORTA VE KISA VADEDE GELİŞİM STRATEJİLERİ

3.3.1. Mersin Limanı

Amaç

Küreselleşme olgusunun bir parçası olarak Dünya ticaretinin gelişmesi sonucu, kıtalararası yük taşımacılığında büyük artış gözlenmiştir. Buna paralel olarak küresel konteyner taşımacılığı her yıl % 20'ye varan oranda artmış, daha büyük konteyner gemilerinin inşası zorunlu hale gelmiştir. İşletme maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı, bu gemiler ana limanlar (hublar) arasında yük taşımaya başlamış ve bu hublardan daha küçük gemilerle diğer limanlara konteyner aktarması önemli bir operasyon haline gelmiştir. Küresel deniz taşımasının artması, konvansiyonel yüklerin de daha büyük gemilerle taşınması zorunluluğunu ortaya çıkartmış ve Dünya taşımacılığı "deniz otoyolu" adı verilen ana taşıma arterleri üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Bu arterlerin karaya değen noktalarında bulunan limanlar da, deniz yolu ile gelen yüklerin demiryoluna ve kara yoluna aktarılması için birer transfer merkezi haline gelmiştir. Bu operasyon da intermodal taşımacılığın gelişmesine hizmet etmiş, ancak limanlarda daha geniş alan ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Geçmişte inşa edilmiş olan limanların şehir içlerinde kalmış olması ve genişleme olanağının yaratılamaması nedeniyle birçok ülke yeni intermodal limanlar inşa edilmesini gündeme getirmiştir.

Limanlara indirilen ürünlerin, şehirlerin farklı bölgelerine taşınmasının şehir trafiğini olumsuz yönde etkilemesi, maliyetleri arttırması gibi nedenlerden dolayı da; özellikle demiryolu bağlantısı olan, kara taşımasında aktarma merkezi olarak kullanılan, depolama fonksiyonları içeren lojistik merkezlere (lojistik köylere) ihtiyaç duyulmuş ve tüm Dünya'da hızla lojistik köy projeleri gündeme gelmiştir.

Mersin de, mevcut limanı ile uluslararası taşıma koridorlarında yer alabilecek bir konumdadır. Bölgesel lojistiğin gelişmesi ve küresel taşıma koridorlarında yer alınması, ancak MIP Mersin Limanı'nın daha hızlı, daha verimli ve daha ekonomik çalışmasıyla mümkün olacaktır. Bu ihtiyaç da Mersin Limanı'nın geliştirilmesi ile karşılanabilecektir. Bu nedenle Mersin Lojistik Strateji Planı'na Mersin Limanı'nın geliştirilmesi bölümü eklenmiş ve yeni bir liman inşası yerine mevcut limanın gelecek 20 yıl içinde artacak kapasiteye cevap verebilecek şekilde yapılanması ele alınmıştır.

Mersin Lojistik Köyü'nün operasyonel ve verimli olabilmesi ve bir fayda yaratabilmesi için liman-köy bağlantısının hem demiryolu hem de karayolu olarak mükemmel bir uyum içinde

çalışması gerekmektedir. Bu uyumun sağlanabilmesi için, gerek lojistik köy ayağında gerek Mersin Limanı ayağında gereken alt yapının hazırlanması da master plana dahil edilmiştir.

Bu çalışma sırasında, MIP Mersin Limanı yönetimi ile temasa geçilmiş ve liman hizmetlerinin daha verimli şekilde sağlanması ve elleçlenen ürünlerin lojistik köye katma değer yaratacak biçime yönlendirilmesi konusunun ele alınması istenmiştir. Yapılan görüşmelerde limanın gelecekte konteyner ağırlıklı bir limana dönüştürüleceği, konteyner dışında da genel kargonun mevcut kapasite içinde elleçleneceği öğrenilmiştir. Bu vizyon da, lojistik köylerin çalışmasına uygun bir vizyon olarak master planda ana hedef olarak seçilmiştir.

3.3.1.1. Liman'ın Mevcut Durumu

Mersin Limanı'nın mevcut durumu, Mersin Lojistik Strateji Planı içinde detaylı olarak verilmiştir. Bu çerçevede aşağıdaki konular alt başlıklar halinde değerlendirilmiştir.

Kapasiteler

Türkiye'nin işlem hacmi olarak İstanbul'dan sonra en büyük ikinci limanı durumunda olan Mersin Limanı, toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi kabul kapasitesi ve konteyner stoklama kapasitesi açısından Türkiye'nin özel sektör tarafından işletilen en büyük limanıdır. Ayrıca, Mersin Limanı, Türkiye'deki limanlar içerisinde, deniz taşımacılığının gerektirdiği tüm denizcilik ve liman hizmetlerini eksiksiz verebilen tek limandır. Aynı liman yerleşiminde, kendi rıhtımı da olan, ve Mersin Limanı'nın liman fonksiyonlarını kullanan, limana gelen ürünlerin kolayca transferinin yapılabildiği, Türkiye'nin ilk inşa edilen ve bu haliyle 4. büyük serbest bölgesi olan Mersin Serbest Bölgesi'nin de bulunması, limanın önemini daha da artırmaktadır.

Liman, toplam olarak yaklaşık 1.000.000 m² (100 ha) alana sahiptir. Bu alan içinde gerek kamu kuruluşlarına, gerekse bazı özel kuruluşlara tahsis edilen alanların olması ve bu alanların gelişigüzel seçilmiş olması, liman verimliliğini engelleyen bir durumdur. Limanda toplam (Serbest Bölge, Petrol Ofisi ve 2 adet NATO rıhtımları ile birlikte) 28 adet rıhtım bulunmaktadır.

Mersin Limanı'na, ağırlık olarak 100.000 gross tona kadar ve uzunluk olarak 305 metreye kadar olan gemiler girebilmektedir. Kabul edilen maksimum gemi su altı yükseklikleri; 275 metreye kadar olan gemiler için 13 metre, 275-305 metre arası gemiler için 12 metredir. Bu

derinlik, bu gün mevcut talep için yeterli görünse bile, gelecekte gemi boylarının artması durumunda yetersiz kalacak ve yeni tarama işlemlerine gereksinme duyulacaktır.

Liman bünyesinde, işletici MIP şirketinin personeli olarak 609 (287 kişi ofis, 322 kişi saha personeli), alt taşeronların personeli olarak da 1.168 işgören olmak üzere toplam 1.777 kişi çalışmaktadır. Liman hizmetleri gibi özellik arz eden bir hizmeti yerine getiren kadroların çoğunluğunun alt taşeronların yönetiminde olması da hizmet ve eleman kalitesinin düşmesine yol açmakta ve bir risk olarak görülmektedir.

Limanda, 14 ve 15 No'lu rıhtımlarla (TMO rıhtımları) konveyör bağlantısı da bulunan ve kuru dökme yük (tahıl, hububat vb.) stoklaması amaçlı 100.000 Ton kapasiteli bir beton silo (TMO silosu) mevcuttur. Yılın belli dönemlerinde çalışan bu tesisler de limanın verimliliğini olumsuz yönde etkilemekte, yoğun dönemlerde artan araç trafiği, katma değeri düşük olan bir hizmet olması nedeniyle lojistik olarak bir artı değer yaratmamaktadır.

Ayrıca, liman içerisinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ye ait bir nebati yağ depolama ve yükleme/boşaltma tesisi mevcuttur. Bu tesis, toplam 58.000 m³ kapasiteye sahip 24 adet depolama tankı ve bu tanklardan 15 ve 18 No'lu rıhtımlara doğrudan bağlantıyı sağlayan toplam 1,5 kilometre uzunluğunda boru hattından oluşmaktadır. Söz konusu boru hatları ile 15 ve 18 No'lu rıhtımlara yanaşan gemiler için gemiden gemiye, gemiden tanklara ve tanklardan gemiye yükleme/boşaltma hizmeti verilmektedir. Sıvı depolama tesisi olarak da hem yer kaplamakta, hem ilave trafik yükü yaratıp araç trafiğini olumsuz etkilemektedir.

11 Mayıs 2007 tarihindeki işletme devrinden sonra yeni işletmeci MIP şirketinin yaklaşık bir yıl içerisinde yapmış olduğu yatırımlar sonrasında limanın yıllık elleçleme kapasitesi Tablo 3.21'de ve konteyner elleçleme ekipmanları Tablo 3.23'de verilmiştir.

Konteyner Kapasitesi	2.500.000 TEU/Yıl
Sahada Stoklama Kapasitesi	1.241.000 TEU/Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	1.000.000 Ton/Yıl
Dökme Katı/ Sıvı Yük Kapasitesi	4.500.000 Ton/Yıl

Tablo 3.21: Mersin Limanı Yıllık Mevcut Elleçleme Kapasitesi
Kaynak: MIP

Ocak-Ağustos 2008 döneminde, Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam genel kargo ve kuru/sıvı dökme yük miktarı (konteynerize yük hariç) 3.369.185 Ton'dur. MIP'den alınan verilere göre, limanda 2008 yılı için toplamda 775.000 ton genel kargo, 4.000.000 ton kuru dökme ve 640.000 ton sıvı dökme yük elleçlemesi beklenmektedir.

Bu hedeflerle mevcut kapasitenin karşılaştırılması sonucunda elde edilen kapasite kullanım oranları aşağıdaki tabloda verilmiştir;

	Mevcut kapasite	2008 Gerçekleşen	Kapasite Kullanım Oranı (%)
Konteyner Kapasitesi	2.500.000 TEU/Yıl	854.600	34
Sahada Stoklama Kapasitesi	1.241.000 TEU/Yıl		
Genel Kargo Kapasitesi	1.000.000 Ton/Yıl	734.146	73
Dökme Yük Kapasitesi	4.500.000 Ton/Yıl	4.106.705	91

Tablo 3.22: Mersin Limanı Kapasite Kullanım Oranları

Kapasite kullanım oranlarına bakıldığında, konteyner elleçleme kapasitesinin henüz %34'lük bir kısmının kullanılmakta olduğu ve rıhtım kapasiteleri konusunda yakın gelecekte bir dar boğazla karşılaşılacağı görülmektedir. Genel kargo kapasitesinde kritik noktaya yaklaşılmış olmasına rağmen, genel kargo yüklerindeki artış hızının çok düşük olması da yakın gelecekte bir dar boğaz oluşacağı mesajını vermemektedir. Dökme yük elleçlemesinde liman kritik noktaya ulaşmıştır. Her ne kadar dökme yük artış trendinin düşük olması söz konusu olsa da, liman veriminin artırılması açısından dökme yüklerin ikinci bir limana transferi ve yaratılan kapasitenin lojistik ve yeni inşa edilecek lojistik köy verimliliği açısından öncelikle genel kargo elleçleme kapasitesinde bir artış planlaması yapılması gereği ortaya çıkmaktadır.

Limanda kullanılan elleçleme ekipmanlarının bir kısmı TCDD döneminden kalma ekipmanlardır. Tablo 23'de bu ekipmanların listesi verilmiştir. Geçmiş dönemde bakımlarının düzenli bir şekilde yapılamamış olması da göz önünde bulundurulduğunda, gelecekte bu ekipmanların daha büyük kapasiteye sahip ekipmanlarla değiştirilmesi gerekmektedir.

Liman ekipmanlarına yapılan yatırım, henüz liman verimliliğini arttırmaya değil kapasite kullanımını karşılamaya dönük yapılmaktadır. Daha güçlü, farklı, hızlı ekipmanların satın alınması ve kullanılması gerekmektedir. Eski ekipmanlar, eski sistemlerle kullanılmaya devam edilmektedir. Yenileme sürecinde bu açığın kapatılacağı beklenmektedir.

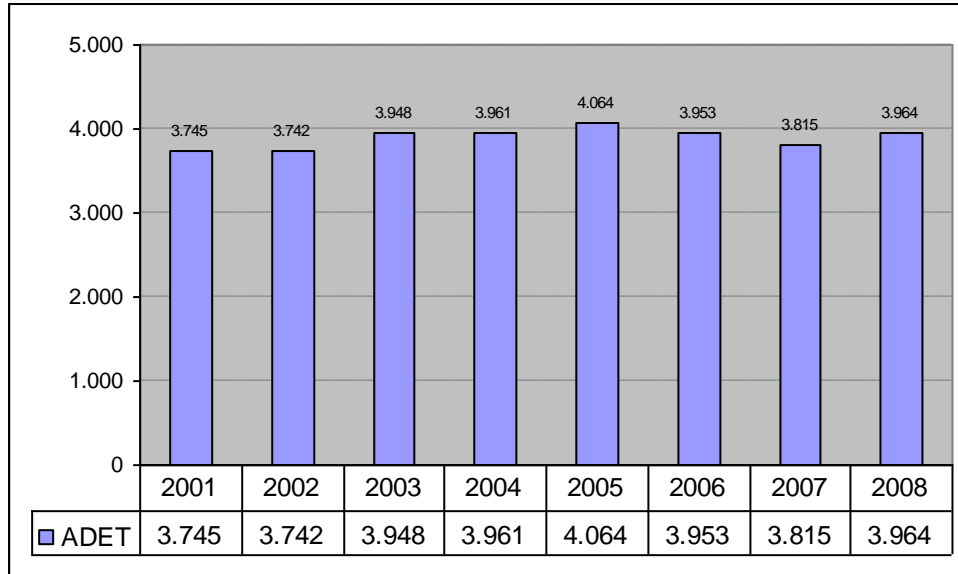
Limanda, konteyner ekipmanları dışında, genel kargo ve dökme yük elleçlemesi için 2 adet paletli (60-90 ton) ve 2 adet lastik tekerli (60 ton) olmak üzere toplam 4 adet ekskavatör hizmet vermektedir. Dar boğaz yaratacağı görülen bu ekipmanların yeni ekipmanlarla takviyesi gereklidir.

EKİPMAN	ADET	KAPASİTE (TON)
Rıhtım Vinçleri	5	40
Mobil Rıhtım Vinçleri	5	40
Transteynerler (RTG)	7	35
Transteynerler (RTT)	7	35
Dolu Konteyner Elleçleyiciler	20	40
Boş Konteyner Elleçleyiciler	14	10
Elektrikli Vinç	17	3-35
Mobil Vinçler	15	6-70
Forkliftler	43	2-5
Çekici	33	25
Treyler	42	15-40
Loderler	1	3
Mini Loder	1	1

Tablo 3.23: Mersin Limanı Konteyner Elleçleme Ekipmanları
Kaynak: MIP

Taşıma Miktarları

2000'li yılların başından bugüne, Mersin Limanı'na gelen yıllık gemi sayısında fazla bir değişiklik olmayıp, bu sayı 3.742 ile 4.064 arasında değişmektedir. 2001-2008 yılları arasında limana gelen gemi sayıları Şekil 3.24'de gösterilmiştir.



Şekil 3.24: Mersin Limanı 2001 - 2007 Gemi Trafığı (adet)
Kaynak: Mersin Liman İşletmesi Müdürlüğü 2005, MDTO 2009

Mersin Limanı'nda 2001 yılında toplam 12.939.509 Ton kargonun elleçlemesi (yükleme/boşaltma) yapılmış iken bu miktar 2005 yılında 15.727.078 Ton'a ve 2008'de ise 19.857.423 Ton'a ulaşmıştır. 2001-2008 yılları arasında toplam kargo hacminin dağılımı Tablo 3.24'de verilmiştir. Kargo miktarının artmasına karşılık yaşanan gemi sayısının azalması daha büyük tonajlı gemilerin yanaştığının bir göstergesidir. Bu durumda da kısa bir vade içinde rıhtım boylarının uzatılması, bazı rıhtımların birleştirilerek daha uzun rıhtımlara dönüştürülmesi ve bu rıhtımlara yanaşacak gemi draftları ile ilgili olarak da liman girişinin, liman içindeki su kanalının ve de rıhtım alanlarının taranması ihtiyacı söz konusu olacaktır.

YIL	Dahili	İhracat	İthalat	Transit	TOPLAM	Değişim (%)
2001	2.129.787	5.109.127	5.256.256	443.339	12.938.509	
2002	2.085.725	4.682.473	5.923.548	541.774	13.233.520	2,23%
2003	1.694.437	4.778.965	7.806.135	952.769	15.232.306	13,12%
2004	1.426.665	4.544.373	9.256.825	1.294.603	16.522.466	7,81%
2005	1.154.300	4.760.280	8.669.425	1.143.073	15.727.078	-5,06%
2006	1.300.737	5.902.410	7.548.194	1.328.058	16.079.399	2,19%
2007	1.418.498	6.487.031	8.455.831	1.528.742	17.890.102	10,12%
2008	1.431.042	7.114.182	9.228.793	2.083.406	19.857.423	9,91%

Tablo 3.24: Mersin Limanı 2001 - 2008 Yıllara Göre Toplam Kargo Hacmi ve Dağılımı (Ton)

Kaynak : MDTO-2009

MDTO'nun verilerine göre, 2006 yılında Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam kargonun %39,5'i, konteynerize (konteyner içerisinde) yük iken, bu oran 2007'de %44,1'e ve 2008'de %44,5'e yükselmiştir. 2006-2008 döneminde konteynerize yüklerin toplam kargo miktarına oranları Tablo 3.25'de verilmiştir. Bu gelişme bir yandan kargo miktarının artmakta olduğunu ancak konteyner ile gelen malzemelerin miktarının genel kargo artış hızından daha fazla bir artışa sahip olduğunu göstermektedir. Gelecekte Mersin Limanı'nın büyük oranda konteyner elleçleyecek bir limana dönüşümü kaçınılmazdır. MIP'nin geleceğe dönük iş planları hakkında bilgi temin edilememiştir. Bu konu, kuruluşun iç konusu olmakla beraber işletmenin bünyesinde artan yük kapasitesine uygun olarak bir gelişme planı olduğu ve kısa aralıklarla revizyonlar yapıldığı öğrenilmiştir.

YIL	TOPLAM (Ton)	Konteynerize (Ton)	Oran	Diğer (Ton)	Oran
2006	16.079.420	6.350.463	39,50%	9.728.957	60,50%
2007	17.890.102	7.890.818	44,10%	9.999.284	55,90%
2008	19.857.423	8.832.675	44,50%	11.024.748	55,50%

Tablo 3.25 : 2006 - 2008 Döneminde Mersin Limanı'nda Elleçlenen Konteynerize Yükün Toplam Kargo Hacmine Oranı

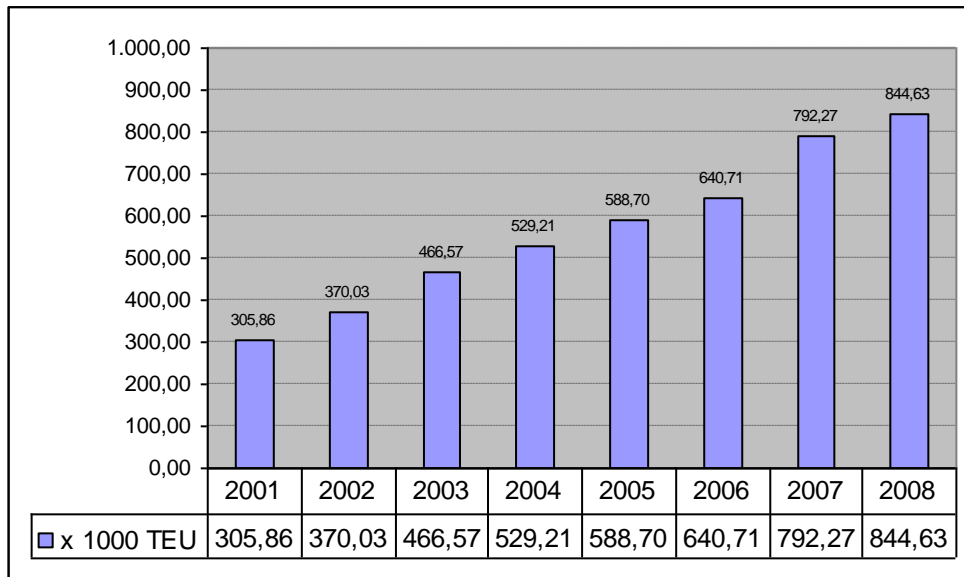
Kaynak: MDTO-2009

Hâlihazırda, Mersin Limanı'na, 45'in üzerinde uluslararası konteyner taşıma hattının düzenli seferleri mevcuttur. Geçtiğimiz 10 ay içerisinde Avrupa-Uzakdoğu arası direkt sefer yapan 3 yeni konteyner servisi de sefer yapmaya başlamıştır. Ayrıca, yine bu dönemde ARKAS Grubu'nun EMES konteyner hattı da, haftalık Karadeniz seferi hizmeti vermeye başlamıştır.

2001 yılında Mersin Limanı'nda elleçlenen toplam konteyner miktarı 305.860 TEU iken, 2007 yılında bu rakam 792.270 TEU'ya çıkmış olup; 2008'de de 844.631 TEU olarak gerçekleşmiştir. 2001-2008 dönemi yıllık konteyner trafiği dağılımı aşağıda yer alan tabloda ve toplam konteyner trafiği Şekil 3.25'de verilmiştir.

YIL	YÜKLENEN		YÜKLENEN/ TOPLAM (%)	İNDİRİLEN		İNDİRİLEN/ TOPLAM (%)	TOPLAM
	DOLU	BOŞ		DOLU	BOŞ		
2001	126.605	24.145	49,30%	104.659	50.451	50,70%	305.860
2002	144.382	38.290	49,40%	142.206	45.155	50,60%	370.033
2003	172.208	60.986	50,00%	174.031	59.348	50,00%	466.573
2004	198.583	62.516	49,30%	210.117	57.992	50,70%	529.208
2005	210.045	83.508	49,90%	238.996	56.155	50,10%	588.704
2006	240.105	78.653	49,80%	250.114	71.839	50,20%	640.711
2007	276.030	114.815	49,30%	326.920	74.505	50,70%	792.270
2008	323.026	92.797	49,20%	320.735	108.073	50,80%	844.631

Tablo 3.26: Mersin Limanı 2001 - 2008 Konteyner Trafiği Dağılımı
Kaynak: MDTO-2009



Şekil 3.25: Mersin Limanı 2001 - 2008 Toplam Konteyner Trafiği (1000 TEU)
Kaynak: MDTO-2009

Kapasiteyi Arttıracak Beklentiler

Mersin Limanı, Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)'nin, bölgedeki sanayi ve tarım ürünlerinin ihracında en önemli liman bağlantısını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantıları ile limana gelecek olan yükün konteynerize halde olması, planlanan yük akışının Avrupa'ya veya diğer kıtalara taşınmasında önemli bir nokta olacaktır. Mersin Limanı, ana taşıma koridorlarından gelmekte olup Ortadoğu'ya aktarılacak olan mal ticareti için de ideal bir transit limanı ve intermodal taşımacılık için bağlantı noktası olacaktır.

Mersin Limanı'nda, Orta Doğu ve Orta Asya yüklerinin Akdeniz'e çıkışında ve AB ülkelerine ait varış limanlarına ulaştırılmalarında önemli bir ana liman görevi üstlenmek üzere, modern konteyner limanı projesi kapsamında çalışmalar yapılmaktadır. ULİMAP (Ulusal Limanlar Master Planı) sonuçlarına göre, Mersin Limanı, Türkiye'nin "Ana Liman-Aktarma Merkezi" olarak hizmet verebilecek, stratejik noktada yer alan birinci öncelikli limanıdır.

Mersin Limanı'nda özelleştirme sonrası yeni liman işleticisi şirket (MIP-Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.) tarafından birçok altyapı yenileme ve modernize çalışmaları yapılmış ve hâlihazırda da yapılmaktadır.

Bu çalışmalar kapsamında, konteyner stoklamak, liman içi araç trafiğini düzenlemek ve liman operasyonunun hızlanmasını sağlamak amacıyla yapılan betonlama ve asfaltlama çalışmalarının büyük bir kısmı tamamlanarak hizmete sunulmuş bulunmaktadır. Liman sahası içinde iyileştirme çalışmaları yapılırken, alan yetersizliği nedeniyle bazı depolama ve konteyner boşaltma hizmetleri de liman dışına taşmaktadır.

Altyapı projelerinin önemli ayaklarından biri olan ve gerek TCDD'nin ve gerekse MIP'nin operasyon etkinliğini artırmak amacıyla planlanan "Yeni Demiryolu Projesi" çalışmaları da hızla devam etmektedir. Limanın ortasından geçen ve liman içi ekipman hareketini sınırlayan mevcut raylar liman sahasının ortasından kaldırılarak, Mersin-Adana Karayolu'na paralel uzanan ve atıl halde bulunan bölgeye taşınmaktadır. Bu düzenleme ile vagonlara yapılacak yükleme/boşaltma işlemlerinin tek bir bölgede gerçekleştirilmesi ve trenlerin fazladan manevra yapmalarına gerek kalmaması amaçlanmaktadır. Yeni Demiryolu Projesi'nin sağlayacağı avantajla, tren giriş çıkışları otoyol altından gerçekleşecek; böylece Adana-Mersin Karayolu'nun tren geçişleri nedeniyle trafiğe kapanması söz konusu olmayacaktır. Bu proje tamamlandığında, liman içerisinde ve çevresinde trafik güvenliği ve düzeni de sağlanmış olacaktır.

Limanda, altyapı çalışmaları dışındaki önemli yatırımlardan biri olan "Liman Otomasyon Programı" kapsamında yapılan çalışmalarda da son aşamaya gelinmiş; kablosuz geniş yerel

alan ağı tamamlanmıştır. Operasyonda kullanılacak “el terminalleri”, pilot bölgelerde kullanılmaya başlanmış olup; yeni program yakın zamanda, konteyner kapı giriş çıkışlarında ve terminal hizmetlerinde de kullanılmaya başlayacaktır. Kurulan bu program sayesinde operasyon hareketleri anında sisteme dahil olacağı gibi, tüm operasyonun internet üzerinden takibi de mümkün olacaktır.

3.3.1.2. Darboğazlar ve Alınacak Tedbirler

Mevcut durum raporunda, limanın kısıtları olarak ortaya çıkan konular bu bölümde geliştirilecek noktalar halinde incelenmiştir. Limanın artan taşıma hacmi ve konteyner trafiğini karşılama ve daha etkin hizmet verebilme açısından genişleme olanaklarının oldukça sınırlı olması en temel sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun yanısıra;

- Limanın özelleştirme sürecinin sonuçlandırılması uzun sürmüştür. Bu sürecin uzaması, yatırımcının limana gereken ağırlığı vermesini geciktirmiş ve zaman kaybına yol açmıştır. Özelleştirme sonrasında dahi halen yeni işletmecinin yasal mevzuat ve devir işlemleri ile ilgili sıkıntılarının mevcut olması da, yatırım sürecini ötelemekte ve verimsizliklere neden olmaktadır. Hukuki belirsizliklerin bir an önce çözüme kavuşturulması şarttır.
- Bölgedeki diğer ülke limanlarının yük miktarları hızla artmakta, yük trafiği büyümektedir. Suriye’de yeni limanların inşa edilmesi için projeler yapılmaktadır. Komşu ülkelerle rekabet edebilmede, merkezi yönetimin gerek Mersin Limanı’na ve gerekse diğer Türk limanlarına özelleştirme sonrasında gereken somut desteği yeterince veremiyor olması önlenmelidir. Mersin Limanı’na yanaşacak gemilere alternatif avantajların sağlanması, her türlü teşvik uygulamalarının yeniden gözden geçirilmesi gereklidir.
- Dünya ticareti açısından önemli bir coğrafyada yer alan, üç yanı denizlerle çevrili bir ülke olarak, Türk denizciliğinin ve deniz taşımacılığının halen olması gereken seviyenin çok gerisinde olması limanlarımızın kapasitelerinin altında kullanılmasına yol açmaktadır. Deniz Ticaret filolarımızın geliştirilmesi ile artan yük kapasitesinden özel liman işletmecileri de pay alacaklar, gerek liman sahası gerek rıhtım ve iskele kapasiteleri, gerek su derinlikleri, gerekse de liman ekipmanları konusunda yatırım yapabilecek cesareti kazanacaklardır.

- Liman'da çok sayıda farklı devlet kuruluşunun farklı fonksiyonlar üzerinde yetkili ve söz sahibi olması söz konusudur. Bu kuruluşların mevcut mevzuat ve yönetmeliklerinin birbiriyle uyumsuz olması ve her kuruluşun kendi mevzuatının baz alınması gerektiği konusunda ısrar etmesi nedeniyle, verilen hizmetlerde kesintiler hatta gecikmeler ortaya çıkmaktadır. Liman operasyonlarının özelleştirilmesi dışında, denetim fonksiyonunu gören kuruluşların ilgili yönetmeliklerinin de, işlemleri hızlandırıcı, ortak bilgi kullanımını ve hatta dijital ortamda denetleme yapılmasını sağlayacak şekilde düzenlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- Genel olarak limancılıkta izin prosedürlerinin çok ağır olması, bürokrasinin çok fazla olması ve izinlerin uzun zaman alması sorunu yaşanmaktadır. Bir çok uluslararası limanda uygulanan; proses öncesi denetimlerin evrak üzerinde yapılması ve yük trafiğinin hızının kesilmemesi gibi yönetmelik değişikliği çalışmalarına gereksinme duyulmaktadır.
- Geleceğe dönük yatırım planları konusunda MIP'den bilgi alınamamış olmasına rağmen, yapılan görüşmelerde kısa ve uzun vadeli stratejik iş planlarının olduğu ve revizyonlar yapılarak bu planlara uygun yatırım ve iş geliştirme çalışmalarının sürdüğü öğrenilmiştir. MIP, liman içi ve operasyonları için de kısa, orta ve uzun vadede ciddi planlamalar yapmakla birlikte, limanla entegre çalışması gereken unsurlar için (Liman çevresi, bağlantı yolları (şehir imar planı), lojistik yapıları vb.) sağlıklı uzun vadeli planların olmayışı endişe yaratmaktadır. MIP'nin gelişme planlarının belli bir gizlilik çerçevesi içinde yerel yönetimlerle paylaşılması ve şehri planlayan unsurların, bu planlara uygun ön çalışmaları yapması tercih edilmektedir. Bu bağlantının olmaması, gelecekte MIP'de bir sıkışıklığa veya proje revizyonlarına yol açacaktır.
- Liman'da, gerek ofiste, gerekse sahada çalıştırılmak üzere kalifiye eleman bulmada güçlük yaşandığı belirlenmiştir. Liman hizmetlerinin verimliliği, altyapının ve kullanılan ekipmanların kalitesine bağlıdır. Bunların yanısıra, bu alanlarda adı geçen ekipmanları kullanacak olan elemanların de yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması gerekmektedir. Mersin Üniversitesi'ne yeni dahil edilmiş olan Deniz Ticaret Meslek Yüksekokulu'nda bulunan "Deniz ve Liman İşletmeciliği" programının öğrenci kontenjanının artırılması önerilmektedir. Bunun yanında MIP'nin kadrolarına, ileride liman ekipmanlarını kullanacak, eğitim almış yeni elemanları dahil etmesi ve yeteri kadar süre içinde bu ekipmanları başarı ile kullanabilecekleri iş başı eğitimleri vermesi yerinde olacaktır.

- Liman içindeki demiryolu hattının etkin hale getirilmesine karşın, limandan sonra bu hattın ana demiryolu hattına sağlıklı şekilde bağlanmasında yaşanan sorunlar devam etmektedir. TCDD Tırmıl tesisinin devreye girmesi ve liman içi demiryolu taşımacılığına destek vermesi de gerekmektedir.
- Aynı saha içerisinde bir lojistik köy ile birlikte çalışan limanlar hariç, limanların içinde mal stoklayacak alanlar olmaması gerekmektedir. Limanların ülke ekonomisine katkısı, limana yanaşan gemilerin mümkün olduğu kadar hızlı yüklenmesine ve boşaltılmasına bağlıdır. Limanda bekleyecek olan ürünlerin, konteynerlerin ve araçların liman sahası içinde stoklanması, liman alanının ve ekipmanlarının verimliliklerini azaltmaktadır. Mersin Limanı gibi yer darboğazı içinde olan bir tesisin, liman sahası içinde mal ve konteyner hareketini kısıtlayacak her türlü tesise, açık depolamaya ve boş konteyner stoklamasına açık olmaması ön görülmektedir. Bu amaçla, liman içindeki stok alanlarının liman dışına, tercihen yeni inşa edilecek Lojistik Köy'e aktarılması, konteyner boşaltma ve doldurma işlemlerinin Lojistik Köy'de gerçekleştirilmesi, gerek boş konteynerlerin, gerekse uzun süre beklemesi gerekebilecek dolu konteynerlerin bu alanda stoklanması planlanmalıdır. Bu sayede liman içinde sadece dolu konteyner trafiği olacak, hem demiryolu ile gelen, hem kara nakil araçları ile taşınan dolu konteynerler gemilerin yanaşması sırasında kısa süreli olarak liman alanında stoklanacaktır.
- Yine büyük montanlı olarak gelen proje yüklerinin, indirildikten sonra liman rıhtımlarında bekletilmeden Lojistik Köy'e sevk edilmesi ile rıhtımların daha rahat ve etkin hizmet vermesi sağlanacaktır. Bu yolla gemi yoklamaları hızlanacak, gemilerin rıhtım yetersizliği nedeniyle açıkta beklemeleri azalacak, demuraj maliyetleri düşecek ve limandan geçen yük miktarı artacaktır.
- Günümüzde Dünya ekonomisinde, dolayısıyla uluslararası taşımacılıkta ve özellikle deniz taşımacılığında yaşanan olağanüstü dönemin de etkisiyle, MIP'nin iş planının sık aralıklarla revize edilmesi gerekmektedir. Zira, bu iş planı geçmiş dönem verileri ve geleceğe yönelik öngörüler ışığında hazırlanmış olup; yaşanmakta olan ekonomik durgunluk, Dünya ticaretindeki pek çok öngörünün boşa çıkmasına neden olmuştur. Örneğin, 2008 yılı içinde 8 yeni RTG aracı için sipariş verilmiş olunmakla birlikte, iş planında 2009 yılı için öngörülen RTG siparişleri ise, talepte ve işlem hacminde yaşanan düşüş nedeniyle bekletilmektedir. Doğal olarak, iş planının, Dünya ekonomisi ve deniz ticaretinin gelişimine göre revize edilmesine devam edilecektir.

- MIP ile yapılan daha önceki görüşmelerde de ifade edilmiş olduğu gibi, halihazırda Mersin Limanı'nın konteyner elleçleme (yükleme/indirme) kapasitesi 4,5 Milyon TEU/yıl olarak hesaplanmıştır. Bu rakam, limanın yalnızca konteyner elleçlemesi durumundaki kapasitedir. Yaklaşık 10 yıl önce hazırlanan JICA raporunda Mersin Limanı için 2008 yılında 856.000 TEU elleçleme planlanmış olup bu rakam 2008 yılında 854.000 TEU gibi % 100'e yakın bir oranda tutmuştur. Aynı raporun 2014 yılı için beklentisi 1.665.000 TEU olup bu talebin de mevcut kapasite ile karşılanabileceği görülmektedir. Yine her bir yük tipi için, mevcut alanda 3 Milyon ton/yıl dökme katı yük, 2 Milyon ton/yıl dökme sıvı yük ve 1 Milyon ton genel kargo elleçleme kapasitesine sahiptir. Limanlarda her tip yükün elleçlenmesi söz konusudur, ancak yapılacak olan bir çalışma ile bazı konvansiyonel kargoların ve dökme yüklerin Mersin Limanı yerine çevre limanlarda elleçlenmesi liman verimliliğini arttıracaktır.
- Büyüme planları çerçevesinde, MIP tarafından 2 adet yeni dolgu alanı ve ek rıhtımların yapılması ile konteyner elleçleme kapasitesinin 8 Milyon TEU/yıla (yalnızca konteyner elleçlenmesi durumunda) çıkarılabileceği hesaplanmaktadır. Diğer yüklerin de aynı anda işlem görmesi durumunda bu kapasite 6 Milyon TEU/yıl civarında olacaktır. Türkiye ticaret hacminde, bu kapasite oldukça büyük bir miktar olup, bu kapasitenin ekonomiye katkısı son derece olumlu olacaktır.
- Hâlihazırda liman kapılarında gözlenen araç beklemelerinin olabildiğince önlenmesi amacıyla, plaka ve konteyner numarası okuma ve taşıt tanıma sistemi çalışması yapılmaktadır. Bu çalışma tamamlanıp, tam olarak kullanılmaya başlandığında araçlar kapılardan bekleme yapmaksızın giriş ve çıkış yapabileceklerdir. Projenin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir.
- Ayrıca, yine Türkiye'de uygulanmakta olan bir pilot projede, gümrük-liman entegrasyonlu otomasyon sistemi için Mersin Limanı pilot bölge seçilmiş olup, çalışmalara başlanmıştır. Bu sistemde gümrükleme hizmetlerinin daha hızlı yapılabileceği ve limanda bekleme azaltılacağı öngörülmektedir.

3.3.1.3. Liman Gelişim Planı

Özelleştirilmiş bir liman olan Mersin Limanı'nın çalışmalarına, yatırım planlarına, gelişme programlarına ve hedeflerine müdahale etmek veya revizyonlarda bulunmak bu master plan kapsamı dışında tutulmak durumundadır. Liman otoritelerinin ve yöneticilerin gelecekteki

gelişme trendini ön görüp yatırımlarını yapacakları, liman içi teknik sorunlarını çözecekleri, iş verimliliklerini arttıracakları kabul edilmektedir. Bununla beraber;

1. Mersin Limanı'nın Doğu Akdeniz'de rakip limanlarla rekabet edebilecek bir teknik alt yapıya ve kapasiteye sahip olması; gerek hizmet fiyatları ile, gerek hizmet kalitesiyle, taşıyıcıları ve taşıtıcıları kendisine çekecek bir durumda olması gerekmektedir. Liman hizmetlerinin bölgedeki tekeli yapısını da değerlendirerek hizmet fiyatlarının kâr yaratmak amacıyla yükseltilmesi, Mersin İli'nin lojistik gelişimine zarar verecektir. Fiyat kontrolünün kalkması sürecinde artmış olan veya bundan sonra artacak olan fiyatların, sadece mevcut kapasiteyi kârlı kullanmak amacını gütmeyeceğini var saymaktayız. Önemli olan, limandan elde diledik artı kar olmayıp; o limanın girişindeki ve çıkışındaki süreçler içinde elleçlenen mal/konteyner miktarını arttırmaktır. Bu da fiyatların kontrol altında tutulması ve Doğu Akdeniz'deki rakip limanlarla paralel bir fiyat politikası uygulanması ile sağlanabilecektir. Kar amacı ile yapılan özelleştirme işleminin karının bundan sonra fiyatların artırılması ile değil maliyetleri düşürecek ve verimi arttıracak çözümlerle elde edilmesi gerekmektedir.
2. Limanın verimliliğini arttıracak ilk unsur, kapasitenin mümkün olan en yüksek oranda kullanılmasıdır. Bu anlamda, limana yanaşan gemilerin hızlı boşaltılması ve yüklenmesi en önemli faktördür. Elleçlemenin hızlı ve sorunsuz yapılabilmesi için kullanılan ekipmanların kapasitelerinin ve operasyon hızlarının yüksek, kullanıcıların eğitilmiş, ekipmanların tercihan yeni veya yenilenmiş, servislerinin gereği gibi yapılmış olması şarttır. Bu MIP tarafından sağlanacak bir destektir ve yapılmalıdır.
3. Konteyner ve konvansiyonel yükler için liman içinde geçici stoklama alanlarının da uygun yerde, uygun mesafede ve uygun altyapıda olması gerekmektedir. Yüklenecek ve boşaltılacak konteynerlerin rıhtıma en yakın mesafede stoklanması, stok alanı ve rıhtım arasındaki taşıma sisteminin yeni ve farklı ekipmanlarla yapılması, ara taşıma sürecinde hız ve kalitenin elde edilmesi için MIP tarafından gereken yatırımların planlanması ve hayata geçirilmesi gerekmektedir.
4. Mersin Lojistik Köyü, içinde demiryolu terminali de olan bir işletme olacaktır. Bu nedenle demiryolu ile Mersin Limanı'na gelen malzemelerin liman içinde stoklanması yerine Lojistik Köy'de bekletilmesi planlanmaktadır. Yükleme alanına paralel demir yolu ile taşıma yapılması sağlanacaktır. Buna ek olarak, indirilen malzemelerin de vagonlarla Lojistik Köy'e taşınması işlemlerinin aynı yerde gerçekleşmesi ve limanın demiryolu açısından sadece gemi ile katar arasında bir aktarma noktası olması

sağlanmalıdır. Bu sayede liman içinde yer tutan demiryolu ağı küçülecek ve limana elleçleme hizmetleri için yer kazandırılacaktır.

5. Limanın içinde yer alan her türlü depo/antrepo alanları boşaltılmalı ve Lojistik Köy'e taşınmalıdır. Liman işletmeciliğinde, dar alana sıkışmış limanlar için bu tip hizmetlerin liman dışında verilmesi artık uygulanması zorunlu bir operasyon haline gelmiştir. Bu sayede elde edilecek ilave alanlar liman hizmetlerine tahsis edilmelidir.
6. Limanlarda yapılan bir diğer hizmet de konteyner doldurma veya boşaltma hizmetleridir. Liman alanları, getirisi yüksek ve bundan dolayı maliyeti de yüksek alanlardır. Liman içinde özel sektör tarafından yapılan bu işlemler nedeniyle taşeron firmalar, limanın değerli arazisi içinde araç parklı ofis, tamir istasyonları, doldurma ve boşaltma alanları gibi alanlar işgal etmektedir. Bu alanlarda boş konteynerlerin stoklanması ve; kamyon veya vagonlarla gelen ürünlerin ya da gemi ile gelip konteynerlere doldurulacak ürünlerin doldurma ve boşaltma işlemlerinin Lojistik Köy'de gerçekleştirilmesi uygun olacaktır. Bu sayede liman alanları sadece gemilere yüklenecek veya gemilerden boşaltılan konteynerlerin ve diğer ürünlerin kısa süreli stoklandığı alanlar olarak kullanılabilir. Böylece operasyonların verimi artacak, hızı yükselecek, kapasitesi artacak ve maliyeti düşecektir.
7. Mersin Limanı sınırları belli ve etrafı çevrili bir alandır. Bu alana giriş ve çıkışlar demiryolu ve karayolu ile sağlanmaktadır. Demiryolu trafiğinin, şu anda çok yoğun bir kara araçları trafiğine sahip olan Mersin – Tarsus D-400 Karayolu'nu hemzemin olarak kesmesi bir hata olarak görülmektedir. Artacak olan demiryolu taşımacılığımız nedeniyle D-400 Karayolu'nun altından demiryolu hattı geçecek şekilde köprü üzerine alınması, veya demiryolunun limana daha uzak bir mesafeden yine bir karayolu üst geçidi ile D-400 Karayolu'nun güneyine bağlanması planlanmalıdır. Bu konuda MIP tarafından yapılacak bir yatırım söz konusu olmayacak; TCDD, Serbest Bölge ve MIP tarafından yapılabilecek bir ortak çalışma ile demiryolu hattının serbestliğinin sağlanması söz konusu olacaktır.
8. Liman içindeki araç park alanlarının yetersiz olması da ayrı bir konudur. Kapılara konacak olan araç tanıma sistemi ile içeriye araç girişi hızlanacaktır. Bu hıza paralel olarak, liman içinde, limana gelen dolu araçların ve limandan yük alacak boş araçların bekleyecekleri tesisler yapılmalıdır. Yetersiz park alanlarının liman verimini olumsuz etkilemesi söz konusu olacaktır. Çözüm olarak; Lojistik Köy'de inşa edilecek tır ve kamyon park alanlarının bir bölümünün liman hizmetleri için değerlendirilmesi; bu alanlarda bekleyen araçlara ayrı bir kapıdan giriş-çıkış sağlanması, kartla uygulanan,

içinde araç planlama sistemi iletişim bağlantısı olan bir sistemle, ve uydu takipli araçlarla limana hızlı giriş yapılması söz konusu olacaktır. Bu yolla, D-400 Karayolu üzerinde kilometrelerce uzanan araç kuyruğunun önlenmesi söz konusu olabilir. Bu proje de Mersin Büyükşehir Belediyesi, MIP ve Lojistik Köy işletmesi tarafından ortak çalışılacak bir proje olmalıdır.

9. Mersin Lojistik Köyü ile Mersin Limanı'nın vereceği hizmetler birbirine değen hizmetler olacaktır. Bu nedenle merkezi yönetimin yapacağı bir çalışma ile Liman'a gelen ürünlerin Lojistik Köy'den geçen kısmının gümrük, laboratuvar, kontrol gibi işlemlerinin Lojistik Köy'de kurulacak olan gümrük, laboratuvar gibi birimlerde de yapılabileceği bir uygulama düzenlemesi istenmelidir. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, MIP ve Mersin Gümrük Müdürlüğü tarafından yapılması uygun olacak bu talep, ülkemizde yeni bir uygulamanın başlangıcı olacaktır. Uzun ve zor bir işlem olacağı kesindir, ancak büyük katma değer sağlayacaktır.
10. DLH tarafından yıllar önce projelendirilen Mersin Konteyner Limanı projesi halen yürürlüktedir. Mersin Limanı'na rekabetçi bir yaklaşım getireceği, ekisik kapasitenin karşılanacağı varsayımları ile yapılan bu proje, her yıl merkezi bütçeden düşük bir katkı payı almakta ve canlı tutulmaya çalışılmaktadır. Bu proje, Serbest Bölge dışına, mevcut mendirek dışında yeni bir mendirek yapılarak ikinci bir liman yaratılmasına ve Mersin Limanı'nda serbest rekabetin kurulmasına ve liman elleçleme fiyatlarının dengelenmesine dönük bir çalışma olarak görülmektedir. Bu çalışmanın büyük bir yatırım gerektirmesi ve Serbest Bölge trafiğini olumsuz etkilemesi söz konusudur. TINA (ulaşım altyapı ihtiyaçları belirleme çalışması) kapsamında yapılan çalışmalarda Mersin Limanı'nın minimum 7 Milyon, ortalama 9 Milyon ve iyi senaryoda 12 milyon TEU/yıllık bir potansiyele ulaşacağı ön görülmektedir. Bu kadar yoğun bir yükün Mersin Limanı'nda, mevcut alanda, elleçlenme olasılığı yoktur. Bu nedenle, bu projenin limanda serbest rekabet yaracacak şekilde, maliyetleri düşürecek ekonomik ölçeğe ulaşılması durumunda devreye alınacak bir şekilde planlanması yerinde olacaktır. Mersin Limanı'nın mevcut ve ileride yapılacak yatırımlarla 4.500.000 TEU luk bir kapasiteye ulaştığı durumda yeni limanın devreye alınması, bölgedeki hizmet fiyatlarının dengelenmesi ve iş kapasitesinin artırılması açısından zorunlu olduğu görülmektedir.
11. Liman içinde eski yıllarda batmış olan geminin de artık çıkarılması, liman içi trafiğinin rahatlaması ve tehlike arz etmemesi açısından bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu konunun da bir liman gelişme stratejisi olarak göz önüne alınmasında fayda görülmektedir.

Sonuç

Mersin Lojistik Strateji Planı'nın, Mersin Limanı ile ilgili bölümünde temel amaç, limanın gerek iç verimliliğinin artırılması, gerekse Lojistik Köy'le olan ilişkisinin doğru şekilde sağlanmasıdır. Liman kapasitesinin artmasının şehir trafiğinde yaratacağı olumsuz etkiler de iyi bir demiryolu ve karayolu trafik planlaması ile çözülebilecektir. Bu önerilerdeki amaç, gelecekte yıllık 4.000.000 TEU'yu aşabilecek bir konteyner trafiğinde artık hub liman haline gelecek olan Mersin Limanı'nın, Lojistik Köy ile birlikte sinerji yaratacak bir ortak işletme haline getirilmesidir. Beklenen kapasite artışı, gerek Lojistik Köy'e, gerekse bölgeye katma değer sağlamalıdır.

Limanın aktivitesinin artırılmasında en önemli nokta fiyat politikası ve verim artırıcı yatırımlardır. Bunların MIP tarafından sağlanması ile liman, inşa edilecek olan Lojistik Köy'e ve Lojistik Köy'ün de limana büyük katkısı olacağı kesindir.

3.3.2. Mersin – Tarsus Organize Sanayi Bölgesi

Amaç

Bu bölümde, Mersin'de, büyük ölçekli ulusal şirketlere ait birkaç sanayi tesisi dışında, orta ölçekli bölgesel sanayi kuruluşlarının önemli ölçüde yoğunlaştığı ve bu anlamda Mersin için bir lojistik odak konumunda olan Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi'nin, mevcut durumunun, eksikleri ve sorunlarının, geleceğe yönelik çalışmalarının ve kurulması planlanan Lojistik Köy ile etkileşiminin ortaya konması amaçlanmaktadır.

3.3.2.1. Mevcut Durum

24.10.1976 tarih ve 13037 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuş olan Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi (MTOSB), 1995 yılında henüz inşaat halinde iken faaliyete geçmiştir.

MTOSB, Mersin'den 24 kilometre, Tarsus'tan 12 kilometre uzaklıktadır. Bölge'nin toplam alanı 3.800.000 m² olup; bunun 2.780.000 m²'si sanayi alanı olarak kullanılmaktadır. Bölge'de büyüklükleri 2.500 m² ile 580.000 m² arasında değişen 151 parselin tümünün tahsisi tamamlanmış olup, bu parseller üzerinde toplam 140 sanayi tesisi yer almaktadır. Bu tesislerden 103'ü halihazırda üretim (faaliyet); 22 tesis ise inşaat halindedir. 4 tesis proje

aşamasında olup; 11 tesis üretimini durdurmuştur. Mevcut tesislerin faaliyet alanlarına göre sektörel dağılımı Tablo 3.27'de verilmiştir.

Faaliyet Alanı	Üretim Yapan (Faal)	İnşaat Halinde	Proje Safhasında	Üretimi Duran	TOPLAM
Gıda Sanayi	12	3	0	2	17
Alkol, Tütün ve Tütün Ürünleri	5	0	0	0	5
Dokuma ve Giyim Sanayi	4	0	0	2	6
Orman Ürünleri Sanayi	6	0	0	0	6
Plastik ve Ambalaj Sanayi	11	6	0	0	17
Tıbbi Gereçler, Boya, Petrol Türevleri ve Kimya Sanayi	13	3	0	3	19
Çimento ve Yapı Malzemeleri Sanayi	8	2	0	2	12
Cam Sanayi	6	0	0	0	6
Demir ve Çelik Sanayi	22	7	3	0	32
Makine Sanayi	10	1	0	1	12
Kağıt Sanayi	2	0	0	1	3
Kozmetik Sanayi	2	0	0	0	2
Otomotiv Yan Sanayi	2	0	1	0	4
TOPLAM	103	22	4	11	140

Tablo 3.27: MTOSB'de Yer Alan Firmaların Statülerine Göre Sektörel Dağılımı

Kaynak: MTOSB Yönetimi

Bölge'nin bugünkü istihdamı yaklaşık 5.000 kişi olup; bu rakamın gelecekte 10.000'e ulaşması öngörülmektedir.

MTOSB'den 2007 yılında yapılan toplam ihracat 70 Milyon Amerikan Doları ve Bölge'ye yapılan toplam ithalat da 12 Milyon Amerikan Doları civarındadır.

Mevcut OSB alanında tahsisi yapılmamış boş parsel bulunmaması ve Bölge'ye yeni taleplerin olması sonucunda, yeni bir gelişme alanı ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu gelişmenin mevcut alanın sınırlarının genişletilmesi yoluyla yapılması mümkün olmadığından, MTOSB yönetimince yapılan fizibilite çalışmaları sonucunda, şu anki OSB'nin 3 kilometre batısında, Bahçeli Belediyesi sınırları içerisinde 278 hektarlık (2.780.000 m²) yeni bir gelişme alanı oluşturulmuştur. Bu alanın, imar planları ve altyapı projeleri T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından onaylanmıştır.

Gelişme alanında büyüklükleri 5.000 m² ile 115.000 m² arasında değişen 47 adet parsel yer almaktadır. Halihazırda 5 parselin tahsisi yapılmış durumdadır. Gelişme alanında 8.000 metre ham yol inşaatı tamamlanmıştır. Alanın nihai elektrik ve içme suyu temini için çalışmalar başlatılmış olup; bu ve diğer altyapı çalışmalarının tamamlanmasının 1 yıl gibi bir süre (2010 yılı başı) alacağı öngörülmektedir.

MTOSB yönetimince yapılan fizibilite çalışmalarına göre, gelişme alanındaki tüm parsellerin dolması ve gelişme bölgesinin tam kapasiteyle çalışmasının yaklaşık 8 yıllık bir süreci kapsayacağı düşünülmektedir. Bu süre sonunda bölgedeki istihdamın 8.000 ila 10.000 civarında olacağı öngörülmektedir. Daha sonrasında gelişme alanının tekrar genişlemesine ihtiyaç duyulacağı ve bunun için de yaklaşık 200 ha'lık ek bir arazinin gerekeceği düşünülmektedir.

Diğer taraftan yine MTOSB Mütevelli Heyeti tarafından geliştirilen Mersin İhtisas Tarım Bölgesi Projesi (daha sonra Mersin-Tarsus Tarıma Dayalı İhtisas (Sera) Organize Sanayi Bölgesi adını almıştır), Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından prensipte kabul görmekte birlikte; heyet tarafından önerilen alanların Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından uygun bulunmaması nedeniyle, uygun alternatif alanların belirlenmesi ve kabulüne dek beklemeye alınmış durumdadır.

3.3.2.2. Sorun ve Eksikler

MTOSB Yönetimi'nin etkin çalışmaları ile Bölge'de altyapı anlamında önemli bir sorun yaşanmamaktadır. Bölge içi yollar, elektrik, su doğalgaz, kanalizasyon, yağmur suyu, atık su arıtma altyapıları etkin olarak sağlanmış durumda olup; sorunsuz olarak kullanılmaktadır.

OSB yetkilileriyle yapılan görüşmelerde, özellikle çalışanlar açısından önemli bir ulaşım sorunu olduğu gözlenmiştir. Tarsus'tan bölge içine toplu taşıma hizmeti verilmekte; ancak Mersin'den sefer yapan toplu taşıma araçları yetersiz kalmaktadır. Mersin'den Huzurkent Beldesi'ne kadar toplu taşıma yapılmakta; ancak bölge içine yeterli taşıma hizmeti sunulmamaktadır.

Diğer taraftan, Bölge'nin ve Mersin'in doğusundaki iş hacminin yarattığı trafik yükü, özellikle yoğun saatlerde ulaşımı olumsuz yönde etkilemekte olup; D-400 Karayolu'na paralel olarak düşünülen 2. Çevre Yolu'nun bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, Bölge'den ve Bölge'ye yük taşınması anlamında, gerek mevcut bölgeye ve gerekse gelişme alanına hitap edecek bir otoyol bağlantısının yapılması, Bölge'nin ve Mersin sanayisinin gelişmesine ve ulaşım sorununun çözülmesine büyük destek sağlayacaktır.

3.3.2.3. Lojistik Operasyonlar ve Lojistik Köy ile Etkileşim

Batı'daki örneklerinde görüldüğü üzere, sanayi bölgelerinin ülkenin demiryolu ağına etkin bağlantısının sağlanması önemli ve gereklidir. Gerek mevcut OSB ve gerekse gelişim alanının direkt demiryolu bağlantısı mevcut değildir. Halihazırda, yüklerin demiryoluna aktarımı için en yakın nokta Mersin'deki demiryolu yük aktarma istasyonudur. Mersin-Tarsus demiryolu hattı üzerinde bazı özel şirketlerin oluşturduğu ve kendi operasyonları için kullanmakta olduğu bir kaç demiryolu aktarma terminali mevcut olmakla birlikte, bu terminaller genel kullanıma açık değildir. Yine TCDD'nin Yenice yakınlarında yapmayı planlamakta olduğu demiryolu yük terminali de OSB'ye, yaklaşık olarak Mersin'deki aktarma istasyonu kadar uzaktır.

Diğer taraftan, her iki OSB alanının da halihazırda otoyola direkt bağlantısı mevcut değildir. Faaliyette olan OSB'den otoyola çıkmak isteyen taşıtlar önce D-400 Karayolu'na inmekte ve buradan en yakın otoyol bağlantısı yoluyla otoyola ulaşmaktadır. Bu durum da, D-400 Karayolu'ndaki zaten yoğun olan trafiği olumsuz yönde etkilemektedir.

MTOSB alanındaki parseller, altyapılarının tamamlanması sonrasında, üzerlerinde faaliyet gösterecek firmalara satış yoluyla devredilmiş ve bu alanlar üzerindeki tüm tesisler kullanıcı firmalar tarafından, genel kurallara uygun olmak koşulu ile, kendi ihtiyaçları ve tercihleri doğrultusunda inşa edilmiştir. Bölge'de şu anda farklı ölçeklerde firmalar faaliyet göstermektedir. Yapılan inşaatlarda öncelik, doğal olarak, üretim tesislerine verilmiştir. Faaliyet gösteren bir kaç kurumsal firma dışında, çoğu tesiste, lojistik operasyonlar açısından, özellikle ithalat/ihracata yönelik olarak yükleme/boşaltma ve depolama için doğru uygulamaların yapılmamış olduğu görülmektedir. Yükleme/boşaltma yapacak araçlar için uygun giriş-çıkış kapıları, yükleme/boşaltma rampaları ya hiç mevcut değildir ya da, tesis sahiplerinin kendi görüşleri doğrultusunda yapıldığından, verimli olacak şekilde inşa edilmemiştir. Çoğu tesiste hammadde ya da ürün depolaması da üretim sahası içerisinde herhangi bir boş alanda yapılmakta, bu da yükleme/boşaltma esnasında üretimde aksamalara neden olabilmekte ve üretim alanı içinde ekstra bir risk oluşturmaktadır.

Genel olarak bakıldığında, MTOSB'de faaliyet göstermekte olan tesislerde lojistik operasyonların etkin şekilde yürütülmesinde zaman zaman sıkıntılar yaşanmakta, bu da zaman, iş verimi ve işgücü kayıplarına yol açabilmektedir. Bu anlamda, yapılması planlanan Lojistik Köy'ün, Mersin'in sanayi üretiminin önemli bir bölümünü bünyesinde barındıran MTOSB ve yakın gelecekte önemli bir üretim kapasitesine sahip olması hedeflenen gelişme alanı için, önemli bir destek sağlayacağı öngörülmektedir.

Bu raporun 3.2.1. bölümünde detaylı olarak verilen fizibilite çalışması sonucunda ortaya çıkan ve Devlet Bakanımız Sn. Kürşad Tüzmen'in başkanlığında yapılmış olan toplantıda da üzerinde mutabık kalınarak 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'na işlenmesi ön görülen Lojistik Köy alanı, mevcut OSB'ne ve gelişme alanına oldukça yakın bir konumdadır. Lojistik Köy'ün öngörülen bu alan üzerinde gerçekleştirilmesi durumunda, 1/25.000 ölçekli İmar Planı'nda gösterilen ve kısa süre içerisinde yapımı planlanmakta olan 2. Çevre Yolu'nun da, gerekli revizyonlar yapılarak en uygun güzergâhtan geçirilmesi ile her iki OSB'nin Lojistik Köy ile bağlantısı oldukça pratik ve etkin bir şekilde sağlanabilecektir. İlâveten, 2. Çevre Yolu ile gerek Lojistik Köy'ün ve gerekse her iki OSB'nin otoyola hızlı ve etkin şekilde bağlanması da mümkün olabilecektir.

Belirtilen alanda kurulacak olan Lojistik Köy'de yer alacak kapsamlı demiryolu terminali ve elleçleme üniteleri sayesinde, OSB'lerin üretimlerinin, 2. Çevre Yolu üzerinden çok kısa bir ara taşıma ile demiryoluna aktarılması mümkün olabilecektir. Gelecekte, OSB'lerden demiryolu ile taşıma hacminin artışına göre ve arazi eğimlerinin elverdiği ölçüde, Lojistik Köy ile OSB'ler arasında demiryolu bağlantısının sağlanabilmesi olanakları da incelenebilir.

Lojistik Köy içerisinde yer alacak olan çağdaş depolama alanları ve elleçleme tesisleri de OSB'lerde faaliyet göstermekte olan sanayi firmalarının gerek üretimde kullandıkları hammadde ya da ara mamullerin, ve gerekse sevk edilecek olan ürünlerin uygun koşullarda muhafaza edileceği ve etkin şekilde hareketinin sağlanacağı birimler olarak hizmet edecektir.

Organize Sanayi Bölgelerinin Mersin Lojistik Köyü'ne olan yakınlığı, bu bölgelerde demiryolu kullanımını mümkün kılacak hatta uygun bir planlama ile yeni inşa edilecek olan OSB'nin demir yolu ile Mersin Lojistik Köyüne bağlantısı gerçekleştirilebilecektir.

Mersin Lojistik Köyü'nün, depolama fonksiyonları ile her iki Organize Sanayi Bölgesine de hizmet vermesi mümkündür. Demiryolu ve denizyolu ile gelecek olan hammaddelerin Lojistik Köy'de depolanması ve JIT sistemine uygun bir dağıtım ağı ile bu noktadaki şirketlere iletilmesi de gündeme gelecektir. Benzer şekilde, üretilen ürünlerin Mersin Lojistik Köyü'nde stoklanması ile sanayi kuruluşlarımızın depo alanlarının üretime tahsis edilmesi de verimliliklerini arttıracak ve yeni yatırım ihtiyaçlarını karşılayacak bir gelişme olacaktır.

Organize Sanayi Bölgesi'ndeki üretimin ihtiyaçları ve ürünlerinin, şehir trafiğini rahatsız etmeden demiryolu ile Mersin Limanına taşınması, Mersin-Tarsus yolundaki araç trafiğini ve liman kapısındaki birikimleri azaltacaktır.

Lojistik Köy'de yer alacak olan Mersin Lojistik Geliştirme Merkezi'nde, aynı zamanda Organize Sanayi Bölgeleri için, depolama ve taşıma konusunda görev yapacak olan elemanların yetiştirilmesi de söz konusudur.

Sonuç

Yukarıda belirtilen alanda kurulacak bir Lojistik Köy, Mersin'in bölgesel sanayisinin kalbi konumundaki Mersin-Tarsus Organize Sanayi Bölgesi'nin ve gelişme alanının lojistik ihtiyaçlarını en çağdaş ve verimli şekilde sağlayacak; böylelikle bu Bölgelerin daha etkin çalışmasına yardımcı olarak, iş hacmini artıracak ve katma değer sağlayacak; ve yanı sıra, OSB'lere bu kadar yakın konumda böyle çağdaş ve kapsamlı bir lojistik tesisinin yer alması, bu sanayi bölgelerinin cazibesini bir kat daha artırarak, yatırım taleplerinin artmasına katkı sağlayacaktır.

3.3.3. Mersin Serbest Bölgesi

Dünya'da uluslararası ticaretin giderek yükselen bir hızla artması ile, dış ticaret ülke ekonomilerinde çok önemli bir yere sahip olmuştur. Bunun sonucunda, ülkeler başta ihracatları olmak üzere, dış ticaret hacimlerini artırmak amacıyla farklı yöntem ve çözümler geliştirme yoluna gitmişlerdir. Bu anlamda geliştirilmiş çözümlerin en önemlilerinden biri de serbest bölge uygulamaları olmuştur. Buldukları ülkeler bazında, yapılanmaları, mevzuatları, adlandırılmaları bazı farklılıklar göstermekle birlikte, genel anlamda serbest bölgeler, "Bir ülkenin siyasi sınırları içinde olmakla birlikte, kanunen gümrük hattı dışında sayılan; ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı; sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler" olarak tanımlanmaktadır.

Dünya üzerinde daha önce kurulmuş örnekleri ile ülkelerin dış ticaretlerine olumlu etkileri görülmüş olan serbest bölgelerin, ülkemizin dış ticareti için de yararlı olacağı düşünülmüş ve 06.06.1985 tarihinde kabul edilen ve 15.06.1985 Tarih ve 18785 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti'nde serbest bölgelerin kurulması, yer ve sınırlarının tayini, yönetimi, faaliyet konularının belirlenmesi, işletilmesi ve bölgelerdeki yapı ve tesislerin teşkili ile ilgili hususlar tespit edilmiştir.

Yukarıda belirtilen 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda serbest bölgelerin kuruluş amacı "Türkiye'de ihracat için yatırım ve üretimi artırmak, yabancı sermaye ve teknoloji girişini

hızlandırmak, ekonominin girdi ihtiyacını ucuz ve düzenli şekilde temin etmek, dış finansman ve ticaret imkanlarından daha fazla yararlanmak” olarak verilmiştir.

Kanunun yürürlüğe girmesini müteakiben, Türkiye’deki ilk serbest bölgenin, ülkemizin dış ticaretinde en önemli bölgelerden biri olan Mersin’de kurulması 3 Mart 1985 tarihinde kararlaştırılmıştır. 3218 sayılı Kanun hükümleri gereğince serbest bölgeyi işletmek üzere MESBAŞ (Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş.) kurulmuş ve Mersin Serbest Bölgesi’nin 1. Kısmının işletilmesi, 06.08.1986 tarih ve 10877 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile MESBAŞ’a verilmiştir. Mersin Serbest Bölgesi’nin resmi açılışı 3 Ocak 1987 tarihinde yapılmıştır.

3.3.3.1. Mevcut Sorun ve Eksikler

Mersin Serbest Bölgesi’nde ana başlıklar itibarıyla MESBAŞ’ın görevleri aşağıda belirtilmiştir;

- Yatırım yapılacak açık alanların kira sözleşmelerinin yapılması,
- Açık alan kira bedellerinin tahsil edilerek fon hesabına aktarılması,
- Yatırım alanlarının kullanıcı firmalara teslimi ve aplikasyonu,
- Yatırımcı firmalara, zemin etüdü jeoteknik raporlarının verilmesi,
- Gerek yatırım ve gerekse ticari safhada elektrik enerjisi ve su temini,
- Genel limancılık hizmetlerinin yapılması,
- Depolarda tahmil tahliye hizmetlerinin verilmesi,
- Tartı kafeterya ve büfe işletmeciliği,
- Umumi yeşil alanların oluşturulması,
- Bölge altyapısının bakım ve onarımı,
- Depo kiralama hizmeti,
- Açık stok sahası kiralama hizmeti,
- Kullanıcı firmalar tarafından talep edilebilecek diğer hizmetler.

Yukarıda belirtilen tüm görev ve hizmetlerin MESBAŞ tarafından yürütülmesi sebebiyle, Mersin Serbest Bölgesi’nin gelişim planı ile ilgili olarak MESBAŞ’ın üst düzey yöneticilerinin (Genel Müdür ve Genel Müdür Yardımcısı) görüşleri alınmış ve bu rapora eklenmiştir.

Yapılan görüşmelerde, Serbest Bölge’nin bir lojistik master plan çerçevesinde çözülmesi gereken halihazırdaki eksiklik ve sorunları aşağıdaki şekilde ortaya konmuştur:

- a. *Serbest Bölge’nin mevcut demiryolu bağlantısının, yapılacak bir yükleme/boşaltma terminali ile etkin hale getirilmesi:*

Mersin'deki en önemli lojistik odaklardan biri olan ve yüksek hacimli bir lojistik aktivitesi bulunan Serbest Bölge'de mümkün olan tüm ulaşım modlarının etkin olarak kullanılması yararlı ve gereklidir. Mevcut durum itibariyle, Mersin Serbest Bölgesi içerisine kadar demiryolu hattı bağlantısı olmasına rağmen, bu hattın gelecek vagonlara yükleme/boşaltma yapabilecek bir terminal sahasının oluşturulması için yeterli fiziki alan bulunmaması nedeniyle bu hat etkin olarak kullanılamamaktadır. Bu sebeple, Mersin Serbest Bölgesi'nin tali kapısının kuzeyindeki, Mersin Limanı'na ait 37 dönümlük alanın bir kısmında, Petrol Ofisi demiryolu terminali yanına, bir yükleme/boşaltma, elleçleme alanı oluşturulması ve gerektiğinde Mersin Limanı ile ortak kullanıma alınması uygun olacaktır. Oluşturulacak bu demiryolu terminali ile, kurulması planlanan Lojistik Köy'ün, Serbest Bölge ile demiryolu bağlantısının oluşturulması açısından önemli bir adım da atılmış olacaktır.

b. Mevzuata yönelik sıkıntılar:

15.06.1985 tarihinde yürürlüğe giren 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda, serbest bölgelerde yürütülmekte olan tüm faaliyetler (üretim, ticaret, hizmet, bankacılık vb.) kurumlar ve gelir vergisinden muaf tutulmuş idi. Söz konusu yasa uyarınca, serbest bölgelerden Türkiye'ye çıkan ya da yurtdışından giren malların FOB/CIF değerleri üzerinden "Özel Hesap Ödemesi" adıyla bir ödeme alınmaktaydı. Bunun yanısıra, serbest bölgelerde faaliyet göstermekte olan firmaların istihdam ettikleri personelin ücretlerinde de vergi muafiyeti söz konusu idi. Sayılan bu vergi muafiyetleri, yukarıdaki serbest bölge tanımında yer aldığı gibi "sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanınması" kapsamında serbest bölgelerde faaliyet göstermeyi avantajlı ve cazip hale getirmekte, yeni yatırımcı ve kullanıcı sayısını artırmakta idi.

06.02.2004 tarihinde yürürlüğe giren 5084 sayılı kanun çerçevesinde Serbest Bölgeler Kanunu'nda şu değişiklikler yapılmıştır:

- 06.02.2004 tarihinden önce verilmiş ruhsatlar çerçevesinde işlem yapan firmaların istihdam ettikleri personelin ücretlerindeki vergi muafiyetleri 31.12.2008 tarihi ile sınırlandırılmıştır.
- 06.02.2004 tarihinden sonra alınan "üretim dışı" ruhsatlar kapsamında yapılan tüm faaliyetler, ülke içindeki gibi kurumlar ve gelir vergisi uygulamasına tabi olmuştur. Ayrıca, 3218 sayılı Kanun gereğince Bölgeye yurtdışından giren ve Türkiye'ye çıkan

malların FOB/CIF değerleri üzerinden özel hesap ödemesi (çifte vergilendirme) devam ettirilmiştir.

Yapılan bu değişiklikler ile üretim dışındaki alanlarda (ticaret, hizmet vb.) faaliyet gösteren firmalar için serbest bölgeler cazibesini önemli ölçüde yitirmiştir. Hatta, bu firmalar bir yandan kurumlar ve gelir vergisi öderken, diğer yandan Özel Hesap ödemesi yapmak suretiyle çifte vergilendirmeye tabi olmuşlar ve yurtiçinde faaliyet göstermekte olan firmalardan dahi daha yüksek ödemeler yapmak durumunda kalmışlardır.

Serbest Bölgelerin yapılan değişiklikler ile ticari açıdan cazibesini yitirmesi sonucunda, Tablo 3.28'de görüleceği üzere, kurulduğu günden 2004 yılına değin, küçük dalgalanmalar dışında, giderek artmakta olan Mersin Serbest Bölgesi kullanıcı firma sayısı, 2004 yılından sonra düşüş eğilimine girmiştir. 2004 yılında 557 olan kullanıcı firma sayısı, 2008 yılına gelindiğinde 416'ya düşmüştür.

YILLAR	YERLİ			YABANCI			GENEL
	Kiracı	Yatırımcı	TOPLAM	Kiracı	Yatırımcı	TOPLAM	TOPLAM
1995	101	130	231	34	28	62	293
1996	153	155	308	58	29	87	395
1997	215	158	373	70	29	99	472
1998	238	165	403	75	30	105	508
1999	250	167	417	82	32	114	531
2000	245	167	412	85	32	117	529
2001	254	164	418	88	32	120	538
2002	233	178	411	74	37	111	522
2003	258	164	422	77	37	114	536
2004	272	167	439	84	34	118	557
2005	236	173	409	55	27	82	491
2006	193	165	358	61	34	95	453
2007	191	157	348	60	34	94	442
2008	182	143	325	60	31	91	416

Tablo 3.28: Mersin Serbest Bölgesi Yıllar İtibariyle Kullanıcı Firma Sayıları (Kaynak: MESBAŞ)

06.02.2004 tarih ve 5084 sayılı Yasa değişikliğinin yarattığı sorunlar, gerek Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş. (MESBAŞ) ve gerekse diğer serbest bölge işleticileri tarafından devlet nezdinde sıklıkla gündeme getirilmiş ve bunun sonucunda, 17.04.2007 tarihinde yürürlüğe giren 5623 sayılı Kanun çerçevesinde, 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda aşağıdaki değişiklik yapılmıştır:

- 06.02.2004 tarihinden sonra alınan “üretim dışı” ruhsatlar kapsamında yapılan tüm faaliyetler, ülke içindeki gibi kurumlar ve gelir vergisi uygulamasına tabi olduğundan ve aynı zamanda Özel Hesap ödemesi devam ettirildiğinden, çifte vergilendirmenin önlenmesi amacıyla, bu Kanun içeriğinde, “üretim dışı” ruhsatlar özel hesap ödemesinden istisna tutulmuştur.

Bu değişiklik ile birlikte, halihazırda serbest bölgelerdeki vergilendirme ve Özel Hesap uygulaması yürürlükte olduğu şekliyle aşağıdaki gibidir:

- Üretim faaliyetleri, AB'ne tam üye olma tarihine kadar % 100 Kurumlar ve Gelir Vergisinden istisnadır. Üretim faaliyetinde bulunan firmalar özel hesap ödemesine tabidir (Bu tahsilat Bölge'ye yurtdışından gelen malların CIF, Bölge'den Türkiye'ye çıkan malların FOB fatura bedelleri üzerinden binde beş oranında yapılır),
- Ticaret ve diğer faaliyetleri yürütmekte olan kullanıcı firmalar için ise, yurtiçindeki vergi oranları (%20) uygulanmakta ve özel hesap (fon) ödemesi tahsilatı yapılır.

Bu değişiklik ile, üretim dışı faaliyet göstermekte olan firmalar için, en azından çifte vergilendirme önlenmiş olmakla birlikte, gümrük hattı dışı işlem yapma avantaj ve kolaylığının dışında, kurumlar ve gelir vergisi uygulamaları açısından Serbest Bölge'lerin, yurtiçinde faaliyet göstermekte olan firmalara göre herhangi bir avantajı kalmamış durumdadır.

Belirtilen bu uygulamalar, daimi faaliyet ruhsatına haiz firmalar için geçerlidir. Ancak, Mersin Serbest Bölgesi'nde daimi faaliyet ruhsatı almadan, “Depo Kullanma Belgesi” ile yapılan geçici depolama işlemleri de söz konusudur ve bu işlemlerde, malın CIF/FOB değeri üzerinden binde beş oranında özel hesap ödemesi yapılmakta olup; vergisiz dönemde yapılan özel hesap ödemesi uygulaması devam ettirilmektedir. Ancak Serbest Bölge'lerde ticari işlemlerdeki vergi muafiyeti kaldırılmış ve yurt içinde olduğu gibi, vergi (gelir ve kurumlar vergisi) uygulaması getirilmiş olduğundan, çifte vergilendirmenin önlenmesi açısından bu tip geçici depolama işlemlerinde de özel hesap ödemesinin iptal edilmesi gerekmektedir.

Serbest Bölgeler Kanunu'nda son olarak, 25.11.2008 tarihinde yürürlüğe giren 5810 sayılı Kanun çerçevesinde aşağıdaki değişiklikler yapılmıştır:

- Serbest bölgelere yeni bir vizyon kazandırılması amacıyla, serbest bölgelerin kurulma hedefleri yeniden ifadelendirilmiş, özellikle ihracat ön plana alınarak, ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik edecek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini

hızlandıracak, işletmeleri ihracata yönlendirecek ve uluslararası ticareti geliştirecek ifade yer almıştır.

- Serbest bölgelerde yapılacak faaliyetlerin değerlendirilmesinde, 3218 sayılı Kanunun önceki halinde yer alan Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu görevlerinin, Yüksek Planlama Kurulu'nca belirlenmesi kabul edilmiştir. Ayrıca, Serbest Bölgelerde değişik mevzuata tabi kurumların, Kanun uygulama ve yorumlarının, kurumlar arası uzayan yazışmalar ve farklı yorumlar sebebiyle serbest bölge işlemlerinde tıkanmalara sebebiyet vermemesi ve ortak çerçevede hareket kabiliyetinin artırılması amacıyla Koordinasyon Kurulu oluşturulmuştur.
- 5084 sayılı Yasa ile sınırlandırılan işçi ücretlerindeki vergi istisnası, üretimlerinin %85'ini yurt dışına ihraç eden üreticiler için Avrupa Birliğine tam üye olma tarihine kadar devam ettirilmiştir.
- Serbest bölgelerde arazi kiralararak bina ve tesislerini inşa eden üretici kullanıcılara 30 yıl, üretim dışında faaliyet gösteren diğer kullanıcılara ise 20 yıl süreli verilen faaliyet ruhsat süreleri azami 49 yıla çıkarılmıştır.
- Mülkiyeti Hazine'ye ait serbest bölgelerde ruhsat almış yatırımcı firmaların, ruhsat sürelerinin bitiminden sonra, yüksek kira bedeli ödeyerek bölgede faaliyette bulunmak istememeleri nedeniyle, binaların atıl vaziyette kalmalarını önlemek amacıyla, faaliyet ruhsat ve kira sürelerinin 49 yıla kadar uzatılması yönünde düzenleme yapılmıştır.

MESBAŞ yetkililerinden alınan bilgiye göre, kanunda herhangi bir kısıtlama getirilmemekle birlikte, yukarıda belirtildiği şekilde, yapılan yeni düzenleme ile "özellikle ihracatın ön plana alınması, ihracata yönelik yatırım ve üretimin teşvik edilmesi" hedefi doğrultusunda; yurtdışındaki sanayici ve üretici firmaların, ihracata yönelik olarak ithal ettikleri hammadde ya da ara mamullerin serbest bölgeler üzerinden Türkiye'ye girişi konusunda, Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü tarafından bir takım kısıtlamalar ve önleyici ve güçleştirici uygulamalar söz konusu olmaktadır. Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü, bu uygulamaların, devlet politikası gereği, ithalatın azaltılması ve ihracatın artırılması hedefi doğrultusunda yapıldığını belirtmektedir. Ayrıca, üretimde ithal hammadde ya da ara mamul yerine yerli hammadde ve ara mamul kullanılmasının teşvik edilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Genel anlamda, koşullar uygun olduğu takdirde, ithal hammadde ya da ara mamul yerine yerli hammadde ya da ara mamul kullanımı tercih edilen bir yaklaşım olmalıdır. Ancak, günümüzde, yerli sanayici ve imalatçılarımızın ihracata yönelik üretimlerinde kullandıkları kimi hammadde veya ara mamuller ya ülkemizde üretilmemekte, ya ithal edilenlere göre

düşük kalitede olmakta ya da aynı kalitede olsa da fiyatları oldukça yüksek kalmaktadır. Yüksek fiyatlı yerli hammadde ile üretim yapan bir imalatçının üretim maliyetleri artmakta ve dolayısıyla son ürünleri dış pazarlarda rekabet edememektedir. Bu anlamda, uygun koşullar (uygun fiyat, teşvikler vb.) sağlanana dek, imalatçılarımızın ihracatta rekabetçi olabilmek için uygun fiyatlı ithal hammadde veya ara mamul kullanmaları kaçınılmazdır.

Bu ithal hammadde ve ara mamullerin Türkiye'ye serbest bölgeler üzerinden sokulması uygulaması imalatçılarımıza düşük finansman maliyeti, uygun depolama, uygun fiyat dönemlerinde toplu alım ve buna bağlı fiyat indirimleri gibi avantajlar sağlayarak, ihracatta rekabet güçlerini artırmaktadır. Bu uygulamanın kısıtlanması ya da güçleştirilmesi, küresel pazarlarda rekabet edebilmek için ithal hammadde veya ara mamul kullanmak zorunda olan üretici ihracatçıların rekabet güçlerini daha da azaltacaktır.

Bunun yanı sıra, aşağıda Tablo 3.29'da da görüldüğü üzere, Mersin Serbest Bölgesi'nde yapılan dış ticaretin en önemli kalemlerini yurtdışından bölgeye ve bölgeden Türkiye'ye yapılan ticaret oluşturmaktadır. Bölge'deki bazı firmalar yalnızca yurtdışından, ihracata yönelik olarak üretimde kullanılmak üzere hammadde ya da ara mamul getirmek ve bunları Serbest Bölge üzerinden Türkiye'ye sokmak amacıyla kurulmuş ve faaliyet göstermektedir. Bu anlamda, günümüzün küresel ekonomik koşullarında bu faaliyetlerin kısıtlanması ve güçleştirilmesi serbest bölgelerin cazibesini daha da azaltacak, kullanıcı firma sayısının ve toplam işlem hacminin daha da düşmesine yol açacaktır. İşlem hacmindeki bu daralma da doğal olarak lojistik sektörünün işlem hacminin azalması sonucunu doğuracaktır.

Yıllar	Türkiye'den	Bölge'den	Yurtdışından	Bölge'den	TOPLAM
	Bölgeye	Türkiye'ye	Bölgeye	Yurtdışına	
2000	108.616.412	647.258.423	762.986.470	248.993.006	1.767.854.311
2001	92.025.011	471.694.842	527.510.645	246.559.569	1.337.790.067
2002	118.254.882	520.558.964	658.194.544	346.131.748	1.643.140.138
2003	228.653.332	869.677.229	1.114.634.997	553.346.211	2.766.311.769
2004	214.639.246	826.134.528	1.078.632.845	600.608.967	2.720.015.586
2005	202.047.577	566.079.313	792.808.540	567.245.353	2.128.180.783
2006	220.728.753	494.774.673	649.055.007	519.446.325	1.884.004.759
2007	306.653.957	663.330.926	898.422.429	687.923.582	2.556.330.893
2008	313.271.178	700.327.739	913.409.038	710.913.536	2.637.921.492

Tablo 3.29: Mersin Serbest Bölgesi Yıllar Bazında Ticaret Hacminin Dağılımı (31.12.2008 itibariyle- ABD \$)

Kaynak: MESBAŞ

Mersin Lojistik Strateji Planı çalışması çerçevesinde, Mersin Serbest Bölgesi'nin ticari ve ekonomik cazibe ve etkinliğini etkileyen sorunların incelenmesi gereklidir. Zira, uluslararası lojistik, uluslararası ticaretin bir sonucu olarak ortaya çıkmış bir türev sektördür. Mersin'de

uluslararası ticaretin en yoğun olarak gerçekleştiği odaklardan biri olan Serbest Bölge'nin işlem hacmindeki değişiklikler, doğal olarak bölgenin lojistik aktivitesini ve işlem hacmini önemli ölçüde etkileyecektir. Mersin bölgesindeki lojistik aktivitenin ve işlem hacminin artabilmesi için, bölgedeki dış ticaretin artırılması gereklidir. Bu anlamda, Serbest Bölge'nin yatırımcılar ve kullanıcılar açısından cazip olabilmesi için, Bölge'nin fiziksel şartları ve sağlanan hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi ile birlikte, bunlardan daha önemli olarak, ilgili kanun ve yönetmeliklerle belirlenen mevzuatın potansiyel yatırımcı ve kullanıcılara ticari avantaj sağlayacak teşvikler içermesi ve bu teşviklerin, diğer bölge ülkelerindeki serbest bölgelerde uygulanan teşviklerle rekabet edebilir düzeyde olması gerekmektedir. Bu konuda, ilgili kanun ve mevzuatı oluşturma yetkisine sahip olan merkezi yönetimin, uygulamaların pratikteki sonuçlarını direkt gözlemlemekte olan serbest bölge yönetici ve işleticilerinin önerilerini de dikkate alarak ve gerekli fayda/maliyet analizlerini yaparak, ilgili mevzuatı, ülkemizdeki serbest bölgeleri cazip, etkin ve rekabetçi hale getirecek şekilde düzenlemeleri yararlı olacaktır.

MESBAŞ, mevzuat ile ilgili tüm sorunlar için ilgili makamlar nezdinde gerekli girişimleri yapmış ve yapmakta olup, konuyu yakinen takip etmektedir.

c. SBBUP (Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı) sisteminin işleyişinde yaşanan sorunlar:

Çağdaş alt ve üstyapısı ve profesyonel işletmesi ile Mersin bölgesi dış ticaretinde önemli bir konuma sahip olan Mersin Serbest Bölgesi'nin, daha etkin ve verimli şekilde çalışabilmesi açısından, Bölge'deki tüm işlemlerin, tüm Bölge kullanıcısı firmaların, Bölge yönetici ve işleticisi kuruluşların bağlı olduğu bir otomasyon sistemi üzerinden bilgisayar ortamında yürütülmesinin yararlı ve gerekli olduğu açıktır.

Başta MESBAŞ olmak üzere, ülkemizdeki serbest bölge işleticisi kuruluşların da talep ve önerileri doğrultusunda, 14.08.2008 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 2008/4 sayılı "Serbest Bölge İşlemlerinin SBBUP (Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı) Yoluyla Gerçekleştirilmesine İlişkin Genelge" ile söz konusu otomasyonun serbest bölgelerde kullanımının temeli atılmıştır.

Belirtilen genelgede, SBBUP sisteminin kullanımının kapsam ve amacı; "serbest bölgelerde gerçekleştirilen faaliyetlerin, bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla elektronik ortama aktarılması, bu bölgelerle ilgili sağlıklı bir veri tabanı oluşturularak serbest bölge işlemlerinin tam olarak izlenebilmesi, serbest bölgelerden veri akışını kolaylaştıracak şekilde Dış Ticaret

Müsteşarlığı ile Serbest Bölge Müdürlükleri, kullanıcılar (İşletici/BKİ şirketler dahil), Gümrük İdareleri, Türkiye İstatistik Kurumu ile diğer ilgili kuruluşlar arasında entegrasyon sağlanması ve işlemlerin nitelikli elektronik imza kullanılarak yapılması” olarak ifade edilmektedir.

Genelgenin 2. maddesinde, serbest bölge kullanıcılarının sorumlulukları ile ilgili olarak da “Kullanıcılar, serbest bölgeler kapsamında gerçekleştirecekleri işlemleri Serbest Bölgeler Bilgisayar Uygulama Programı (SBBUP) vasıtasıyla yürütür. Kullanıcılar, müracaat esnasında elektronik ortamda verecekleri tüm bilgi ve belgelerden ve SBBUP vasıtasıyla yapacakları tüm beyanlar ile gerçekleştirecekleri işlemlerden sorumludur” denilmektedir. Bu anlamda, SBBUP sisteminin devreye girmesinden sonra, serbest bölgelerde faaliyet gösteren tüm firmaların işlemlerini bu merkezi otomasyon sistemi üzerinden yapmaları öngörülmüştür.

Yasal altyapısı, yukarıda belirtilen 2008/4 sayılı genelge ile oluşturulmuş olan SBBUP otomasyon programı, Kasım 2008’den itibaren Mersin, Antalya ve İstanbul-Trakya serbest bölgelerinde kullanılmaya başlanmıştır.

Her ne kadar, kullanım amacı, ilgili genelgede, gayet doğru şekilde tespit ve ifade edilmiş olsa da, SBBUP programının, Mersin Serbet Bölgesi’nde bugüne kadarki kullanımında karşılaşılan ciddi sorunlar nedeniyle, belirtilen amaçlara hizmet etmesinde ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır.

MESBAŞ’ın ilgili birimlerinden alınan bilgiler doğrultusunda, SBBUP sisteminde yaşanmakta olan sorunlar aşağıda belirtilmiştir:

1. İşletici kayıt kısmında, firma tarafından girilen araç bilgileri, tarife tahakkuk edebilmesi için yeterli değildir.
2. Koridor yolu ile yapılan işlemler, SBİF (Serbest Bölge İşlem Formu) girişlerinden anlaşılmamaktadır.
3. Ayrıca koridor yolu ile yapılan sevkiyatlarda, işleticiye gerekli olan araç sayısı, cinsi ve araç üzerindeki konteyner cinsi ile sayısı için, SBİF üzerinde girebilecek bir alan bulunmamaktadır. Bu bilgi, işletici hesaplarının yapılabilmesi için gereklidir; ancak SBİF üzerinde görünmediği için manuel takip edilmeye çalışılmaktadır. Bu bilgiyi girmek için SBİF üzerindeki (9) nolu haneye, ek açıklamalar kısmına bilgi yazılsa bile bu bilgiler çıktıda görünmemektedir.
4. İşletici tarafından onaylanan SBİF üzerinde onay tarih ve bilgisi yer almamaktadır.

5. Bölge içi satışlarda, firmanın kiracısına ait bilgiler sisteme girilse dahi görünmemektedir.
6. İşleticinin SBİF'leri çoklu onaylamasına olanak tanınması gerekmektedir.
7. Taşıt pulu giriş kısmında, yanlış girilme durumunda silme, düzeltme, iptal etme butonları çalışmamaktadır.
8. Bölge harici taşıt pulu müracaat formu yazdırıldıktan sonra "geri dön" butonu çalışmamaktadır.
9. Bölge harici bir araç plakası firma tarafından yanlışlıkla kendi aracı gibi girilmiş ve kaydedilmişse, işleticide bölge harici firma kaydı olarak girilememektedir.
10. İşleticiye ait depo bilgileri, veri aktarımı ile eksik veya yanlış girildiği için, kira sözleşmeleri girişlerinde sorun yaşanmaktadır.
11. SBİF raporları kısmında, stok ile ilgili kırmızı renk ile belirtilmiş sekmeler çalışmamaktadır.
12. Firmaların ticaret hacimlerinin raporlanmasında, Excel dosyası kaydı yapılamamaktadır.
13. İşleticinin açık stok sahasında ruhsatsız firmaya "Depo Kullanma Belgesi" kapsamında kiralama yapması halinde, sisteme "ürün giriş" ve "stok ilk giriş" bilgisi girişi yapılamamaktadır.
14. Deniz yolu ile gelen/giden mallarda toplam brüt kilo hanesinde hata vardır.
15. Açık parsel kira sözleşmelerinin devir işlemleri SBBUP'da yapılamamaktadır.
16. SBBUP'tan ruhsatlara ait raporlamalar alınamamaktadır. (Alım/Satım, yerli, yabancı, kiracı, yatırımcı ayrımları vs.)
17. Mersin Serbest Bölgesi rıhtımlarında işlem gören transit yüklere ait bilgi girişi SBBUP'ta yer almamaktadır. Dolayısıyla ticaret hacim rakamları eksik çıkmaktadır.

Yukarıda belirtilen sorun ve hatalar, SBBUP sisteminin verimli şekilde kullanımını imkânsız kılmakta; işletici ve kullanıcı firma arasındaki işlemlerde ve kullanıcı firmanın yaptığı işlemlerde sıkıntılara ve ayrıca önemli istatistikî bilgilerde yanlışlıklara yol açmakta, sağlıklı ve doğru bilgi edinilememesine sebep olmaktadır.

SBBUP programının kullanılmakta olduğu serbest bölgelerde yaşanan sorunlar dikkate alınarak, programdaki hataların bir an önce giderilmesi elzemdir. Bu konuda, MESBAŞ, ilgili makamlar nezdinde gerekli girişimlerde bulunmuştur.

3.3.3.2. Lojistik Köy – Serbest Bölge Etkileşimi

Mersin Lojistik Strateji Planı çalışmalarının en önemli potansiyel çıktısı olarak değerlendirilen, kurulması planlanan Lojistik Köy'ün Serbest Bölge ile ilişkileri ve Serbest Bölge'ye katkısı konusu da MESBAŞ yetkilileri ile görüşülmüştür. Bu görüşmelerde şu sonuçlar ortaya çıkmıştır:

Öncelikle, hazırlanmakta olan Mersin Lojistik Master Planı'nın, bölgedeki lojistik aktivitenin beyni konumunda olacak Lojistik Köy'ün, ildeki ve bölgedeki diğer lojistik odaklar (Liman, Serbest Bölge, Organize Sanayi Bölgesi, Toptancı Hali, diğer lojistik tesisler vb.) ile koordinasyonu ve etkin iletişiminin detaylı olarak tanımlanması gereklidir. Bu anlamda, Lojistik Köy'ün, diğer lojistik odaklarla olduğu gibi, Serbest Bölge ile de, mümkün olan tüm taşıma modları ile, etkin ve hızlı ulaşım bağlantılarının sağlanması son derece önemlidir.

Lojistik Köy'ün, diğer lojistik odaklarla etkin ulaşım bağlantılarının sağlanması zorunluluğu, Mersin için bir "Yük Ulaştırması Ana Planı" hazırlanması gerekliliğini gündeme getirmektedir. Mersin için Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış bir Ulaşım Ana Planı mevcut olmakla birlikte, bu plan yalnızca şehir içi yolcu taşımalarını kapsamakta; şehir çevre trafiğini önemli ölçüde etkilemekte olan ve şehrin kalkınmasında en önemli sektörlerden biri olan lojistik sektörünün olmazsa olmazı durumundaki yük taşıtı trafiğini içermemektedir.

Diğer taraftan, çağdaş ve etkin bir Lojistik Merkez, Mersin'in cazibesini artırarak; gerek lojistik ve gerekse ticaret açısından şehrin Dünya'da daha önemli bir konuma gelmesine katkı sağlayacak ve böylelikle ticaret ve taşıma hacmini artıracaktır. Bu da bölgeye talebi artıracığından, bundan Serbest Bölge de faydalanacaktır. Lojistik Köy ve Serbest Bölge'yi (tabii ki Mersin Limanı ile birlikte) birbirlerini tamamlayan unsurlar olarak görmek gerekir. Ayrıca, Serbest Bölge'nin kendi rıhtımlarının bulunması ve bu rıhtımlardan doğrudan genel kargo ve dökme sıvı (nebatî ve kimyasal) yüklerinin elleçlenebilmesi avantajı da, bu işlemleri tamamlayıcı olacaktır.

AB yasalarına uyum sürecinin tamamlanması ile, serbest bölgeler birer gümrüksüz dağıtım merkezine dönüşecektir. Böylelikle, Lojistik Köy'ün fonksiyonlarının bir kısmı da (özellikle hammadde ve ara malların ithalat depolanması ve transit yükler gibi) Serbest Bölge tarafından

üstlenilebilecektir. Mevcut 1. kısımdaki toplam yaklaşık 125.000 m² kapalı alanı ile Serbest Bölge, transit yükler için özellikle Orta Doğu'ya geçişte gümrüksüz depolama ve geçici stoklama bölgesi olarak önemli bir işlev üstlenecektir.

3.3.3.3. Kısa Dönem Hedefler ve Planlar

MESBAŞ tarafından, Mersin Serbest Bölgesi'nin, kısa dönemde, öncelikle mevcut sorunlarının çözülüp; otomasyonu tam olarak sağlanmış, etkin ve verimli bir serbest bölge olarak tam kapasiteyle işletilmesi hedeflenmektedir. Bu anlamda, önceki bölümlerde ayrıntılı olarak incelenmiş olan etkin demiryolu bağlantısı ve elleçleme terminalinin oluşturulması ve SBBUP programındaki sorun ve hataların giderilmesi en öncelikli konular durumundadır.

Sonrasında, 1. ve 2. genişleme alanlarının (bkz. Fotoğraf 3.40) tam olarak Serbest Bölge'ye katılması ve entegrasyonu, kullanım talepleri doğrultusunda alt ve üstyapısının tamamlanarak üç alanın entegre şekilde işletilmesi planlanmaktadır. Halihazırda, daha önce Köy Hizmetleri Böge Müdürlüğü'ne ait olan yaklaşık 60.000 m²'lik 1. genişleme alanının Serbest Bölge'ye tahsisi tamamlanmış olup, bu alanda 11.000 m²'lik bir bölümün de talepte bulunmuş olan yatırımcı firmaya tahsisi yapılmıştır.



Fotoğraf 3.40: Mersin Serbest Bölgesi Genişleme Alanları
Kısım II – 1. Genişleme Alanı, Kısım III – 2. Genişleme Alanı

2. Genişleme Alanı olarak öngörülen, mevcut Serbest Bölge'nin doğusundaki 334.000 m²'lik arazi, halihazırda % 80 hissesi Tekfen Grubu'na ve % 20 hissesi de bir devlet kuruluşu olan SÜMER HOLDİNG'e (TÜGSAŞ'tan SÜMER HOLDİNG'e geçti.) ait, TAGAŞ şirketindedir. SÜMER HOLDİNG şu anda özelleştirme kapsamında olup, TAGAŞ'taki hisselerinin Tekfen Grubu tarafından satın alınması gündemdedir. Bu satınalma gerçekleştiği takdirde, SÜMER HOLDİNG'in TAGAŞ'daki %20 hissesi de otomatik olarak Tekfen Grubu'na geçecek ve dolayısıyla, söz konusu genişleme arazisinin tümünün mülkiyeti, Tekfen Grubu'na ait olacaktır. Halihazırda MESBAŞ ile Tekfen Grubu arasında, arazinin tümünün Tekfen'in mülkiyetine geçmesi halinde, bu arazinin, ortak statüde Serbest Bölge olarak işletilmesi ve mevcut Serbest Bölge ile entegre edilmesi hususunda bir ön protokol yapılmış durumdadır. Bu durumda, bu genişleme alanı, mevcut arazide olduğu gibi devlet arazisi olmayıp, Tekfen'e ait özel mülkiyet üzerinde olacak ve işletmesi MESBAŞ tarafından yapılacaktır.

2. genişleme alanının gerçekleşmesi halinde, bu alanda yeni bir yapılanma modeli planlanmaktadır. Merkezi yönetimin, serbest bölgelerde üretime daha fazla önem verilmesi hedefi doğrultusunda, bu alanın en az %50'sinin üretim faaliyetlerine ayrılması planlanmış olup; yine büyük bir alanın da açık stok alanı olarak kullanılması ve bu sayede kapalı depolara yerleştirilemeyen büyük hacimli ve ağır proje yüklerinin bu alanda stoklanması düşünülmektedir. Bu açık stok alanı içerisinde gerek proje yüklerinin ve gerekse diğer yüklerin sağlıklı şekilde elleçleneceği bir terminal oluşturulması da düşünülmektedir. Kalan alan, ticari faaliyetlere ve kapalı depolara ayrılacak olup, kapalı depolar için mevcut Serbest Bölge'de uygulanmış ve ciddi yükleme/boşaltma ve elleçleme sorunlarına ve kapasite kayıplarına yol açmış olan alçak tavanlı, çok katlı depolar yerine, tüm Dünya'daki çağdaş uygulamalarda kullanılmakta olan yüksek tavanlı, tek katlı depoların inşa edilmesi öngörülmektedir.

Bu noktada, mevcut Serbest Bölge içerisinde yer alan ve verimsiz çalışmakta olan çok katlı depoların da, kullanım ömürleri de dikkate alınarak yıkılması ve yerlerine yüksek tavanlı tek katlı depoların inşa edilmesi yararlı olacaktır. MESBAŞ, işletici olarak böyle bir uygulamanın doğru olabileceğini düşünmekle birlikte, işletme hakkı yetki süresinin sınırlı olması nedeniyle bunu yatırım planlarına alma konusunda tereddüt etmektedir.

Yine 2. genişleme alanında, daha önce mevcut Serbest Bölge'de yapılan uygulamanın aksine, 3. şahısların kapalı depo inşa etmelerine izin verilmeyecek; depolar işletici tarafından yaptırılarak kullanıma sunulacaktır.

2. genişleme alanı özel mülkiyete ait olacağından, mevcut Serbest Bölge'dekinin aksine bu alanda kullanıcı ve yatırımcı firmalara talep etmeleri halinde tapu verilebilmesi mümkün olacaktır.

Ayrıca, Serbest Bölge'de lojistik faaliyetlerini etkin ve kontrollü bir şekilde uygulayabilmek için, Bölge içinde değişik firmalara ait depoların mümkün olduğunca tek elden işletilmesi planlanmaktadır.

Mevcut Serbest Bölge'nin işletilmesinde, elektrik, su, kanalizasyon, alt ve üstyapıların bakım ve onarımları gerçekleştirilmekte ve diğer hizmetlere yönelik günlük, haftalık, aylık ve mevsime bağlı dönemsel iş planları yapılmakta ve hizmetler verilmektedir.

Mevcut sorunların çözümü, eksikliklerin giderilmesi ve genişleme alanlarının entegrasyonunun tamamlanması ile uzun dönemli plan, Bölge'nin tam kapasite ile işletilmesidir.

MESBAŞ'ın yatırım planları, kullanıcı taleplerinin ve proje yüklerinin gelişimi doğrultusunda yapılmaktadır. 1. ve 2. genişleme alanlarına talep olması durumunda, bu bölgelerin alt ve üstyapı yatırımları hızla yapılacaktır. Ayrıca, Serbest Bölge'ye ve Serbest Bölge'den yoğun olarak denizyolu ile yük taşınması talebi oluşur ise, Serbest Bölge rıhtımı ile ilgili geliştirme ve ilave ekipman alımı da gündeme gelerek gerçekleştirilecektir. Halihazırda MESBAŞ'ın sermaye sıkıntısı bulunmamaktadır. Bu anlamda, talepler doğrultusunda yatırımların realizasyonu kısa sürede tamamlanabilecektir.

Sonuç

Mersin Serbest Bölgesi, bu master planda belirtilen sorunlarının çözümü ve yatırımlarının tamamlanması sonucunda, Mersin bölgesinde lojistiğin gelişmesine, liman hizmetlerinin artmasına, kurulacak olan Lojistik Köy'ün verimli çalışmasına ve kapasitesinin artmasına yardımcı olacak, önemli bir lojistik odak olarak görünmektedir. Serbest Bölge'de kurulacak olan yeni depolama alanlarının da çağdaş depoculuk sistemine göre inşa edilmesi ve kullanım süresi biten depoların revizyonu ile serbest bölge depolama alanlarının daha verimli kullanılması söz konusu olacaktır. Serbest Bölge'den geçecek olan ürünlerin miktarlarının artması, bölgesel taşımanın kapasitesini arttıracak ve ürünlerin milli depolara transferi ise Lojistik Köy'ün işlem hacmine katkıda bulunacaktır.

3.3.4. Mersin Toptancı Hal Kompleksi

Amaç

Raporun bu bölümünde, Mersin bölgesinin, gerek yurtiçi tüketim ve gerekse ihracat açısından önemli bir kapasiteye sahip olan yaş sebze ve meyve üretiminin en iyi şekilde değerlendirilmesi ve mümkün olan en yüksek katma değeri yaratabilmesi için, lojistik açısından yapılması gerekenlerin, mevcut durum ile karşılaştırmalı olarak ortaya konulması amaçlanmaktadır.

3.3.4.1. Mersin Yaş Meyve ve Sebze Sektörü

Mersin İli, arazi yapısı tarımsal çeşitlilik sunan, özellikle meyve üretiminde ülke ekonomisine önemli katkısı olan illerden biridir. Elverişli toprak yapısı, bitkisel üretimde sulu tarımın yaygınlığı, ılıman iklimi ve gelişmiş altyapısı ile yüksek katma değerli ürünler yetiştirilmektedir. Türkiye narenciye üretiminin %28'ini, sebze üretiminin %5'ini, meyve üretiminin %12'sini, tarla ürünlerinin %2'sini; toplamda ise Türkiye tarım üretiminin %4'ünü Mersin sağlamaktadır. Mersin, Türkiye limon üretiminin %67'sini, portakal üretiminin %19'unu, muz üretiminin %77'sini, domates üretiminin %8'ini karşılamaktadır. Bununla birlikte ülkemiz greyfurt ihracatının %32'si, portakal ihracatının %30'u, limon ihracatının %29'u, mandarin ihracatının %18'i, toplamda narenciye ihracatının %27'si, patates ihracatının %38'i ve biber ihracatının %8'i Mersin firmaları tarafından gerçekleştirilmektedir².

T.C. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Mersin Tarım İl Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda hazırlanan MTSO 2007 Mersin Ekonomik Raporu içinde yer aldığı şekliyle, Mersin'de 2007 yılında (2008 raporu henüz tamamlanmamıştır) sebze ve meyve ekimi yapılan alanlar ve bu alanlardan elde edilmiş olan üretim miktarları Tablo 3.30'da verilmiştir.

Diğer taraftan, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre, Mersin'li firmalarca 2008 yılında yapılmış olan yaş meyve ve sebze ihracatının toplam tutarı 380.578.073 Amerikan Doları olup; Mersin, Türkiye'nin yaş meyve ve sebze en yüksek ihracat yapan ikinci ili (birinci Hatay 460.976.185 Amerikan Doları) durumundadır. Yine TİM verilerine göre, Türkiye'nin 2008 yılındaki toplam yaş sebze-meyve ihracatının (1.770.762.000 Amerikan Doları) %21,5'i Mersin'li firmalarca yapılmıştır.

² Mersin Ticaret ve Sanayi Odası 2007 Mersin Ekonomik Raporu – Tarım ve Ormancılık

	Ekim/Dikim Alanları (Hektar)	Üretim Miktarı (Ton)
SEBZE ÜRÜNLERİ	24.059	1.373.940
Açık Sebze Alanı	15.408	692.814
Soğan (Kuru)	529	9.548
Biber	1.672	33.154
Domates	6.149	528.420
Fasulye	2.205	21.087
Bezelye	838	7.222
Hıyar	847	33.165
Kabak	392	11.310
Patlıcan	931	29.649
Bakla	1.584	9.584
Karpuz	263	9.675
Örtü Altı Sebze Alanı	8.651	681.126
Domates	2.352	242.594
Hıyar	1.061	122.870
Patlıcan	818	55.639
Biber	1.984	125.840
Kabak	609	24.675
Karpuz	1.827	109.508
MEYVE ÜRÜNLERİ	100.578	1.699.473
Elma	4.629	64.594
Kayısı	6.371	65.912
Şeftali	3.948	75.482
Üzüm	22.208	256.840
G. Antep Fıstığı	549	1.036
Çilek	3.754	141.240
Muz	2.416	144.717
Limon	13.677	435.652
Portakal	8.595	273.067
Mandalina	3.683	96.468
Altıntop	626	24.402
Zeytin	30.121	120.063
GENEL TOPLAM	350.269	3.910.801

Tablo 3.30: Mersin İli 2007 Yılı Yaş Sebze-Meyve Üretimi

Yukarıdaki verilerden de görüleceği üzere, yaş meyve ve sebze ticareti, Mersin ekonomisi için gerek yurtiçi ve gerekse dış ticaret anlamında önemli bir konuma sahiptir. Dolayısıyla, Mersin ve bölgesinden yaş meyve ve sebze lojistiğinin, mümkün olan en yüksek katma değer yaratılması amacıyla, çağdaş bir şekilde ele alınması gereklidir.

3.3.4.2. Mevcut Durum

Mersin’de yaş meyve ve sebze hareketinin en yoğun olarak gerçekleştiği merkez, Toptancı Hal Kompleksi’dir. Mersin Lojistik Strateji Planı Raporu’nun 1. bölümünde de belirtilmiş olduğu gibi, Mersin Toptancı Hal Kompleksi, yaklaşık 1.500.000 m² alan üzerine kurulmuş olup; 3 bölümden oluşan organize ticaret bölgesinin içinde yer almaktadır.

Bu ticaret bölgesi, toplam 1.205 işyerinden oluşmaktadır. Bu işyerlerinin 414 adedi sebze-meyve komisyoncusu, 211 adedi çok amaçlı dükkân (iç ve dış ticaret, paketleme vb.) ve 580 adedi de sevkiyatçı tüccar (diğer gıda ürünleri toptancıları) konumundadır. Kompleks, mevcut toplam alanı ve işyeri sayısı ile, Hamburg’dan (1.245 işyeri) sonra Avrupa ve Ortadoğu’nun en büyük hal kompleksidir. Komplekste, 2008 yılı itibariyle, günde 1500-2000 Ton sebze-meyve işlem görmektedir.

Hal Kompleksi, Mersin Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılmış olup, sebze-meyve dışı gıda toptancıları ve sevkiyatçıların bulunduğu bölümler, kompleksin faaliyete geçişinden kısa süre sonra özel mülkiyete satılmıştır. Sebze ve meyve komisyoncularının bulunduğu alan ise halihazırda Büyükşehir Belediyesi’nin mülkiyetinde olup, işyerleri Belediye tarafından komisyonculara kiralanmaktadır.

Bölgedeki yaş meyve ve sebze ticareti hacminin önemi dolayısıyla, 1985 yılında, o dönemin yerel yönetimi tarafından, Mersin için, tüm alt ve üst yapılarıyla, çağdaş anlamda bir hal kompleksinin projeleri hazırlanmıştır. Sonrasında, yerel yönetimin değişmesi ile, daha önce hazırlanmış olan bu kapsamlı proje uygulanamamış, ancak belirlenen alan üzerinde çok daha basit şekilde işyerleri oluşturulmuş ve Toptancı Hal Kompleksi, bu haliyle Ağustos 1992 tarihinde faaliyete geçirilmiştir. Faaliyete geçiş aşamasında komplekste çalışmaya başlayan işyeri sahiplerinden alınan bilgiye göre, işyerleri yalnızca duvarları ve çatısı bitirilmiş, boş depo hacimleri olarak teslim edilmiş, işyerlerinin tüm iç bölümlenmeleri (ofisler vb.), ince işleri (zemin döşemeleri, kapı-pencere, depo kapısı, panjurları vb.) teslim sonrasında işyeri sahipleri tarafından kendi tercihleri ve olanaklarına göre tamamlanabilmiştir.

Bu anlamda, Mersin Toptancı Hal Kompleksi, başlangıçta, bölgenin yüksek meyve-sebze üretiminin en verimli şekilde değerlendirilmesi anlamında doğru ve gerekli bir proje olarak ortaya çıkmakla birlikte; uygulama doğru şekilde gerçekleştirilememiştir. Hal, bugünkü haliyle, söz konusu katma değeri yaratacak çağdaş bir sebze-meyve işleme, paketleme ve depolama tesisi olmaktan uzak bir durumdadır.

Mersin Yaş Sebze ve Meyve Komisyoncuları Derneği’nden alınan bilgilere göre, Hal Kompleksi’ne gelen sebze ve meyveler, burada ya araç üzerinden hiç indirilmeksizin, gerekli

bürokratik işlemler yapıldıktan sonra, direkt sevkiyatçılara gönderilmekte; ya da indirildikten sonra çok kısa süre (1 veya maksimum 2 gün) beklemekte ve sonrasında yine sevkiyatçılara gönderilmektedir. Mevcut hal kompleksi bünyesinde, birkaç işyeri sahibinin işyerleri içerisinde kendi olanakları ile yaptırdığı, çok küçük kapasiteli (100-200 kasalık) hacimler dışında, soğuk hava depolama olanağı bulunmadığından, ürünlerin burada daha fazla bekletilmesi mümkün olamamaktadır. Bu noktada, Hal Kompleksi, yaş meyve ve sebze açısından, bir işleme merkezi fonksiyonu sağlamamakta, ancak bölgedeki üretimin toplanarak resmi anlamda kayıt altına alındığı ve sonrasında bekletilmeksizin ilgili sevkiyatçılara dağıtıldığı bir bölge olarak çalışmaktadır.

Diğer yandan, lojistik açısından değerlendirildiğinde, mevcut hal kompleksi halihazırda şehir yerleşim ve konut bölgesinin içerisinde kalmış olup, komplekse giriş çıkış yapan yük aracı trafiği, şehir trafiğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Gerek iç piyasaya, gerekse ihracata yönelik olarak meyve ve sebzenin depolanması, işlenmesi, ambalajlanması ve sevkiyatı, bölgedeki tedarikçi tüccar ve sevkiyat şirketlerinin kendi tesislerinde yapılmaktadır. Dış ticarete yönelik depolama için, Mersin Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı olarak 5.861 m² soğuk depolama alanına sahip A tipi genel gümrük antrepo'su mevcuttur. Görece büyük ölçekli bazı firmaların tesislerinde bu işlemler olabildiğince çağdaş ve verimli şekilde gerçekleştirilmeye çalışılmakla birlikte, küçük ölçekli firmalarda ciddi verim kayıpları ve dolayısıyla üretimin değerlendirilemeden kullanılamaz ve satılamaz hale gelmesi söz konusu olmaktadır. Fire oranının artması nedeniyle de ciddi kayıplar söz konusu olmaktadır. Diğer taraftan, söz konusu işlemlerin bu şekilde çok sayıda firmanın tesislerinde birbirinden bağımsız olarak sürdürülmesi; Mersin'de genel anlamda lojistik sektöründe yaşanmakta olan, dağınıklık, çok başlılık ve ölçek küçüklüğü sorunlarını da beraberinde getirmektedir.

Bunların yanı sıra, Mersin bölgesinde, yaş meyve ve sebzenin üretimi, işlenmesi, ambalajlanması ve sevkiyatında yeterince çağdaş ve etkin sistemlerin kullanılmaması, nihai tüketiciye ulaşan ürünün kalitesinde sorunlara yol açmaktadır. Bu yüzden, Mersin, halihazırda Türkiye'nin Doğu ve Kuzey bölgelerine ürün tedarik etmekte olup; geçmişte sebze ve meyveyi Mersin bölgesinden temin etmekte olan, başta İstanbul olmak üzere, Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi gibi gelir seviyesinin görece yüksek olduğu bölgelere sebze ve meyve sevkiyatı, toplam ürün kalitesinin daha yüksek olduğu Antalya bölgesinden yapılmaktadır. Yine Mersin'den sebze ve meyve ihracatı yapmakta olan büyük şirketlerin yetkilileri ile yapılan görüşmelerde, bu şirketlerin de, Mersin bölgesinde yetişen ürünlerin kalitesinde yaşanan sorunlar nedeniyle, ihracata yönelik satın almalarını Antalya'dan yapmakta oldukları öğrenilmiştir.

Sonuç

Mersin ve bölgesinin, gerek iç piyasa ve gerekse ihracat açısından önemli konumdaki sebze ve meyve üretiminin en verimli şekilde değerlendirilmesi ve mümkün olan en yüksek katma değerlerin yaratılabilmesi için, kurulması planlanan Lojistik Köy bünyesinde, yaş meyve ve sebze işlenmesi, ambalajlanması, depolanması ve sevkiyatı için üretimin gelişimine paralel olarak uygun büyüklükte ayrı bir bölüm ayrılması ve burada gerekli çağdaş tesisler (ürün tiplerine uygun soğuk hava depoları, yükleme/boşaltma rampaları, işleme, ayrıştırma, paketleme tesisleri vb.) oluşturularak toplama, işleme, depolama ve dağıtımın tek noktadan yapılması son derece faydalı olacaktır. Bu anlamda, raporun 2.1. bölümünde görüleceği üzere, Lojistik Köy'de ilk 5 yılı içeren başlangıç aşamasında, toplamda brüt 150.000 m² (net 100.000 m²)'lik bir alanın sebze-meyve ve çiçek hali olarak ayrılması öngörülmüş olup; 20 yılın sonunda bu alanın net 200.000 m²'ye ulaşması planlanmıştır. Ayrıca yine başlangıçta brüt 60.000 m² (net 40,000 m²)'lik soğuk hava depoları inşa edilmesi öngörülmüş olup, planlanan gelişim doğrultusunda, 20 yılın sonunda Lojistik Köy'de toplam brüt 240.000 m² (net 160.000 m²)'lik soğuk hava deposunun bulunması hedeflenmiştir.

Mersin Lojistik Köyünde kurulacak olan sebze meyve ve çiçek halinin şehir içinde kalmış bulunan mevcut halin çalışmasını aksatmayacak şekilde kademeli olarak inşa edilmesi, yaratılacak olan fiyat avantajı ile başlangıçta güçlü toptancıları çekmesi planlanmalıdır. Başlangıç çalışması tamamlandığında da, Mersin Belediyesi'nin mevcut hal çalışanlarına bir ihtarda bulunarak ve belli bir süre tanıyarak halin Lojistik Köye taşınmasını hızlandırması yerinde olacaktır. Bu yönlendirmenin, Ha'le giriş-çıkış yapan araçların ödediği giriş-çıkış ücretlerinin arttırılması veya kiraların yükseltilmesi gibi yöntemlerle desteklenmesi mümkündür. Hal alanının başka bir amaçla kullanılması, örneğin geniş bir fuar, eğitim veya spor alanı olarak kullanılması da, Mersin Büyükşehir Belediyesi tarafından gündeme getirilmelidir.

3.4. PİLOT PROJE

Amaç

Mersin Lojistik Strateji Planı'nda yer alması istenen bir diğer çalışma da, Mersin'de bulunan ve lojistik sektöründe büyüme hedefi olan bir şirkete, iş geliştirme konusunda destek verecek bir örnek çalışma, yani bir Pilot İş Geliştirme Projesi hazırlanmasıdır.

İstanbul ilimizde bile, az sayıda lojistik şirket kurumsallaşmasını ve yönetim altyapısını tamamlamış, çağdaş iş yapma şekillerini benimsemiş ve yabancı rakipleriyle rekabet edebilir hale gelebilmiştir. Bu şirketler, öncelikle holdingler tarafından kurulmuş, merkezi yönetilen, genel şirketler grubu sistematığı altında gelişen ve çağdaş iş yapma şekillerini kullanabilen şirketlerdir. Omsan Lojistik, Borusan Lojistik, Yurtiçi Lojistik, Aras Lojistik, Netlog Lojistik bu kapsam içine giren şirketlerdir. Diğer bir grup da, yüksek eğitim görmüş şirket sahiplerinin fiilen yönetici olarak çalıştığı ve herhangi bir grubun desteğini almadan kendi çalışmalarlarıyla şirketlerini büyüten, orta kademe yönetimlerini kısmen profesyonel yöneticilere bırakmış şirketlerdir. Yabancı ortaklıklarla şirket kurumsallaşmasının geliştirildiği, dış teknolojiye ulaşılmış, bilgi sistemlerini gerektiği gibi kullanan şirketler bu grup içine girmektedir. Ekol Lojistik, Balnak Lojistik bu gruba örnek olarak gösterilmektedir.

Bu şirketler dışında kalan çok sayıda büyük şehir şirketi ve Anadolu'da kurulmuş hemen hemen tüm şirketler de, bir aile şirketi, hatta bir şahıs şirketi yapısında iş yapmaya çalışmaktadır. Bu şirketler küçükten büyümüş ve genel ekonomik konjonktürün fırsatlarını değerlendirerek kendi kaynaklarıyla büyümeye çalışan kuruluşlardır. Genel olarak bakıldığında, bu tip yerel lojistik şirketlerde gözlenen yapı şu şekildedir;

1. Şirketlerin kurucusu genellikle nakliye veya gümrükleme işi ile başlayan kişilerdir. Az sayıda araçla veya küçük bir depo ile başlamışlar ve kazandıklarını işlerine yatırarak, borçlanmaktan çekinmeyen gözü kara ve riskli bir çalışma sistemi ile işlerini büyütmüşlerdir.
2. Kaynakların kısıtlı olması nedeniyle başlangıçlar küçük olmuş ve büyüme hızları yüksek dahi olsa, ulusal lojistik şirketlerle rekabet edebilir ölçeğe ulaşamamışlardır.
3. Faaliyet alanları yerel kalmış ve yerel rekabet içinde büyümeye çalışmışlardır.
4. Verdikleri hizmet, lojistiğin bir operasyonu ile başlamış, diğer operasyonların devreye girmesi gündeme geldiğinde, aynı şirket içinde hizmet vermek yerine başka isimli

şirketler kurarak yönetimi çok şirketli ve karmaşık bir yapıya sokmuşlardır. Kurulan yeni şirketlerin yöneticileri yine yakın akrabalarından seçilen kişiler olmuş, bu nedenle işi bilmeyen yöneticiler iş başına akrabalıklarından dolayı yerleştirilmiştir.

5. Şirketlerde eleman sirkülasyonu azdır. Dışarıdan profesyonel eleman temin edilmesi yerine, mevcut şirket çalışanlarının bir üst sorumluluğa geçirilmesi ile yaşlı ve kendini geliştiremeyen bir personel kadrosu oluşmuştur.
6. Çalışanlar yeni iş yapma şekillerine alışkın olmadıkları için, özellikle bilgi sistemlerinin bu şirketlerde kullanımı zorunlu olarak muhasebe yazılımları ile başlamış, ancak operasyonel programlar sisteme dahil edilememiştir. Şirketlerde yazılım kullanımı ancak rakiplerinin tesiriyle artmaktadır.
7. Üst yönetim veya şirket ortakları günlük operasyonları takip etmek zorunda kalmışlardır. Bu da yönetimin geleceğe dönük iş geliştirme planları yapmasına imkan vermemiştir.
8. Ulaşılan noktanın, geçmişte başlanılan noktadan daha iyi olması, şirket sahiplerine bir yeterlilik duygusu vermiş ve şirketleri büyüten işbirlikleri yerine rekabet, şirket birleşmeleri yerine yeni yatırımlar gündeme gelmiştir.
9. Yerel başlayan işler, diğer şehirlerde uzaklıktan dolayı kontrolün kaçacağı, işin başına kimin geçirileceği belirlenememesi nedeniyle yayılamamış, ulusal ölçüğe ulaşamamıştır.
10. İşleri gereği uluslararası iş ortaklığı yapan veya uluslararası hizmetler veren, yabancı şirketlerle ortaklık yapabilecek kapasiteye sahip parmakla gösterilebilecek kadar az sayıda şirket, bu yapı dışına çıkma çabası göstermektedir.

Mersin İli'nde faaliyet gösteren, Mersin merkezli taşımacılık ve lojistik şirketleri de aynı yapıya sahiptir. Bu yapının dışına çıkan tek Mersin şirketi İmisk Grup olmuştur. İmisk Grup, farklı isimli şirketler olarak, ancak aynı yönetim altında çalışan, kurumsallaşmasını tamamlamış bir örnek olarak değerlendirilmektedir.

Master planın bu bölümü, Mersin'de bulunan şirketlerin bu potansiyele sahip olduklarını kabul etmekte olup; kendilerini geliştirerek küresel lojistik hizmetleri verecek şekilde yapılandırılmalarının önündeki engelleri kaldırarak, profesyonel bir yönlendirmeye işlerini geliştirecek bir pilot uygulama ortaya koymayı amaçlamıştır.

Bu projede, Mersinde bulunan farklı şirketlerin yapıları incelenmiş ve kurulması gereken yeni yapılanmalarında yol gösterici olacak, işlerini geliştirmelerinde kullanabilecekleri bir örnek hazırlanmıştır.

3.4.1. Şirket

Mersin'de incelenen şirketlerin bilgileri ortak bir platformda değerlendirilmiş, ve sonrasında sanal bir şirket yapılandırılmış, bu ortak bilgilerden ortaya çıkan şirketin mevcut durumunda iyileştirilmesi gereken hususlar belirlenmiş ve bir iş planına bağlanmıştır. Kullanılan bilgilerin bazıları şirketlere ait gerçek bilgiler olup, şirketlerin gizli kalma istekleri üzerine bazı bilgiler sadece öngörülmüş veya farklı şirket bilgileri kullanılmıştır.

Oluşturulan sanal şirketin mevcut durumdaki ünvanı "MERLOP Şirketler Grubu" olarak belirlenmiştir. Şirketin yapısı ile ilgili bilgiler aşağıda verilmiştir.

3.4.1.1. Şirketin Tarihçesi

MERLOP Şirketler Grubu, fiili olarak birbirleri arasında sermaye paydaşlığı olmayan, yani bir holding yapısına girmeden, birden fazla şirketin aynı ortaklar tarafından yönetildiği şirketlerden oluşmaktadır. Bünyede, şu hizmetleri veren 5 şirket bulunmaktadır.

MERTAŞ Uluslararası Kara Taşımacılığı A.Ş

MERLİM Liman Hizmetleri A.Ş.

MERDEP Antrepoculuk A.Ş.

MERDEM Demiryolu Taşması A.Ş.

MERDAĞ Dağıtım A.Ş.

MERTAŞ grubun ilk kurulan şirketidir. Uluslararası taşımacılık yapmak için Mersin Limanı'na gelen konteynerlerin Irak, İran ve Suriye'ye taşınması amacıyla kurulmuştur. Ali Mersinlioğlu tarafından 10 adet TIR satın alınarak 1986 yılında işe başlamış ve daha sonra artan iş kapasitesi ile yurt içi taşımalarda devreye girmiş ve şirket, satın alınan yeni araçlarla ve bölgeden uzun süreli kiralanan araçlarla büyümüştür. Bu gün için MERTAŞ'ın 50 öz mal ve 20 kiralık TIR'ı bulunmaktadır. Şirketin Genel Müdürü Ali Mersinlioğlu'dur

Artan liman hareketinin sonucunda, TCDD Liman İşletmesi tarafından verilen hizmetlerin yetersizliği görülmüş ve Ali Mersinlioğlu, liman içinde kullanmak üzere iki adet Stacker (konteyner forklifti) satın alarak liman içinde özel çalışma izni elde etmiş, kendi taşıyacağı konteynerlere, ve boş zamanlarında diğer şirketlere bedeli karşılığında hizmet vermek üzere liman içinde çalışacak MERLİM A.Ş.'yi 1990 yılında kurmuştur. Bu şirketin en büyük ortağı kendisi olmak üzere kardeşi İsmail Mersinlioğlu'nu bu işin başına yerleştirmiş, ve kendisine Genel Müdürlük görevini vermiştir.

Dış ticaret hacminin artması ile Mersin İli'nde çalışan forwarderlar, müşterilerinin gümrüklü antrepo ihtiyacının olduğunu gündeme getirmişler ve yurt içi taşımacılığın da verdiği avantaj ile Ali Mersinlioğlu, limana yakın bir arazi satın alarak 2.000 m²'lik bir depo inşaatı yaptırmış ve MERDEP A.Ş.'ni kurarak antrepo hizmetleri vermeye karar vermiştir. 1995 yılında kurulan MERDEP A.Ş.'de en büyük hissedar Ali Mersinlioğlu olmak üzere, 3. kardeşi Hüseyin Mersinlioğlu'nu bu işin başına Genel Müdür olarak yerleştirmiştir.

2000 yılında demiryollarında iş kapasitesinin artması ve özel vagon kullanımının teşvik edilmesi ile Ali Mersinlioğlu, demiryolu taşımasına da başlama kararı vermiş ve yurt dışından satın aldığı 40 adet kullanılmış vagon ile Mersin'de antreposunun bulunduğu, yanından demiryolu geçen arazide bir vagon elleçleme tesisi kurarak MERDEM A.Ş.'yi devreye sokmuştur. Demiryolu taşımacılığı ve elleçleme alanında açık ve kapalı depolama yapmayı amaçlayan bu şirket için, yeğeni Kemal Mersinlioğlu'nu görevlendirmiş, işin başına Genel Müdür olarak yerleştirmiş ve büyük hissedarın kendisi olduğu yeni şirket faaliyete başlamıştır.

Ali Mersinlioğlu, Mersin'de nüfusun artması ile zincir mağazaların ve süpermarketlerin çoğalması sonucu, şehir içi dağıtımın önemli bir iş alanı olduğunu görmüş ve 2004 yılında antreposunun olduğu alanda 2.000 m²'lik bir depo daha inşa ederek, hızlı tüketim malzemelerinin şehir içi dağıtımı ile ilgili 10 kamyonetlik bir dağıtım filosu ile birlikte çalışmaya başlamıştır. MERDAĞ A.Ş. bu amaçla kurulmuş ve diğer yeğeni Murat Mersinlioğlu da bu işin başına Genel Müdür olarak yerleştirilmiştir.

Bu gün 200 kişiye yakın personeli, 5 farklı şirketi ile Mersin'de lojistik konusunda çalışmalar yapmaktadır.

Şirketlerin geçmiş 5 yıllık ciroları ve vergi öncesi net kârları, kâr marjları, çalışan kârlılığı şu şekildedir;

Ciro (1000 \$)	MERTAS	MERLİM	MERDEP	MERDEM	MERDAG
2004	8.000	1.000	2.000	1.000	1.500
2005	10.000	1.500	2.500	1.200	2.500
2006	12.000	2.000	3.000	1.300	4.000
2007	13.000	2.200	4.000	1.500	6.000
2008	14.000	2.400	5.000	1.600	8.000
Kar (1000 \$)					
2004	560	100	60	30	15
2005	600	135	100	48	75
2006	720	160	120	52	160
2007	650	176	200	90	300
2008	560	120	300	128	720
Kar (%)					
2004	7	10	3	3	1
2005	6	9	4	4	3
2006	6	8	4	4	4
2007	5	8	5	6	5
2008	4	5	6	8	9
Çalışan Sayısı					
2004	200	40	20	20	40
2005	230	40	22	23	45
2006	235	50	26	30	50
2007	250	50	30	35	60
2008	260	55	30	38	70
Kar/çalışan (1000 \$)					
2004	2,8	2,5	3	1,5	0,38
2005	2,61	3,38	4,55	2,09	1,67
2006	3,06	3,2	4,62	1,73	3,2
2007	2,6	3,52	6,67	2,57	5
2008	2,15	2,18	10	3,37	10,29

Tablo 3.31: Ali Mersinlioğlu'nun Kurduğu Şirketlerin Son 5 Yıllık Finansal Figürleri

3.4.1.2. Mevcut Yapı

1. Lojistikte farklı alanlarda hizmet veren, 5 farklı şirket grubunun tek ortak noktası Ali Mersinlioğlu'dur. Kararlar onun diğer şirket genel müdürleri ile bire bir görüşmesi

sonucunda tek taraflı olarak alınmaktadır. Grubun 5 şirketinin de ayrı ayrı genel müdürleri olsa da şirketin yönetimi Ali Mersinlioğlu tarafından yapılmaktadır.

2. Şirketin muhasebesi, Ali Mersinlioğlu'nun sürekli çalıştığı yer olan MERTAŞ adresindeki bilgisayarda, ayrı ayrı şirketler hesabı açılarak tutulmaktadır. Diğer dört şirketin olduğu yerde günlük kasa işlemleri yapılmakta, fatura kesilmekte ve tüm evraklar merkeze taşınmaktadır.
3. Şirketlerin bütçe planlamaları ve projeksiyonları yoktur. Kapasite planlamaları ve yatırım planlamaları yapılmamaktadır. İhtiyaçlar anlık ortaya çıkmakta ve o anki ekonomik koşullara göre karşılanmaktadır.
4. Şirketlerin uzun dönem iş planları da bulunmamaktadır. Bu plana uygun kaynak planlaması da yapılamamaktadır.
5. Şirketlerin her birinin hizmetlerinin verildiği ayrı ayrı web siteleri yoktur. MERTAŞ web sitesi altında ayrı sayfalarda bu şirketlerden bahsedilmektedir.
6. Şirketlerin muhasebe operasyonların takip edildiği SOFT marka bir yazılım kullanılmaktadır. Şirketler muhasebelerini, LKS muhasebe programında tutmakta ve girişlerin tümü elle yapılmaktadır. Bu yazılımın modüller halinde satılan uluslararası kara taşıması modülü MERTAŞ için, depo yönetimi modülü MERDEP için, vagon yönetimi modülü MERDEM için satın alınmıştır. MERLİM ve MERDAĞ herhangi bir yazılım kullanmamaktadır.
7. Şirketler içinde bir İK yöneticisi bulunmamaktadır. Personel işe alımları ve işten çıkartmaları, genel müdürlerin talepleri üzerine Ali Mersinlioğlu tarafından karara bağlanmaktadır.
8. Şirketler arasında herhangi bir rotasyon uygulaması yapılmamaktadır. Eleman ihtiyacı, şirket içindeki elemanların bir üst kadroya yükseltilmesi ile ve yerlerine düşük ücretli alt seviye elemanlar alınarak gerçekleştirilmektedir.
9. Şirket genel müdürleri, kendi işleri ile ilgili olan derneklere üyedir, ancak dernek yönetimlerinde görev almamaktadır. Bu derneklerde şirketi, zamanı elverdiği kadar Ali Mersinlioğlu temsil etmekte, ancak verimli çalışmalarda bulunamamaktadır.
10. Şirket bünyesinde aktif bir pazarlama grubu oluşturulmamıştır. Kendilerine gelen talepleri karşılayacak bir sipariş değerlendirme operasyonu söz konusudur. Şirket herhangi bir reklam çalışması yapmamaktadır.

11. Hizmetlerin farklı şirketler tarafından verilmesi nedeniyle, birbirine değen hizmetlerin talep edilmesi durumunda, müşterilerle farklı operasyon elemanları muhatap olmakta ve karmaşa yaratılmaktadır.
12. Şirketler, Mersin bölgesindeki fuar çalışmalarına ortaklaşa, küçük tek bir stand ile katılmaktadırlar. Şirket içinde bir pazarlama veya halkla ilişkiler grubu olmadığı için yeterli kalite ve verim sağlanamamaktadır.
13. Şirketlerin bilgi sistemlerini geliştiren bir ekibi yoktur. Bu konuyla ilgilenen mevcut tek eleman, programların ve verilerin yedeklemelerinin yapılmasına ve teknik sorunların çözümüne dönük çalışmaktadır. Yazılımların geliştirilmesi ve raporlama sağlanması konusunda, yazılım firmalarının desteği pahalı görülmekte ve destek alınmamaktadır.
14. Şirketlerin tüm gelirleri aynı hesapta toplanmakta ve tüm ödemeler bu hesaptan Ali Mersinlioğlu'nun imzası ile yapılmaktadır. Nakit planlaması, nakit değerlendirilmesi yapılmamakta, nakit ihtiyacı kısa dönemli banka kredileri ile sağlanmaktadır.
15. Çalışanların iş süreçleri içindeki görevleri tanımlanmamıştır. Birçok işten sorumlu birden fazla kişi olmasına karşılık, bazı işlerin sorumlularının tanımlanmaması, zaman kaybına ve kaynak israfına yol açmaktadır.
16. Şirketler, mesleki eğitim ve kişisel gelişme eğitimleri de almamaktadır. Şirket çalışanlarının bir kariyer planlaması olmadığı için, eğitimleri de planlanamamakta ve herhangi bir eğitim programından yararlanamamaktadırlar.
17. Çalışanların performanslarının değerlendirilmesi herhangi bir kritere veya ölçüme dayanmadan yapılmaktadır. Çalışanlar, benzer işlere farklı ücretlerin ödenmesinden veya yıl sonlarında objektif olmayan ücret artışlarından dolayı huzursuzdur. Yaptıkları çalışmanın doğru değerlendirilmemesinin sıkıntısını yaşamaktadırlar.
18. İşe başlayan personel için bir oryantasyon programı bulunmamaktadır. Yeterince işbaşı eğitimi almayan personelin yaptıkları hatalar, müşteri memnuniyetsizliklerine ve hatta kayıplara neden olmaktadır.
19. Şirketler içinde sigortalama da yeterince yapılamamaktadır. Sigorta ücretlerinin yüksek olması nedeniyle, sadece taşıma araçlarının zorunlu sigortaları ve kaskoları yapılmakta; diğer araçların ve deponun sigortaları ihmal edilmektedir. Stoklanan malzemelerin sigortaları müşteri talebi olursa yapılmakta, yoksa yapılmamaktadır.

20. Limanda kullanılan ekipmanların ve vagonların bakım onarım çalışmaları planlanmamakta, koruyucu bakımları ihmal edilmekte ve bu nedenle iş durdurucu arızalarla karşılaşılmaktadır.
21. Yönetim Kurulu veya İcra Kurulu toplantıları gibi üst yönetim toplantıları yapılmamakta, aylık faaliyet raporu hazırlanmamakta, genel gidiş takip edilmemektedir. Muhasebe sisteminin yavaş çalışması ve kayıtların gecikmesi nedeniyle hesaplara ve muhasebeye dayanan raporların bile temin süresi uzamakta; bu da kayıplara neden olmaktadır.
22. Şirketlerarası ve şirket içi iletişim sözlü veya telefon kanalı ile yapılmaktadır. Çalışanların çoğu şirket telefonu kullanmakta, ancak yazılı iletişim bulunmamaktadır. Bu da unutmalara ve yanlış anlaşılmalara yol açmakta, hizmet kalitesini düşürmektedir.
23. Şirket içinde giderler tam olarak gösterilmemektedir. Biri vergi gereği tutulan muhasebe, diğeri de Ali Mersinlioğlu'nun istediği formatta olmak üzere çift muhasebe kaydı tutulmakta, çalışanların ücretleri çoğunlukla asgari ücretten ödenmekte, farklar açıktan karşılanmaktadır. Açık ödemeleri karşılamak üzere çeşitli hizmet ve sarf malzemeleri faturaları temin edilmektedir.
24. MERTAŞ web sitesinde, çok önceden belirlenmiş şirket vizyon ve misyonu yer almakta olup, şirket çalışanlarının bu vizyon ve misyonu bilmedikleri ortaya çıkmıştır. Şirketin web sitesindeki değerler de yalnızca taşımacılığa ilişkin değerler olup yeni hizmetleri içermemektedir.
25. Şirketler içinde yetki ve sorumlulukların net olarak belirlenmemiş olması nedeniyle karar alma mekanizmaları kurulmamıştır. Nihai kararın Ali Mersinlioğlu tarafından verilmesi alışkanlığı, şirketler büyüdükçe değiştirilmemiş olup, zaman kaybına ve gecikmelere yol açmaktadır.
26. Şirketler iş bağlantılarını sözleşmelerle yapma alışkanlığını kazanmamışlardır. Teklif mektuplarının onaylanması suretiyle yapılan iş bağlantıları, sorunlar çıkarmakta ve bu durumun hukuki sonuçları olmaktadır.

3.4.1.3. İş Geliştirme Çalışmaları

Her organizasyonun iş geliştirme stratejisi diğerinden farklıdır. Bu nedenle bir şirkete veya şirketler grubuna yönelik iş geliştirme çalışmaları için yapılması gerekenler şu şekilde belirlenmektedir;

1. Mevcut durumun belirlenmesi yapılacak olan ilk çalışmadır. Bu çalışma için şirketin;
 - a. Mevcut yöneticilerinin tümünün değerlendirilmesi yapılmalıdır. Yaptıkları işlerin tanımlanması, aldıkları kararların kimleri etkilediği, yetkileri, sorumluluk alanlarının sınırları, gelecekte işin büyümesine uygun yetkinliklerinin olup olmadığı, bilgi birikimleri ve eksiklikleri çıkartılmalıdır.
 - b. Organizasyon şeması da bu adımda hazırlanmalıdır. Kimin kime raporlama yaptığı ortaya çıkartılmalıdır.
 - c. Şirketin iş süreçlerinin tanımlanması üçüncü adımdır. Bu adımda henüz ortada olmayan bir müşterinin yaratılmasından başlayıp, ona verilecek hizmetin tamamlanıp hizmet bedelinin tahsil edilmesine kadar geçen sürecin haritası çıkartılır. Genellikle birbirine benzemeyen süreçler, bu çalışma sonunda belli noktalarda birleşir ve ortak süreç halini alır. Bu nedenle süreç haritasının çizilmesi, her süreç adımı için gerekenlerin belirlenmesi şarttır. Süreç içinde, söz konusu operasyonun kimler tarafından, hangi bilgi ile başlatıldığı, hangi bilgilerin kullanılarak işlemin yapıldığı ve işlem sonrası hangi bilgilerin, sürecin hangi noktasına transfer edileceği belirlenir.
 - d. Dördüncü adım; sürecin her adımının şirket tarafından mı yapılacağı veya dış kaynak mı kullanılacağı (outsource) kararının verilmesidir. Dış kaynak kullanımı, şirketlerin verimliliğini arttıran bir uygulamadır ve belirli bir ekonomik avantaj yaratılmasa bile değerlendirilmeli ve hizmet outsource edilmelidir. Bu çalışmanın ardından şirketin temel iş süreci ortaya çıkmaktadır. Bu noktada, hizmetlerde verimliliğin artırılması, ölçümlene, optimizasyon, hizmet birleştirilmesi ve kaynak planlaması yapılması söz konusu olacaktır.
 - e. Bir sonraki adım, her süreç için kaynak planlaması olacaktır. Bu kaynakların verimli kullanılıp kullanılmadığı da ölçülmek durumundadır.
 - f. Diğer bir adım, şirketin geçmiş aktivitelerinin finansal ve operasyonel raporlaması olacaktır. Geçmişten bu güne kadar yapılan çalışmalar, trendi de kapsayacak şekilde ortaya konacaktır.

- g. Önceki çalışmanın ardından, şirketin mevcut durumunun SWOT analizi yapılmalıdır. Bu analizde geliştirilmesi gereken zayıf yönler ortaya çıkartılacak ve kuvvetli yönler belirlenecektir. SWOT analizinde ayrıca, şirketi gelecekte zarara sokacak, işlerini etkileyecek riskler de incelenecek ve bu riskler için tedbirler öngörülecektir. Fırsat analizi, SWOT'un son adımı olarak yapılacak ve fırsatların artı değere dönmesi için alınabilecek kararlar ön görülecektir.
- h. Son adım, mevcut durum raporunun yazılması, tüm paydaşlar tarafından tartışılması ve ortak rapor haline getirilmesidir.

2. İş geliştirmede ikinci basamak, hedef yapının belirlenmesidir. Bu çalışma için, herhangi bir finansal sorun, altyapı sorunu, ülke ekonomisinin durumu, kaynak yapısı, iş kapasitesi göz önüne alınmadan iki farklı senaryo ile; senaryoların biri kötümser, diğeri iyimser anlayışla olmak üzere;

- a. En az gelecek 10 yıl için, yapılabilirse gelecek 20 yıl için ulaşılmaması istenilen yapı belirlenir. Bu belirleme, şirket ortaklarının ve üst düzey yöneticilerinin katılımı ile bir beyin fırtınası toplantısı ile yapılır. Bu toplantıda, herkesin 10 yıl ileriye düşünmesi ve bu tarihte nasıl bir şirket yapısı içinde olmayı hayal ettikleri belirlenir.
- b. Toplantıda ilk verilecek karar, lojistiğin hangi halkalarında çalışılacağıdır. Eksik halkalar belirlenmelidir. Yatay gelişme kararı verilir.
- c. İkinci konu, coğrafi olarak faaliyet alanlarının nereler olması gerektiği kararıdır. Hangi illerde hatta ülkelerde bu hizmetlerin verilmesinin düşünüldüğü ortaya çıkar.
- d. Bir diğer adım da katılımcıların kendilerini bu yapıda hangi noktada görecekleridir.
- e. Bu yapıyla ulaşılmaması düşünülen cirolar ve karlılıklar da öngörülür.

3. İş geliştirmenin 3. adımı, master plan hazırlığıdır. İşin zor olan ve bilgi gerektiren kısmı da bu aşamadır. Kötümser ve iyimser senaryolar için, mevcut durumdan, her iki senaryoya gidiş için iş planı hazırlanır. Bu iş planında;

- a. Yeni verilmesi gereken hizmetlerin yatırımla, şirket satın alma ile veya stratejik ortaklıkla karşılanması gibi üç farklı senaryo hazırlanır. Her biri için gelecek 10 yıllık plan ortaya konur.

- b. Gelecek 10 yıl için, her alternatifi değerlendiren ciro, karlılık ve bütçe hazırlanır.
- c. Her operasyon için yıllara bağlı yatırım ihtiyacı çıkartılır. Bu yatırımın hangi kaynaklarla yapılacağı belirlenir.
- d. Gelecek 10 yıl için, şirketlerde yapılması gereken organizasyon çalışması belirlenir, yönetim yapısı ortaya konur. Yıllara göre organizasyon şeması hazırlanır.
- e. Mevcut çalışanların, bu yapı içinde çalışıp çalışmayacakları ortaya konur; çalışacaklarsa eğitim ve kariyer planlamaları yapılır. Çalışamayacak durumda olanların yerine işe alınacak olan personelin yetkinlikleri belirlenir.
- f. Şirketin yönetim yapısı, gelecekteki hedeflere uygun olarak yeniden planlanır. Yetki ve sorumluluklar dağıtılır.
- g. İhtiyaç duyulan kurumsal kaynak planlama sistemi için önerilerde bulunulur. Yazılım ve eğitim ihtiyacı ortaya çıkartılır.
- h. Şirketlerin gelecekte karşılaşacakları riskler için tedbir planları hazırlanır.
- i. İlk 5 yıllık operasyonel ve yatırım bütçeleri hazırlanır.
- j. İlk bir yıllık şirket bütçesi hazırlanır ve kontrol altyapısı kurulur.
- k. Her yıl, bir sonraki yılın bütçesinin yapılması ve gelecek 5 yıllık iş planının hazırlanması için gereken bilgi akışı sağlanır.

3.4.1.4. Pilot Şirket İçin İş Geliştirme Çalışmaları

Yukarıda bilgileri verilen MERLOP Şirketler Grubu için önerilen hedef yapı şu şekildedir;

- a. Şirket yönetimi, şirketin 10 yıl sonraki yapısını bir holdinge bağlı farklı şirketler olarak düşünmüştür. Ancak, moderatör-danışman, sermaye yapısının zayıf olması, iş kapasitesinin düşük olması ve aynı sektöre bağlı şirketler olması nedeniyle holding yapılanması yerine tüm şirketlerin sinerji yaratacak şekilde birleştirilmesini önermiş ve bu öneri kabul edilmiştir. Yeni kurulacak olan ve diğer şirketleri kendi bünyesine alacak olan şirket MERLOP A.Ş. olacaktır. Hizmetlerin birleştirilmesi tarihi 2013 olarak belirlenmiştir. Bu zamana kadar şirketler müstakil şirket olarak operasyon yapacaklar, ancak bazı hizmetler zaman içinde birleştirilecektir.

- b. MERLOP A.Ş. içinde birleştirilecek olan hizmetler; muhasebe, finansman, insan kaynakları, bilgi sistemleri, halkla ilişkiler, bütçe kontrol, iş geliştirme ve pazarlama operasyonları olacaktır. Muhasebe, işin yönetiminin ve bilgi sistemleri uyumunun sağlanması açısından ilk yıl; bütçe kontrol, şirket içi eğitimin sağlanması açısından ve insan kaynakları, gerekli alt yapının hazırlanması açısından ikinci yıl; halkla ilişkiler ve pazarlama da şirketler içinde hazırlık yapılması açısından üçüncü yılda kurulacak birimler şeklinde planlanmıştır.
- c. Hedef yapıda, uluslararası şube veya acente sistemine gerek olmadığı, bunun yerine benzer çalışmaların yapılacağı Samsun, Trabzon, İskenderun İzmit, İzmir, İstanbul gibi liman şehirlerinde şirkete bağlı şubeler ve depolar açılarak işlerin genişletileceği kararı alınmıştır. Açılacak şubeler şu illerde ve şu zamanlarda açılacaktır;

İstanbul	1. yıl
Samsun	1. yıl
İskenderun	2. yıl
İzmir	2. yıl
Trabzon	3. yıl
İzmit	3.yıl

Tablo 3.32: MERLOP A.Ş. Şubeler ve Zaman Planlaması

- d. Yapılan hedef yapı toplantısında, müşterilere eksiksiz lojistik hizmetinin verilmesi için mevcut operasyonlara ilave olarak, gümrükleme hizmetinin devredilmesi için MERGÜM, hava taşıma hizmeti verilmesi için MERAIR ve deniz taşıması forwarderlığı için MERDEN isimli yeni şirketlerin kurulması kararlaştırılmıştır. Bu şirketler ilk yıl içinde aktif hale gelecektir.
- e. Kurulacak olan MERGÜM şirketi, gümrük kanunu gereği, münhasıran gümrük müşavirliği yapacağı gerekçesiyle, ileride MERLOP içinde yer almayacak, ancak yönetimi MERLOP tarafından yapılacaktır. Şirketin kurulması için bir sözleşme çerçevesinde çalışacak 3 ortaklı bir Limited şirket düşünülmektedir.
- f. Kurulması planlanan MERAIR A.Ş. ise, yeniden kurulmayacak, küçük ölçekli bir hava taşıma acenteliği satın alma yolu ile gruba katılacaktır. Satın alınan şirket, eski yöneticileri dahil olmak üzere tüm kadrosuyla birlikte çalışacaktır.

- g. MERDEN A.Ş. ise, grup içinde bu konuda bilgi birikimi olmadığı için yine satın alma yolu ile gerçekleştirilecektir. Orta büyüklükte, Mersin’de faaliyet gösteren, müşteri potansiyeli olan bir forwarder şirketi satın alınacak, mevcut yöneticileri ve çalışan kadrosu ile çalışmaya devam edecektir.
- h. 2018 yılı için, iyimser bir yaklaşımla, Tablo 3.33’de öngörülen ciroların yapılabileceği öngörülmüştür. Tablo 3.34 de kötümser durum için hazırlanmıştır.
- i. Bilgi sistemleri altyapısı yeniden yapılandırılacaktır. SOFT yazılımının kullanılacak tüm modülleri satın alınacak ve önce tüm şirketlerde ilgili modüller kullanılacak; sonra da MERLOP’un yapılanması ile merkezi sisteme geçilecektir.

	MERTAŞ	MERLİM	MERDEP	MERDEM	MERDAG	MERGUM	MERAIR	MERDEN
2018 Ciro (1000\$)	40.000	8.000	20.000	12.000	24.000	8.000	2.000	6.000
2018 Kar (1000\$)	2400	400	1200	960	2400	400	40	480
2018 Kar (%)	6	5	6	8	10	5	2	8
2018 Çalışan (kişi)	400	50	120	96	240	40	8	24
2018 Kar/kişi (1000\$)	6	8	10	10	10	10	5	20

Tablo 3.33: İyimser Hedef Planı

	MERTAŞ	MERLİM	MERDEP	MERDEM	MERDAG	MERGUM	MERAIR	MERDEN
2018 Ciro (1000\$)	32.000	6.000	16.000	8.000	16.000	4.000	1.000	3.000
2018 Kar (1000\$)	1600	240	800	400	1280	160	20	180
2018 Kar (%)	5	4	5	5	8	4	2	6
2018 Çalışan (kişi)	320	40	100	50	160	20	5	18
2018 Kar/kişi (1000\$)	5	6	8	8	8	8	4	10

Tablo 3.34: Kötümser Hedef Planı

Master Plan

Şirketin, gerek iyimser yaklaşımlı, gerekse kötümser yaklaşımlı hedefler için, bir master plana ihtiyacı olduğu ortaya çıkmıştır. Bu amaçla, her iki durumda da yapılması gerekenler için; hem ortak, hem de her iki durum için ayrı ayrı yatırım planları yapılmalıdır.

Şirketin ortak planları şu şekildedir;

- a. Şirkette bir yönetim sistemi kurulacaktır. Şirketin, tüm ortakların katılımı ile ayda bir yapılacak Yönetim Kurulu toplantıları ile yönetilmesi planlanmaktadır. Yönetim Kurulu çalışmalarına, mali işler ve finansman konusunda yetkin bir danışman ve lojistik konusunda tecrübeli bir danışman dış üye olarak katılacaktır.
- b. Yönetimin sağlıklı yürütülmesi için, "hedeflerle yönetim" metodu uygulanacaktır. Bu amaçla ilk yapılacak iş, bir sonraki yılın bütçesinin hazırlanmasıdır. Şirket Yönetim Kurulu, diğer şirketlerin genel müdürlerini de içeren bir ekip olması nedeniyle, her Yönetim Kurulu toplantısında öncelikle bütçeyi tartışacaklar ve o ay için hedeflenen değerlere ulaşıp ulaşılmadığını, geri kalmanın nedenlerini, daha fazla değer yaratmanın önündeki engelleri, geçmiş 30 gün içindeki sorunları, nasıl çözüldüğünü, gelecek dönem için beklenen sorunları ve çözüm önerilerini tartışacaklar ve karara bağlayacaklardır. Yönetim Kurulu toplantısında, aynı zamanda bütçelerin ve mali hesapların konsolidasyonu yapılacak, gelecek ay için ödeme ve yatırım planı onaylanacak veya revize edilecektir. Yönetim Kurulu toplantıları raporlanacak, kararlar duyurular halinde hazırlanacaktır.
- c. Operasyonel yönetim için, şirketler içinde 15 günde bir İcra Kurulu toplantıları düzenlenecektir. Bu toplantılarda, operasyonların durumu görüşülecek, her şirket için Yönetim Kurulu'na sunulacak kararlar ortaya konacaktır. İcra kurullarına, şirketlerin genel müdürleri ve operasyondan sorumlu yönetici veya sorumlular katılacaktır. Bu toplantıların birinde bütçe analizleri yapılacak, diğerinde de iş geliştirme ve yatırım önerileri belirlenecektir. İcra kurulları kararları raporlanacak ve Yönetim Kurulu'na yazılı olarak en kısa sürede iletilecektir. İcra Kurulu toplantılarına, o sektörde üst düzeyde çalışmış bir danışman da katılacaktır.
- d. Şirketler içinde mevcut işlerin yapılması sırasında, personelin zorluk çektiği konularda eğitim ihtiyaçları belirlenecek ve tüm şirketlerle paylaşılacaktır. Ortak eğitimlerle çalışan verimliliğinin artırılması gerekmektedir. Eğitimlerin etkisi, daha sonra ölçülecek ve raporlanacaktır.
- e. Şirketler içi iletişim yazılı hale gelecek ve Cc bilgilendirme sistemine geçilecektir. Bu bilgilendirme, yetki durumuna ve onay durumuna göre en üst seviyeye kadar çıkacaktır. Telefonla yapılan iletişim, mutlaka yazı ile teyid edilecek ve operasyonların hızının düşmemesi sağlanacaktır.
- f. Şirket içi kaynakların verimliliklerinin ölçülmesine başlanacak, bu konuda alınacak danışmanlık hizmetleri ile verimsiz eleman, yetersiz ekipman, zararına çalışılan müşteriler belirlenecek ve gereken tedbirler alınacaktır. Çalışanların, kendi işlerinin

dışında ikinci bir işi yapmayı da öğrenecekleri, kısa süreli rotasyon çalışmaları ile kurumsal bilgi yaratılacaktır.

- g. Her türlü hizmet satışı ve satın alma, sözleşmeli olarak yapılacak; paket sözleşme çalışması yapılacak; ödemelerin bir sisteme bağlanması ve nakit akış yönetimi devreye alınacaktır. Ödemeler için ikili onay sistemi getirilecek ve ödeme günleri belirlenecektir. Her gün ödeme yapılmayacaktır.
- h. Muhasebe merkezden takip edilecek, çift kayıt sisteminden kademeli olarak vazgeçilecek ve harcamalar tam faturalı ve doğru belgeye dayalı olacaktır. Konsolidasyon, finansal planlama ve yatırım planlaması merkezde yapılacaktır. İcra kurullarında belirlenen nakit akış tabloları, MERTAŞ'da konsolide edilecek ve kredi kanalları kullanılacaktır.
- i. SOFT yazılımının, farklı modüller olarak değil, bir Kurumsal Kaynak Planlama (ERP) sistemi gibi çalışması sağlanacaktır. Şirket içinde, çağdaş bilgi sistemlerini takip eden ve kurumu bilgilendiren, yeni projeler yapan ve raporlar üreten bir sisteme geçilecektir. SOFT ile yıllık bakım ve onarım anlaşması yapılacak, sürpriz arızaların veya iş geliştirmelerin yaratacağı maliyet azaltılacaktır. Bu alt yapı ilk yıl kurulacaktır.
- j. Şirket içindeki operasyonların yönetimi için, öncelikle SOFT tarafından hazırlanmış olan modüller kullanılacak ve yazılımın muhasebe ayağı da SOFT üzerinden sağlanacaktır. Bu sayede ortak bilgi elde edilmesi, bilginin paylaşımı, hataların önlenmesi, on-line iletişim ve on-line raporlama sağlanacaktır. Şirket içinde her bilgi girişi bir kez yapılacak ve ilgili bölüme ve kişiye sistem üzerinden transfer edilecektir. Müşterilerle kurulacak arayüz bağlantıları ile işlemler hızlandırılacaktır.
- k. Bütçe uygulamasına gidilecektir. Her şirket, yeni mali yıl başlamadan önce, 12 aylık gelir, gider ve yatırım bütçesini hazırlayacak, bu bütçeler MERTAŞ'da konsolide edilecektir. Şirketler, iki haftada bir yaptıkları icra toplantılarında bütçe kontrolü yapacaklar; fiili ve öngörülen bütçe rakamları incelenecek ve her ay, gelecek 12 ay için bütçe revizyonu yapılacaktır. Bütçe uygulamasına 2. yıl başlanacaktır.
- l. Şirketlerin web siteleri yoktur. Aynı formatta ve her şirketin sitesinde diğer şirketlere link verecek bir web ağı oluşturulacaktır. Web sitelerinde interaktif çalışmalara yer verilecek, müşterilerin bu siteye bağlanmasını teşvik edici ödüller bulunacaktır. Şirket dışından şirkete yapılacak olan her türlü eleman başvurusunun, bilgi talebinin, ürün teknik bilgilerinin, iş takibinin web sitesi üzerinden yapılması sağlanacaktır.

- m. İK bölümünün oluşturulması gerekmektedir. Eleman sayısının 700'e ulaşacağı bir yapıda, insan kaynakları yönetiminin artık bir departman haline getirilmesi gerekmektedir. Çalışanların her türlü bilgilerinin muhafaza edileceği, kariyer planlamalarının yapılacağı, mesleki ve kişisel eğitimlerinin belirleneceği bir yapı kurulacaktır. Bu konuda SOFT HR modülü devreye alınacaktır. Personel formatı güncelleşecek ve dijital ortama yüklenecektir. Eleman temini için internet üzerinden çalışılan sitelere üye olunacaktır. İK bölümünün faaliyetleri 2. yıl başlayacaktır.
- n. Ali Mersinlioğlu, verilen hizmetlerin cinsinden dolayı UND, RODER, DTD ve UTIKAD derneklerine şirketlerinin kaydını yaptıracak ve bu derneklerin toplantılarına katılacaktır. Derneklerin Mersin'deki üyeleri ile, ayda bir, tanışıklığı artırma toplantıları düzenlenecek ve yerel sorunların çözümünde ortak tavır belirlenecektir.
- o. Şirketin, mevcut durumda, pazarlaması eksiktir. Günümüzde şirketler pazarlama grubunu oluşturmak durumundadır. Hizmetler her ne kadar farklı şirketler tarafından veriliyorsa da, pazarlama işlemi, tüm bu hizmetleri kapsayan bir çerçevede yapılmalıdır. Müşteri temsilcileri tarzında bir yapılanma ile pazarlama ve pazar yaratma çalışmaları başlayacaktır. Bu yapılanma, grubun merkez şirketi olan MERTAŞ içinde olacaktır. Pazarlama grubu, öncelikle Mersin'de kurulacak, pazarlama materyallerini hazırlayacak, tanıtım toplantıları düzenleyecek ve müşterileri ziyaret ederek ihtiyaç belirlemesi yapacaktır. Pazarlama grubu bünyesinde, iş geliştirme fonksiyonunu da yürütecek ve birden fazla hizmeti birleştiren tedarik zinciri projesi hazırlayacak bir ekip oluşturulacaktır. Bu çalışmalar yapılırken, diğer şirketlerin operasyon bölümleri ile birlikte ekip çalışması yapılacaktır. Pazarlama grubunun aktif çalışması 3. yıl içinde gerçekleşecektir.
- p. Pazarlama grubu aynı zamanda, belli bir reklam bütçesi içinde, dergilere reklam çalışması ve haber çalışması da hazırlayacaktır.
- q. Bilgi işlem grubu oluşturulacak ve şirkette RF (Radyo Frekans) el terminalleri, GSM sistemleri, araç takip sistemleri, depo yönetim sistemleri gibi teknolojilerin kullanılması, sistemin korunması, yedeklenmesi gibi hizmetlerin şirket içinde yürütülmesi sağlanacaktır. Teknik hizmet, MERTAŞ içinde oluşturulacak bir ekiple sağlanacaktır. Bilgi işlem grubu, yazılım geliştirmesi yapmayacak, ancak uygulama ve raporlama konusunda bilgi sahibi olacaktır.
- r. Şirketlere finansman fonksiyonunun kazandırılması için "Finansman" bölümü kurulacaktır. Finansman bölümü, her icra kurulunun finans planını konsolide edecek,

fazla naktin yönetimini, eksik naktin şirketler arası transferini ya da gereken naktin bankalar kanalı ile teminini planlayacaktır.

Yeni Hizmetler Planı

Mevcut hizmet yelpazesinin genişletilmesi, farklı hizmetlerin birleştirilmesi, eksik halkaların tamamlanması ve müşterilere bir zincir çerçevesinde hizmet verilmesi için, MERLOP grubuna yeni şirketler dahil edilecektir.

- a. MERGÜM, grup içinde kurulacak ilk şirket olacaktır. Uluslararası taşıma, antrepo işletmesi, forwarderlık gibi, içinde gümrük hizmetleri olan bir operasyonun grup içinde yapılmasında yarar vardır. Ali Mersinlioğlu, piyasada serbest gümrük müşavirliği yapan tanıdığı 3 kişiyi bünyesi içine alacak ve MERGÜM şirketini onların adına kuracaktır. Şirkette Ali Mersinlioğlu'nun hissesi olmayacaktır. Şirketin kârı, müşterilere verilen diğer hizmetlerin içine yedirilerek şirketler arası kâr transferi yapılacaktır. MERGÜM şirketi, yeni şubeleri açıldıkça, diğer şehirlerde de organize olacaktır. Bu sayede MERLOP, gümrükleme hizmetini de verir hale gelecek, yani müşterilerine kesintisiz hizmet sunmanın ilk adımını atacaktır. MERGÜM 1. yıl içinde kurulacak ve merkezi Mersin olacaktır.
- b. MERAİR ikinci yıl faaliyete geçecektir. Bu şirketin yeniden kurulması yerine, yapılan hedef yapı toplantısında alınan kararla, Mersin'de faaliyet göstermekte olan küçük bir hava kargo acenteliğinin devir alınması planlanmıştır. Hava taşıma yetkilendirilmesi yapılmış, müşteri potansiyeline sahip bir hava taşıma acentesi, tüm hisseleri ile satın alınacaktır. Şirketin eski sahibine %49 hisse verilecek, şirket yönetimi kendisine bağlanacak ve genel müdür olarak çalışacaktır. Satın alınan hisse oranında sermaye artışı yapılacak ve bu sermaye ile iş geliştirme, pazarlama ve sistem uygulamaları gerçekleştirilecektir. Giden kargoların taşınması, gelen kargoların adreslerine teslimatı MERTAŞ ve MERDAĞ tarafından yapılarak bir sinerji de yaratılacaktır.
- c. MERDEN, grubun deniz taşımaya başlaması için anahtar bir şirket olacaktır. Üçüncü yıl devreye girecek olan bu şirket, yine Mersin içinde deniz taşımaya konusunda çalışan bir deniz forwarder şirketini satın alacaktır. Satın alınan şirketin, özellikle konteyner taşımaya konusunda, yerel müşterilerinin olması gerekmektedir. Şirket hisselerinin %51'i satın alınacak, yönetim, şirketin önceki sahibine bırakılacaktır. Yatırılan %51'lik sermaye ise iş geliştirme, yazılım ve pazarlama

yatırımında kullanılacaktır. MERDEN ile birlikte grup; tüm taşıma modlarını (kara, deniz, hava, demiryolu) bünyesinde barındırır hale gelecektir.

Yeni Bölgelerin Devreye Alınması

MERLOP, ileride sadece Mersin bölgesinde iş yapmakla yetinmemeyi ve Türkiye'nin kombine taşımacılık yapılabilecek diğer illerinde de pazarda olmayı, yapılanma toplantısında hedef olarak belirlemiştir. Bunu sağlamak amacıyla, diğer şehirlerde, mevcut hizmetlerin o şehirle bağlantısını kurmak, yani iki yönlü taşıma yapmak, müşterilere hizmet veren tek kaynak olmak ve hizmetleri birleştirmek amacıyla şu iş planını uygulamayı kararlaştırmıştır;

- a. Şubelerde şu şekilde bir yapılanma sağlanmalıdır; Açılacak merkez, öncelikle forwarderlık yapacak bir ofis şeklinde işe başlayacak, 2 yıl içinde gümrüklü ve milli depolama ile araç parkı yapılabilecek bir ortamda kiralık tesislere geçilecektir. Açılıştta bir yönetici, bir sekreter ve gerekli olduğu kadar satış elemanı ile işe başlanacak, daha sonra iş gelişmesine göre eleman alımı sağlanacaktır. Yönetici seçilirken, o ilde çevresi olan ve iyi bilinen, üniversite mezunu, işi yönetebilecek ve geliştirebilecek kişiler seçilecektir. Yeni bölgelerde depolama hizmeti ve aynı yerlerde demiryolu bağlantısı ile demiryolu elleçleme tesisi işletilmesi, ofislerin devreye girmelerinin 5. yılında yapılacaktır. Bu süre zarfında şirketin yapılanması ve sektör tarafından tanınması, bölgedeki sektörün de tanınması gerekli görülmüştür.
- b. Birinci yılda, İstanbul ve Samsun'da şube açılması planlanmıştır. İstanbul, ülke ticaretinin merkezi olması, ülke çapında hizmet verecek her şirketin İstanbul'da bir adresi olması gerektiği için öncelikli olarak seçilmiştir. İstanbul'da Anadolu yakasında başlayacak olan çalışma, her iki yakaya da hizmet verecek merkezi bir noktada konumlandırılacaktır. İstanbul'da, zaman içindeki kurulumlarına göre MERTAŞ, MERDEM, MERDEN, MERAİR ve ileride MERDEP'in müşteri temsilcileri olacaktır. Samsun'da açılacak olan şubeler ikinci şube olarak devreye girecek, burada da MERDEM ve MERDEN şirketlerinin yapılanması sağlanacaktır. Samsun-Mersin taşıma hattında aktif olarak yer alınması, Samsun'da hedef olacaktır.
- c. İkinci yılda planlanan yatırım, İskenderun ve İzmir şubeleri olacaktır. Ortadoğu'da savaşın biteceği tahminiyle, hedef yapı toplantısında İskenderun'a öncelik verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu karar çerçevesinde, İskenderun'da MERTAŞ, MERDEM, MERLİM ve MERDEN'in yapılanması sağlanacaktır. İzmir yapılanması ise yine ikinci yılda olacak ve MERDEN, MERDEM, MERAİR ile başlangıç yapılacaktır.

- d. Üçünü yıl Trabzon ve İzmit illerinde yapılanma planlanmaktadır. Trabzon'da yapılacak olan yatırım MERTAŞ, MERDEN ve MERLİM olacaktır. İzmit İli'ndeki yapılanma ise, özellikle demiryolu taşıması açısından önemlidir. Bu nedenle bu ilde, MERDEM ve MERTAŞ ile çalışmaya başlanacaktır.

Organizasyon

MERLOP'un organizasyon yapısı EK 3.5'de görüldüğü şekilde olacaktır. MERLOP A.Ş. kurulduğu zaman ise şirketin organizasyon şeması buna paralel olarak değişecek ve EK 3.6'daki halini alacaktır.

Vizyon, Misyon ve Hedefler

Şirket, geleceğe dönük hedef olarak, çağımızın gelişen iş kolu olan intermodal taşımayı seçmiştir. Bu konuda geleceğe yatırım yapmayı hedeflemektedir.

Vizyon olarak "Müşterilere verilecek lojistik hizmetlerde, intermodal taşımaya dönük lider lojistik firması olmak" mesajı seçilmiştir. Bu vizyona ulaşmak için hizmet yelpazesinin genişletilmesi, kapasitenin artırılması ve verilen hizmetlerin kalitesinin yükseltilmesi kapsam içine girmektedir.

Misyon olarak MERLOP; "Müşterileri ile işbirliği yolu ile kapıdan kapıya lojistik hizmet sağlayarak paylaşılr artı değer yaratmayı" hedeflemiştir.

Şirketin değerleri arasında öne çıkartılacak noktalar şunlardır;

- a. Güvenilir geçmiş
- b. İş tecrübesi
- c. Yatırım gücü ve isteği
- d. Teknolojik olmak
- e. Müşteri odaklılık
- f. Paydaş mutluluğu
- g. Çevrecilik

Şirketler grubuna dahil tüm şirketlerde çalışanlar, bu değerlerin farkında olacak ve verilen kararlarda bu değerlerin öne çıkartılmasına özen gösterilecektir.

Sonuç

Bu pilot proje, Mersin İli'ndeki tüm firmalara, belli ölçeklerle uygulanabilecek bir çalışmanın ana hatlarıdır. Master planda yer almasının nedeni, Mersin'de yerleşik firmaların gelecekte bir lojistik üs olmayı hedefleyen Mersin bölgesinde, yeniden yapılanma ihtiyaçlarının olmasıdır. Master planın pilot proje bölümü, ihtiyacı ortaya koyan ve sonuçta gidilecek olan yolun belirlenmesinde rehberlik edecek bir çalışmadır. Bu çalışmanın bir danışman ekibi ile birlikte yapılması gerekmektedir. Şirketlerin bunu kendi başlarına geliştirmeleri mümkün değildir.

Yeniden yapılanmanın temelinde şirket kültürünün değişimi, kurumsallaşma, verimliliğin artması, hizmetlerin outsource edilmesi, ortak çalışmaların konsolidasyonu, eğitim, ölçme ve yönetme anlayışları mevcuttur. Üst yönetimin kesin katılımı olması da işin başarısında temel noktadır.

3.5. MERSİN'DE LOJİSTİK EĞİTİMİ

Giriş

Eğitimin en önemli işlevlerinden biri de piyasaya işgücü yetiştirmektir. Bu açıdan eğitim, ekonomi ve sanayi ile iç içedir. Eğitim politikalarını devlet kurumları belirler ve bunu belirlerken de piyasaya göre hareket ederler. Piyasada hangi tür elemana ihtiyaç duyulduğu, gelecekte ekonomik çevrenin hangi yöne meyledeceği ve oluşacak muhtemel işgücü sorunu, işgücünün niteliklerinin ne olması gerektiği, iş çevrelerinin ne tür iş görenlere ihtiyaç duyduğu ya da duyacağı planlanır. Genelde devlet, özelde de üretim örgütleri bireylere yatırım yaparlar. Bir başka söylemle eğitim, piyasaya göre düzenlenir.

Günümüzde küreselleşmenin ulaştığı boyutlar, uluslararası işletmelerin faaliyet alanları ve ticaret hacimlerinin büyüklüğü, ticareti yapılan malların ulaştırmasında ve pazarlama, maliyet gibi temel konularda yönetim işlevini üstlenecek lojistik eğitimi almış özel yetişmiş insan gücünü gerektirmektedir.

Lojistik Strateji Planı Raporu'nun 1. Bölümü'nde yer verilen, Türkiye'de lojistik eğitimi ile ilgili sıkıntılar, Mersin için de karşımıza çıkmaktadır. Lojistik eğitimi, geçmişten gelen bir altyapı üzerine oturtulmamış, bu altyapıyı oluşturmak üzere, sektördeki meslek standartlarını ve iş tanımlarını belirleyecek çalışmalar Mersin için henüz yapılmamıştır. Bunun sebebi, şirket ölçeklerinin 100 Milyon Dolar'ın üzerinde ciro yapanla, tek aracı olan kamyon şoförü gibi çok geniş bir yelpazede gelişmesinin, lojistik sektöründe hizmet üreten firmalarda çalışan personelin görev tanımlarında, iş tanımlarında büyük farklılıkların olmasına yol açmasıdır (Yıldıztekin, 2002)³.

Sektörü, eğitimli iş gücü açısından desteklemek amacıyla daha önce yapılan bir çalışmada, lojistik sektörü için organizasyon yapısı ve bu yapı içindeki görev tanımları çıkartılmış olup; bu çalışmanın, Mersin için ortaya atılacak eğitim planlaması önerilerine ışık tutacağı düşünülmektedir.

³ Yıldıztekin A., (2002), "IBS ve Ernst&Young Lojistik Sektörü Raporu"

3.5.1. Lojistik Sektörü İçin İş/Görev Tanımları⁴

Lojistik, tanımından da anlaşılacağı gibi bir süreç yönetimi hizmetidir. Bu nedenle verilecek hizmetin de bir süreç olduğu unutulmadan süreç haritası çıkarılmalı, bu süreç haritası da pazarın beklentisine ve iş kolunun yapısına uygun olmalıdır. Şirketlerin organizasyonları da bu durumu içermek zorundadır. Bu çalışmada “Genel Müdür”, fonksiyonları birleştiren “Genel Müdür Yardımcıları”, yönetim fonksiyonları ağır basan departman, kısım, bölge ve şube müdürleri gibi her organizasyon için geçerli üst yönetim ile, uzmanlık gerektirmeyen ve bir unvan olarak ele alınmayan memurluk veya operasyon elemanlığı gibi unvanlar değerlendirmeye alınmamıştır.

1. Fonksiyon: Pazar Geliştirme

Sektördeki tüm yöneticiler, sektörün gelişiminin, pastayı büyütmeyle veya yeni pastalar üretmeyle sağlanabileceğini görmekte dirler. Potansiyelin sadece üçte birinin pazar haline geldiği bir sektör, henüz tanıtım fonksiyonunu yerine getirmemiş yani yaptığı işi potansiyel müşterilerine anlatmamış demektir. Üçte birlik bir pazar büyüklüğü, piyasada talebin olmadığını ve bu talebin yaratılması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu hizmetin verilmesi için lojistik şirketlerinde, müşterilerde bir uyanış başlatacak, onları lojistik hizmetlerin yararları konusunda ikna edecek, hizmet veren kuruluşun özelliklerini ve kapasitesini tanıttacak, müşterilerde bilinirliği arttıracak tanıtma, eğitime ve iletişim görevlerini yapacak bir “Pazar Yaratma” bölümü olmak durumundadır. Bu grup, müşterilere lojistik konusunda her türlü bilgiyi verecek kadar tecrübeli ve eğitilmiş olmalıdır.

2. Fonksiyon: Lojistik Proje Hazırlama

Proje hazırlama ekibi, pazar geliştirme grubu tarafından farkındalığı arttırılan potansiyel müşterilerle ve talep gösteren kuruluşlarla temasa geçecek olan ikinci grup elemanlardır. Bu ekip, müşterilerin iş süreçlerini inceleyecek, bu süreçlerin haritasını çıkaracak, harita içindeki tüm operasyonların tanımlarını yapacak ve bunların maliyetlerini belirleyecek bilgiye sahip olmalıdır. Aktivite bazlı maliyet sisteminin ve süreç ölçümlerinin uygulandığı bu adımda, müşterilerin mevcut durum analizi yapılacak ve toplam lojistik maliyetler, verimlilikler, kayıplar, potansiyeller ortaya konulacaktır.

⁴ Bu bölüm IBS ve E&Y'nin 2002'de hazırladığı “Lojistik Sektör Raporu”ndan alınmıştır.

Proje hazırlama ekibi daha sonra, analizi yapılan iş sürecinin, nasıl daha farklı yerine getirilebileceği ile ilgili çalışmalar yapacaktır. Bu, işin teklif sürecidir. Teklif hazırlamadan önce, müşteri iş sürecini iyileştirecek, kontrol edilebilecek, lojistik hizmet verecek olan kuruluşun temel iş yeteneklerinin uygulanabileceği, stratejik işbirlikleri ile sinerji sağlayabilecek, optimizasyon yapılabilecek yeni bir veya birden fazla süreç haritaları ortaya konacaktır.

Her haritanın maliyeti ve performansı belirlenecek ve müşteriye sunulacak tek alternatif haline getirilecektir. Bu süreç, bir teklif formatında hazırlanarak müşteriye sağlayacağı avantaj da vurgulanarak müşteriye iletilecek, kurulacak bir ortak ekibin çalışması ile müşteri tarafından kabul edilir hale gelecektir.

Proje hazırlama grubu, şirketin hizmet ettiği süre boyunca her türlü iyileştirme olanaklarını araştıran, bunları müşterisine onaylatarak artı değer yaratacak şekilde iş yapma süreçlerinde değişiklik yapabilen bir grup olacaktır.

3. Fonksiyon: Müşteri Temsilciliği

Müşteri ile başlatılan ilişkiler sürdüğü sürece, şirket içinde belirlenecek kişi veya kişiler tarafından müşteri hizmetlerini verecek olan gruptur. Müşterinin her talebinin tek noktadan karşılanması amacıyla müşteri temsilcileri belirlenecek ve bu temsilciler verilen hizmetin ortaya çıkacak olan sorunlardan etkilenmemesi ve iyileştirilmesi amacıyla çalışacaklardır. Müşteriye geri dönüşler de bu kişiler tarafından yapılacaktır. Müşteri temsilcileri, müşteri tatmini, kalitenin artırılması için ortak çalışma ve sözleşmelerin yürütülmesi görevlerini üstleneceklerdir.

4. Fonksiyon: Operasyon

Teklifin müşteri tarafından kabulünden sonra, müşterinin bizzat yapmakta olduğu lojistik operasyonların, şirket tarafından devir alınması gündeme gelecektir. Müşterinin araçları, şoförleri, depoları, depo ekipmanları, depo elemanları, tedarikçi ilişkileri lojistik hizmet veren şirketin yönetimine geçecektir. Operasyon grubu, bu hizmetleri eski mevcut duruma göre yönetmeye başlayacak ve eski sürecin ölçümlemesini yapacaktır. Burada amaç, proje ekibinin teklifte kullandığı verilerin doğrulanmasıdır. Bu süreç boyunca, teklif edilen yeni sürecin kontrolü veya geliştirilmesi için gerekli bilgiler de ölçülecektir. Önceden üzerinde mutabık kalınan belli bir süre boyunca eski süreç uygulanacak ve yeni sürecin doğrulanması

yapılacaktır. Yeni sürecin aniden başlaması hatalı olacak ve hatta geri dönüş olanakları ortadan kalktığı için ileride sorunlar da yaratabilecektir. Operasyon grubu bu aşamada, proje grubu ile iç içe çalışacaktır. Teklif edilen sürecin yürürlüğe konulması müşteri tarafından tekrar onaylanacak ve süreç değişimi başlatılacaktır.

Operasyon grubu; müşteri şirketin kendi yatırımlarını, asetlerini kullanan şirket içi hizmetler ve dışarıdan sağlanan hizmetleri yönetecek dış kaynaklar olmak üzere ikiye ayrılmak durumundadır. İç hizmetler grubu, maliyetleri düşürücü, verimi ve kapasiteyi artırıcı çalışmalar yaparken, dış hizmetler grubu da, alternatifli çalışma, tedarikçi iyileştirmesi, maliyet düşürme gibi çalışmalara zaman ayırmalıdır.

5. Fonksiyon: Bütçe ve Mali Analiz

Müşterinin mevcut durumunun analizinde, aktivite bazlı maliyetlendirme çalışmasını yaparak, süreç maliyetleri hakkında bilgi sahibi olmayı hedefleyecek olan fonksiyondur. Teklif edilecek yeni projenin mali yönden hazırlanması, yatırımların planlanması, geri dönüşlerin, kârlılıkların belirlenmesi bu fonksiyonun görevi olacaktır. Dönemsel bütçelerin hazırlanması, bütçe fiili karşılaştırılması, finansal kârlılığın iyileştirilmesi de yine bu grup için yapılacak olan görevlerdir.

Mali işler grubu, aynı zamanda da şirketin yönetim amacıyla hesaplarını tutmalı, raporlamalarını, bütçelerini ve kontrollerini yapmalı, yasal ve mali prosedürleri yerine getirmelidir. Vergi, sigorta, nakit yönetimi, finansman gibi rutin işlemler de bu grubun çalışmaları içine girecektir.

6. Fonksiyon: Bilgi İşlem

Kontrol edilen süreçlerin planlamasının yapılması, on-line ölçülmesi ve elde edilen bilgilerin sonuca bağlanarak yeni planlama işleminin yapılması, bilgi teknolojisi ve yazılım gerektirmektedir. Süreçlerin bilgi teknolojileri yönünden haritasının çıkarılması, sistem analizinin yapılması ve hangi noktada hangi bilgilerin elektronik ortama taşınacağı, bilgi işlem grubunun çalışma alanıdır. Elde edilen bilgiler daha sonra, karar destek mekanizmalarının çalışması için yazılımlara aktarılacaktır. Yazılımlar optimizasyon içerikli, kuruma özel ve işe özel olmak durumundadır. Bu nedenle lojistik hizmeti veren kuruluşlar içinde sistem analizi yapabilecek, yeni teknolojileri kullanabilen, gelişmeleri takip eden ve yazılımları operasyonlara uygulayacak bilgi işlem grubuna ihtiyaç vardır.

7. Fonksiyon: Kalite, İnsan Kaynakları ve İdari İşler

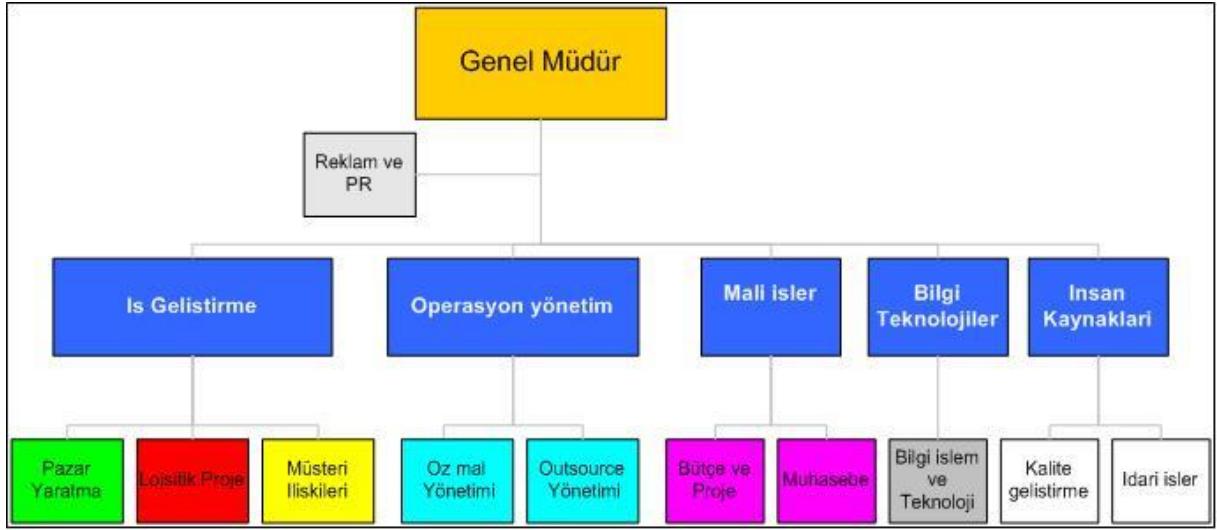
Lojistik, emek yoğun bir iş koludur. Maliyet indirimleri baskısı, kuruluşları ucuz ve yetkinlikleri düşük elemanlarla çalışmak zorunda bırakmaktadır. Yönetim kademelerinde yüksek performanslı, eğitilmiş, teknoloji kullanabilen, yabancı dil bilen elemanlar kullanılırken, alt kademede eğitimi düşük, tecrübesi az elemanlar görev yapmaktadır. Yönetim ve operasyonel kadrolar arasındaki ilişkilerin sorun çıkartmadan sürdürülmesi, ancak şirket içinde bir insan kaynakları ve idari işler grubunun çalışması ile sağlanabilecektir. Yönetimin isteklerini operasyona aktaracak, operasyonun ihtiyaçlarını yönetime iletcek ve kalabalık kadroları bir arada tutacak tecrübe ve yetkinlikte bir insan kaynaklarına ihtiyaç olacaktır.

Bu departman ayrıca tüm departmanlara en yakın bölüm olarak, şirket içi çalışanların ve müşterilerle olan ilişkilerin kalitesinin artırılmasında, belgelenmesinde ve sertifikasyonunda da çalışacak ve verilen hizmetlerle iç içe yaşayacaktır.

8. Fonksiyon: Halkla İlişkiler

Lojistiğin ve şirketin pazara, basına, müşterilere hatta stratejik işbirliği yapılacak tedarikçi şirketlere tanıtımı, ancak bir halkla ilişkiler grubu ile sağlanabilecektir. Bu grup, tanıtım materyalleri hazırlayacak, basınla ilgili çalışmalar yapacak, fuar, seminer, konferans, müşteri toplantısı gibi faaliyetleri düzenleyecek ve etkisini arttıracaktır. Grup aynı zamanda rakip ve pazar araştırmaları yapacak ve pazar yaratma grubuna yol açacaktır.

Yukarıda tanımlanan fonksiyonlar bir organizasyon planında gösterildiği zaman aşağıdaki şema ortaya çıkmaktadır;



Şekil 3.26: Bir Lojistik Şirketinin Fonksiyonları

Böyle bir organizasyonda çalışacak kişilerin unvanlarının ve görevlerinin belirlenmesi çalışması yapılmıştır. Piyasada mevcut kurumsallaşmış lojistik şirketleri arasında yapılan çalışmada, UTİKAD ve LODER tarafından yapılan araştırmalar birleştirilmiş, bu derneklerin kaynakları dışındaki adreslere e-posta veya ziyaretlerle ulaşılmış ve lojistik organizasyonlar içinde kullanılacak unvanları ve bu unvanlarda görev yapacak kişilerin yetkinlikleri belirlenmiştir. Elde edilen sonuçlar gruplandırıldığında, yukarıda anılan her fonksiyon için ortaya çıkan unvanlar ve bu unvanlara ilişkin yetkinlikler şu şekildedir;

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Proje Satış Uzmanı	Pazar Yaratma Uzmanı	Potansiyel müşteri tespiti	Yabancı dil bilen
Satış Destek Uzmanı		Randevu ayarlanması	Prezentabl
Satış Hizmetleri Uzmanı		Lojistik sunumu	İşletme eğitimi almış
Pazar Yaratma Uzmanı		Firma sunumu	Pazarlama tecrübesi
Pazarlama Uzmanı		Rakip takibi	İnsan ilişkilerinde başarılı
ABCD Pazarlama Sorumlusu		Pazar rakamlarının ölçümü	İkna ve sunum yeteneği
		Raporlama	Araştırma ve geliştirme
		Bütçeleme	Müşteri odaklılık
			Düzen ve Kalite
			Bilgi paylaşımı
			Ekip çalışması ve iş birliği
			Yaratıcılık

Tablo 3.35: Fonksiyon 1. Lojistik Pazar Yaratma Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
ABCD Satış Uzmanı	Lojistik Proje Uzmanı	Soru Formu hazırlığı	Endüstri Mühendisliği Eğitimi
Lojistik Proje Uzmanı		Mevcut sürecin incelenmesi	İngilizce
		ABC için bilgi toplanması	Bilgiye ulaşabilme ve paylaşım
		Süreç haritası çıkarılması	Ekip çalışması ve iş birliği
		Fayda maliyet analizi	Raporlama
		Alternatif proje hazırlığı	Detaya inme
		Uygun teklif seçimi	Yaratıcılık
		Teklif hazırlığı	Risk alma
		İyileştirme teklifi hazırlığı	Geleceğe dönük planlama
		Kritik başarı faktörleri	İkna yeteneği
			Yetki ve sorumluluk taşıma
			Araştırmacılık

Tablo 3.36: Fonksiyon 2. Lojistik Proje Hazırlama Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Müşteri İlişkileri Temsilcisi	Müşteri temsilcisi	Müşteri ilişkilerinin gelişmesi	Üniversite mezunu
Müşteri İlişkileri Uzmanı		Yeni iş olanakları araştırılması	İngilizce bilgisi
Müşteri İlişkileri Geliştirme Uzm.		Kontrat Takibi	Düzen ve kalite arayışı
		Şikayetlerin alınması	Planlama ve Organizasyon
		periyodik raporlama	Bilgiye ulaşma ve paylaşım
		Fatura takibi	Raporlama
		Cari hesap takibi	Müşteri odaklılık
		İş kalitesinin artırılması	İşbirliğine açıklık
			Yaratıcılık
			İnsan ilişkilerinde başarı
			Problem çözme yeteneği

Tablo 3.37: Fonksiyon 3. Müşteri Temsilcisi Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
XXX Operasyon uzmanı	XXX Operasyon Uzmanı	Operasyon planlaması	Üniversite mezunu
Depo Sorumlusu		İşlerin takibi	İngilizce bilgisi
Operasyon Dokümantasyon uzm.		Tedarikçi ilişkileri	Sevkiyat ve depolama tecrübesi
XXX operasyon elemanı		Fatura kesiminin kontrolü	Proje takibi tecrübesi
Depo Elemanı		Rakip firma belirlenmesi	BT kullanımına yakınlık
Özel Projeler uzmanı		Projelerde maliyet belirlenmesi	Müşteriye dönüklük
XXX Operasyon Memuru		Raporlama	Düzenli çalışma
Sevkiyat memuru			Planlama ve organizasyon
Hat Operatörü			Ekip çalışması
XXX Operasyon Sorumlusu			Ölçme ve raporlama
XXX Operasyon Koordinatörü			Detaycılık
Depo Amiri			Sistem kullanımı
Serbest Depo Sorumlusu			Değişiklik yönetimi
XXX Operasyon şefi			Risk analizi
Forwarding uzmanı			Yetki kullanım isteği
XXX Operasyon Amiri			
Vardiya Amiri			
Planlama Amiri			
Sevkiyat Amiri			

Tablo 3.38: Fonksiyon 4. Operasyon Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Finansal Koordinatör	Mali Kontrol Uzmanı	Proje Bütçelerinin hazırlanması	Üniversite Ekonomi- İşletme mezunu
Finansman Uzmanı		Projelerde Mali analiz	Proje kontrolde 5 yıl tecrübeli
Muhasebe Elemanı		Bütçe-Fiili raporlaması	İngilizce
Muhasebe şefi		Ekonomik gösterge takibi	Problem çözme ve sunuş teknikleri
Mali İşler Uzmanı			Analitik düşünme
Mali İşler Sorumlusu			Ekip çalışması
Finansman ve mali kontrol uzm			Detay takibi
			Bilgisayar kullanımı
			Planlama yeteneği
	Muhasebe Uzmanı	Muhasebe kayıtları tutulması	Üniversite Mezunu (Ekonomi, İşletme)
		Tahsilat ve tediye takibi	5 Yıl Muhasebe tecrübesi
		Nakit planlaması	Problem çözme yetkinliği
		Banka ve resmi kuruluş ilişkisi	Analitik düşünce
		Belge muhafazası	Ekip çalışması
			Ölçme ve raporlama
			Detaya inebilme
			Bilgisayar kullanımı

Tablo 3.39: Fonksiyon 5. Proje Bütçe ve Mali İşler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Bilgi Sistemleri Elemanı	Sistem ve Süreç Yönetmeni	Bilgi sistemleri kurmak	Üniversite Mezunu
IT Uzmanı		Bilgi sistemlerini yürütmek	Problem çözme yetkinliği
Sistem Uzmanı		Teknolojik çözümler üretmek	Yenilikleri takip eden
Donanım Uzmanı		Yeni uygulamalar için eğitimler düzenlemek	Takım çalışması
		Dokümantasyon/Raporlama takibi	Detaya inme
		Yeniliklerin takibi	İşbirliği, iletişim
		Faaliyet raporlaması	Yeni fikir yaratıcılığı
			Planlama ve organizasyon
			Sistem geliştirme ve proje uygulamalarında 10 yıllık tecrübe
			ERP, Lojistik yazılımlar konularında tecrübe
			İleri seviye İngilizce
			Analitik düşünme
			Ölçme ve raporlama

Tablo 3.40: Fonksiyon 6 Bilgi İşlem Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Kalite Geliştirme Uzmanı	Kalite Yönetim Uzmanı	Prosedürlerin hazırlığı	Üniversite Mezunu: (Endüstri, İşletme)
İnsan kaynakları sorumlusu		İş yapma süreçlerinin takibi	Kalite konusunda deneyim
İdari işler şefi		Süreç iyileştirme	İngilizce
İK ve eğitim sorumlusu		Kalite güvence sistemi	Takım çalışması
		Veri toplanması	Kişisel ilişkilerde başarı
		Performans belirleme	Bilgisayar kullanımı
		Dokümantasyon	Müşteri odaklılık
		Müşteri memnuniyeti ölçümü	Düzen ve kalite anlayışı
			Planlama ve organizasyon
			Çevre bilinci

Tablo 3.41: Fonksiyon 7 Kalite, İnsan Kaynakları ve İdari İşler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

Unvanlar	Önerilen Unvan	Görev	Yetkinlikler
Reklam ve Halka ilişkiler Uzmanı	Halkla İlişkiler Uzmanı	Reklam Çalışmaları	Üniversite Mezunu
Halkla ilişkiler Elemanı		Şirket tanıtım araçları	Halkla ilişkilerde tecrübeli
PR Uzmanı		Organizasyon düzenlenmesi	Medya ilişkileri
		Medya ilişkileri	Bilgi arama
		Dokümantasyon	Detaya inme
		Rakip analizi	İşbirliği
		Faaliyet raporlaması	Yeni fikir yaratıcılığı
		CRM uygulaması	İkna yeteneği
		Kurumsallaşma	

Tablo 3.42: Fonksiyon 8 Halkla İlişkiler Fonksiyonu Unvan ve Yetkinlikler

3.5.2. Mersin’de Lojistik Eğitiminin Mevcut Durumu ve Öneriler

Mersin’de lojistik ve/veya lojistik ile ilgili branşlarda eğitim veren kurumlar, eğitim seviyelerine göre aşağıdaki tabloda özetlenmiştir;

	Eğitim Kurumu	Program/Programların Adı
Temel Mesleki Eğitim (Lise Seviyesi)	Mersin Nihal Erdem Anadolu Ticaret Meslek Lisesi	Bilgisayarlı Dış Ticaret
	Mersin Anadolu Teknik Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Teknik Lise ve Endüstri Meslek Lisesi	Gemicilik Programı; Gemi Makinaları, Gemi Yönetimi, Makine Zabitliği, Gemi Elektroniği Ve Haberleşme, Gemi Otomasyonu, Yat Kaptanlığı, Balıkçı Gemisi Kaptanlığı, Su Ürünleri Üretimi
	Silifke Anadolu Teknik Lisesi, Anadolu Meslek Lisesi, Teknik Lise, Endüstri Meslek Lisesi ve Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi	Gemicilik Programı; Gemi Makinaları, Gemi Yönetimi, Makine Zabitliği, Gemi Elektroniği Ve Haberleşme, Gemi Otomasyonu, Yat Kaptanlığı, Balıkçı Gemisi Kaptanlığı, Su Ürünleri Üretimi
Önlisans Programları (Meslek Yüksekokulları)	Mersin Denizcilik Meslek Yüksekokulu (Mersin Üniversitesi'ne bağlandı)	Bilgisayar Teknolojisi ve Programlama, Deniz ve Liman İşletmeciliği, Dış Ticaret, Gemi Makinaları, Güverte
	ME.Ü. Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Lojistik, Dış Ticaret
	Çağ Üniversitesi	Uluslararası Lojistik, Uluslararası Ticaret
Lisans Programları	Çağ Üniversitesi	Uluslararası Ticaret
Yüksek Lisans Programları	-	-
Doktora Programları	-	-
Sertifika Programları	MTSO, MDTO	Dış Ticaret ve Lojistik başta olmak üzere çeşitli eğitim programları

Tablo 3.43: Mersin'de Lojistik eğitimi Veren Eğitim Kurumları

Tablo 3.43’den de anlaşılacağı üzere, Mersin’de lojistik eğitimi beş temel eksen üzerinde incelenecektir.

1.Temel Mesleki Eğitim (Teknik Lise Seviyesi); Yukarıdaki tablo incelendiğine, mesleki eğitimin lise seviyesinde yeterli olmadığı görülmektedir. Her ne kadar Mersin ilinde 3 lisede lojistiğin ilişkili disiplinleri ile ilgili eğitimler verilse de, bir önceki bölümde bahsedilen ara eleman seviyesindeki ihtiyaçlar göz önünde bulundurulduğunda, operasyonel ara eleman ihtiyacı, bu eğitim seviyesinde karşılanmamaktadır. Depoculuk, elleçleme hizmetleri ve taşımacılık alanlarındaki eksikler göz önüne alınarak, lise seviyesindeki programlar geliştirilmelidir. Bu alanlarda, MEB ve MEGEP’in birlikte yaptığı müfredat çalışmaları

belirleyici olacaktır (Bu çalışmalar; Lojistik Yönetimi, Palet & Konteyner ve Planlama & Dağıtım başlıkları altında toplanmış ve kitap haline getirilmiştir). Ancak halihazırda zaten bu eğitim seviyesinde kadro eksikliği bulunmaktadır ve sıkıntının tek çözüm noktası MEB olduğu için, sorunun Valilik/İl Milli Eğitim Müdürlüğü düzeyinde çözülmesi uygun olabilir.

2. Önlisans Programları (Meslek Yüksekokulları): Mersin İli'nde, lojistik ile ilgili önlisans programları incelendiğinde, gümrük, dış ticaret, deniz ve liman işletmeciliği ile ilgili branşlarda ara eleman ihtiyacının karşılanabileceği görülmektedir. Ancak bu seviye de taşımacılık, depolama ve bilgi işlem ile ilgili ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak yeni düzenlemeler yapılması uygun olacaktır. Tablo 3.44'de yer alan model örnek alınarak bu alanlardaki eksiklikler gidebilir.

1. Yarıyıl	2. Yarıyıl
Lojistiğe Giriş	Trafik ve Ulaşım Yönetimi
Mikroekonomi	Makroekonomi
Matematik 1	Matematik 2
Temel Hukuk	Temel Yönetim
Muhasebe İlkeleri	İstatistik
Temel Bilgisayar	Lojistik Bilgi Sistemleri
Problem Çözme ve Takım Çalışması	İthalat&İhracat Yönetimi
3. Yarıyıl	4. Yarıyıl
Satınalma & Malzeme Yönetimi	Uluslararası Lojistik
Üretim & Operasyon Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi
Lojistik Yönetimi	Uluslararası Nakliye
Pazarlama	Stok & Depo Yönetimi
İnsan Kaynakları Yönetimi	Endüstriyel Paketleme
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders

Tablo 3.44: Lojistik Önlisans Eğitiminde Müfredat Modeli (Örnek)

Kaynak: Baki B., Tanyaş M., 2004, Banchmarking in Logistics Program Courses in Higher Education Between Turkey and Developed Countries

Bu örnek modele, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi, Türk Dili ve Edebiyatı dersleri de ilave edilebilecektir. Yine sektördeki yabancı dil kullanma zorunluluğu göz önünde bulundurulduğunda, ön lisans programlarında, mesleki yabancı dil ağırlığının artırılması da tavsiye edilmektedir.

Meslek Yüksekokullarına, meslek liselerinden sınavsız geçişin kaldırılacağı önümüzdeki öğretim yılından sonrası için, yukarıda yer verilen örnek model yetersiz kalabilir. Bu aşamada, halihazırda Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu'nda uygulanan "Deniz ve Liman İşletmeciliği" Ön Lisans Programının adı "Lojistik" olarak

değiştirilmiş ve programın içeriği yeniden düzenlenmiştir. Sınavsız geçişin kalkması ile birlikte, öğrenci profilinde olumlu yönde bir gelişme beklenirken, sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek ara elemanların eğitimleri de detaylandırılmıştır. Sınavsız geçiş uygulamasının kalkması ile birlikte, Tablo 3.45’de sunulan yeni program, önlisans eğitimi altyapısının sağlam temellere oturtulması açısından daha faydalı olacaktır.

1. Yarıyıl	2. Yarıyıl
Türk Dili - I	Türk Dili - II
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi - I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi - II
İngilizce - I	İngilizce - II
Genel İşletme	Lojistik İlkeleri - II
Lojistik İlkeleri - I	Yönetim ve Organizasyon
İktisada Giriş	İstatistik
Genel Muhasebe	Ulaştırma Sistemleri
Temel Hukuk	Yük Taşımacılığı ve İşlemleri
Bilgisayar	Maliyet Muhasebesi
Matematik	Yolcu Taşımacılığı ve İşlemleri
3. Yarıyıl	4. Yarıyıl
Yöneylem Araştırması	Uluslararası Pazarlama
Dış Ticaret Mevzuatı ve Gümrükleme	Lojistik Yönetimi
Pazarlama İlkeleri	Deniz Acenta İşletmeciliği
Lojistik Sigortacılığı	Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği
Lojistiğin Bilgisayarlı Uygulamaları	Deniz Ticaret Hukuku
Tedarik ve Stok Yönetimi	Mesleki Çalışma ve Seminer
Liman İşletmesi ve organizasyonu	Üretim Yönetimi

Tablo 3.45: MEÜ SBMYO Lojistik Programı Müfredatı (2009-2010)

3. Lisans Programları: Lisans düzeyindeki eğitim yeterli görülmemektedir. Mersin Üniversitesi, sektörü besleyecek insan kaynağını yetiştirmek için programlar geliştirmeli ya da mevcut programlarında seçmeli derslerle branşlaşmaya gitmelidir. Zira bir fakültede yeni bir lisans programı açılması zaman ve prosedür açısından güç olduğu için, gelişmekte olan bir sektörün, öğrenciler için de cazibesinin artırılması açısından, seçmeli dersler aracılığı ile branşlaşma sağlamak, lojistik ile ilgili bir bölüm açılana kadar kısa ve orta vadede pratik bir çözüm olabilecektir. Lojistik; pazarlama, ekonomi, mühendislik ve işletme disiplinleri ile yakından ilişkilidir, dolayısıyla bu disiplinlerde açılacak seçmeli dersler sektörü önemli ölçüde besleyecektir.

1. Yıl Güz Dönemi	1. Yıl Bahar Dönemi
Lojistiğe Giriş	Genel Muhasebe
Matematik 1	Makroekonomi
Yönetime Giriş	Matematik 2
Mikroekonomi	Problem Çözme & Takım Kurma
Temel Bilgisayar 1	Temel Bilgisayar 2
2. Yıl Güz Dönemi	2. Yıl Bahar Dönemi
İş Hukuku	Ticaret Hukuku
Maliyet Muhasebesi	Nakliye Hukuku
İş İdaresi	Muhasebe İlkeleri
Olasılık	İstatistik
Araştırma ve Analiz Yöntemleri	Sistem Analizi
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders
3. Yıl Güz Dönemi	3. Yıl Bahar Dönemi
Üretim & Operasyon Yönetimi	Finansal Yönetim
Yöneylem Araştırma	Simülasyon
Lojistik Yönetimi	İnsan Kaynakları Yönetimi
Pazarlama	Uluslararası Lojistik
MIS (Yönetim Bilgi Sistemleri)	LIS (Lojistik Bilgi Sistemleri)
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders
4. Yıl Güz Dönemi	4. Yıl Bahar Dönemi
Stok & Depo Yönetimi	İthalat&İhracat Yönetimi
Satınalma & Malzeme Yönetimi	Kalite Yönetimi
Lojistik Yönetiminde Stratejik Planlama	Uluslararası Pazarlama
Tedarik Zinciri Yönetimi	Uluslararası Taşımacılık, Gümrük ve Sigorta
Proje Yönetimi	Tez
Seçmeli Ders	Seçmeli Ders

Tablo 3.46: Lojistik Lisans Eğitiminde Müfredat Modeli (Örnek)

Kaynak: Baki B., Tanyaş M., 2004, Banchmarking in Logistics Program Courses in Higher Education Between Turkey and Developed Countries

Çağ Üniversitesi'nde ise, "Uluslararası Ticaret" lisans programı bulunmakta; ancak programın öğrenci kontenjanı ve lojistik ile ilgili kapsadığı branşlar açısından kısıtlılığı göz önüne alındığında, hem Mersin, hem de Çağ Üniversitelerinde orta kademe yönetici yetiştirmeye yönelik açılacak yeni programlarda, Tablo 3.46'da yer alan model örnek alınabilir.

Her iki üniversitede de lisans eğitimi düzeyinde açılacak lojistik programları için yapılması gereken bir başka şey ise, hem literatürün takip edilebilirliğini arttırmak, hem de sektörde yabancı dil bilen eleman talebini karşılamak amacı ile; derslerin yabancı dilde verilmesi ya da kademeli olarak yabancı dilde eğitime geçilmesi olacaktır.

Henüz lojistik lisans eğitim programları yok iken ya da yeterli değilken bile mevcut programlarda planlanması gereken bir diğer konu da tabii ki lisans öğrencilerinin mecburi stajlarıdır. Bu konuda yerel sektör ile işbirliği yapılması, lisans öğrencilerinin sektörde staj olanaklarının üniversitelerin kariyer merkezlerince ilan edilmesi ve özendirilmesi, her yıl düzenlenen kariyer günlerine yerel lojistik firmaların davet edilmesi planlanmalıdır.

Lisans düzeyinde halihazırdaki eğitim programlarının, lojistik ile ilgili olarak desteklenmesinde bir başka alternatif de uluslararası bir öğrenci hareketliliği programı olan Erasmus'tur. İlimizdeki her iki üniversite de Erasmus üyesi üniversitelerdir ve bu programdan faydalanabilmektedir. Avrupa Birliği'ne üye ülkelerdeki lojistik eğitimi veren üniversiteler ile yapılacak ikili anlaşmalar kapsamında sağlanacak 1 ya da 2 akademik dönemi kapsayacak eğitim bursları, İktisadi İdari Bilimler ve Mühendislik Fakülteleri öğrencilerini bu sektöre yöneltmeye özendirici olacaktır.

4. Lojistik sektörüne yönelik yüksek lisans ve doktora düzeyinde programlar Mersin Üniversitesi ve Çağ Üniversitesi'nde bulunmamaktadır. Halbuki bu programların açılması, lisans programlarının açılmasından, prosedür, bürokratik işlemler ve süreç açısından daha kolaydır. Dolayısı ile ilk yapılandırılması ve programlanması gereken eğitim seviyesi olmalıdır.

Doktora düzeyinde açılacak bir programın örnek alacağı modelin geliştirilmesi için henüz lojistik sektörü ve eğitimdeki altyapı yeterli olmamakla beraber, yurtdışındaki üniversiteler örnek alınmak koşulu ile; Lojistik Pazarlama, Tedarik Zinciri Yönetimi, Operasyon Yönetimi, Tedarik/Kaynak Bulma, Lojistikte Yeni Ürün Geliştirme/Yenilik, Uluslararası Ticaret, Akademik Araştırma Metotları branşlarında çalışacak akademisyen yetiştirilmesi hedeflenmelidir.

Öte yandan yüksek lisans programları planlanırken amaç, bu programların, sektöre farklı altyapılardan gelen (mühendislik, ekonomi, idari bilimler gibi) işgörenlerin, sektörün beklentilerine uygun ve eksikliklerini tamamlayacak şekilde eğitileceği biçimde tasarlanması olmalıdır. Bu aşamada, üniversiteler ve sektör arasında sıkı bir işbirliği geliştirilmeli, eksikliği bilinen konular ile birlikte, sektörün trendleri ve işgücü talepleri de göz önüne alınmalıdır. Hatta eğitim kadrosundaki eksiklikler, sektördeki yöneticiler ile tamamlanmalı, yapılacak olan

tez çalışmalarında sektör yönlendirici olmalı, tez çalışmalarının araştırmaları sektör tarafından fonlanmalı ve pratikte yönetim veya operasyonda uygulanabilecek tez konuları yine üniversite-sanayi işbirliği ile belirlenmelidir.

Diğer bir husus da, yüksek lisans programı yapılandırılırken ne tür temeller üzerine oturtulacağıdır. Bu konuda iki yaklaşım bulunmaktadır; mezunların “felsefe uzmanlığı” veya “bilim uzmanlığı” unvanı almaları. Her iki durumda da tercih edilen öğrenci profili sektör tecrübeli olacağından, burada belirleyici olan akademik birimlerin istekliliği, öğretim elemanı altyapısı ve yine sektörün talepleri olmalıdır.

Mersin lojistik sektörü için üst seviyede elemen yetiştirmenin bir diğer yöntemi de diğer yabancı dille eğitim veren üniversitelerin ilgili bölümlerini bitiren Mersin’de yerleşik işgörenlerin, burs verilerek yurt dışı üniversitelerde lojistik yüksek lisansı veya doktora çalışması yapmasının planlanmasıdır. Bu konudaki destek yerel lojistik odaklardan, Lojistik Köyü’nden ve Mersin Lojistik Geliştirme Merkezi’nden sağlanabilecektir. Yüksek lisans ve doktora çalışmalarını biten öğrencilerin 2-3 yıl yurt dışı şirketlerde çalışması ve daha sonra hem akademik hem pratik bilgileri ile Mersin’e dönerek çalışması yerinde olacaktır. Lisansüstü çalışması yapan öğrenciler, Mersin’de bulunan lojistik şirketlere çalıştırılmak üzere alınabileceği gibi doktorasını tamamlayan öğrenciler de Mersin’de bulunan üniversitelere akademisyen olarak yerleştirilebilir.

5. Sertifika Programları: Halihazırda Mersin’de lojistik sektörüne yönelik eğitim programları, MTSO ve MDTO tarafından yürütölmektedir. Konu başlıkları; uygulamalı dış ticaret, gemi acenteliği, çeşitli mevzuat değişiklikleri ve yeni uygulamalar vb. gibi olup birkaç günlük eğitim seminerleri olarak yürütölmektedirler. Halbuki gerek yurtdışında gerek ölkemizde çeşitli üniversitelerde sunulmakta olan sertifika programları, enstitüler, sürekli eğitim merkezleri ve/veya üniversite vakıflarınca yürütölmekte, süre olarak 15-25 hafta arasında değişmekte ve son derece spesifik konulara yönelik olmaktadır. Mersin’de genelde eğitimde, özelde gelişmekte olan lojistik sektöründe en önemli eksikliklerden biri de bu tip sertifika programlarının üniversiteler tarafından yürütölmemekte olmasıdır.

Sonuç

Yeni düzenlemelerin söz konusu olduğu, yeni yapılanmaların oluşturulacağı ve RİS-Mersin projesi kapsamında öncelikli sektör olarak sečilken lojistik sektörünün Mersin’deki altyapısının

sağlam temeller üzerine oturtulması ve kalifiye işgücü ile desteklenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda atılacak olan ilk adım, eğitimi güçlendirmek ve bu doğrultuda sanayi ile akademinin işbirliğini sağlayarak sektöre yönelik eğitim planlamasıdır.

Kısa vadede ve ivedilikle yapılması gerekenler;

- Sertifika programları düzenlemek (Mersin Üniversitesi ve Çağ Üniversitesi) ve bu programların düzenlenmesinde RODER, UND ve İstanbul Üniversitesi'nin uygulamalarından faydalanmak,
- Bölgedeki üniversitelerin mevcut lisans programlarına (özellikle İktisadi İdari Bilimler Fakülteleri'nde) lojistik konulu seçmeli derslerin eklenmesi,
- Üniversite öğrencilerine yönelik sektörde staj imkânlarının yoğun olarak duyurulması,
- Üniversitelerde, ivedilikle yüksek lisans ve sertifika programlarının açılması

olmalıdır.

Öte yandan, uzun vadede;

- Lojistik sektörü-akademi işbirliğinin geliştirilmesi için kurulan yapıların işlerlik kazanması,
- Bölgedeki üniversitelerde sektör ile ilgili lisans programlarının açılması sürecinin başlatılması gerekmektedir.

3.6. MERSİN LOJİSTİK DANIŞMA MERKEZİ

Amaç

Lojistik hizmetler, insanlık kadar eski bir tarihe sahiptir. İhtiyacından daha fazlasını temin edebilen insanların başlattıkları depolama, tekerleğin icadından beri geçerli olan kara taşıması ve zaman içinde kıtalararası seyahatle gelişen deniz taşıması, lojistiğin başlangıç operasyonlarıdır. Küreselleşen günümüzde lojistik, artık taşımanın ve depolamanın üzerinde bir iş kolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Tedarik zinciri içindeki hizmetlerin dış kaynak sağlayan kuruluşlarca yerine getirilmesi ile 3PL kavramına ulaşan lojistik, süreç yönetiminin öne çıkması ile, 4PL kavramını uygulamaya koymaya başlamıştır.

İlk olarak, kara taşımacılığının depolama ile birleşmesi ihtiyacıyla ortaya çıkan kapıdan kapıya sevkiyat sistemi; zaman içinde küreselleşme ile birlikte diğer taşıma modlarının da devreye alınması ve sürecin optimizasyonu çalışmaları ile kombine taşımacılığa dönüşmüş ve lojistik içinde sürecin yönetimi önem kazanmaya başlamıştır. Yönetimin ağırlıklı olarak ortaya çıkması, süreçlerin yönetiminde hizmetlerin ölçülme zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir. Bu da, lojistiğin tüm adımlarında yazılım kullanımını, sürecin optimizasyonu için endüstri mühendisliği ve yönetim bilimleri ihtiyacını gündeme getirmektedir.

Ülkemizde lojistik sektörü, henüz çağdaş anlamda iş yapacak olgunluğa ulaşamamıştır. Müşterilerinin iş süreçlerini onlar adına yönetecek, sipariştten satış sonrasına kadar verilmesi gereken lojistik hizmetleri müşterilerinin adına yerine getirecek, kontrol edecek ve geliştirecek şirket sayısı yok denecek kadar azdır. Şirketler gerçek anlamda lojistik hizmet üretecek yapıya kavuşmamaktadır. Bunun farklı nedenleri bulunmaktadır:

1. Lojistik, ülkemizde, uluslararası kara taşıması, gümrükleme, yurt içi dağıtım ve kargo hizmetleri veren kuruluşların hizmet yelpazelerini genişletmeleri ile gelişmektedir. Firmalar uluslararası kara taşıması yaparken, taşıdıkları ürünlerin gümrüklü depolama hizmetlerini vermeye yönelmişler; daha sonra gümrüklenen ürünlerin milli depolamasını yapmışlar ve ardından de bu ürünlerin ülke içi dağıtımını da üstlenerek ithal taşımasından yerel dağıtıma kadar bir hizmet zinciri oluşturmuşlardır. Temel iş konularının uluslararası taşıma olması nedeniyle de, bu sürece ekledikleri diğer hizmetleri, aynı kalite ve ölçekte vermekte zorlanmaktadırlar. Lojistiğin bir zincir olduğu ve bu zincir içindeki en kötü hizmetin, zincirin toplam kalitesini etkilediği göz önüne alındığında, verilen hizmetlerin yetersiz kaldığı görülmektedir.
2. Kargo şirketleri de, önce parsiyel kargo dağıtımını ile devreye girmişler; daha sonra yük hareketinin artması ve Anadolu'ya açılmaları ile birlikte lojistik hizmet vermeye

soyunmuşlardır. Lojistik, kargo mantığı ile verilecek bir hizmet olmadığı için, kargo şirketlerinin bünyesinde kurulmuş bulunan lojistik şirketler gelişmemiştir.

3. Türkiye’de iş sahiplerinin hepsi “benim olsun” mantığı ile çalıştıkları için, benzer hizmeti veren diğer rakipleri ile veya hizmetlerine yeni halkalar ekleyecekleri diğer kuruluşlarla ortak iş yapma alışkanlıkları yoktur. Şirketler, birleşip tek isim altında daha büyük ölçekli veya daha geniş hizmet yelpazeli yeni bir oluşum yaratamamaktadır. Bu da tüm ölçeklerin küçük kalmasına sebep olmakta, şirketlerin gelişmeleri için gereken insan ve bilgi sistemleri yatırımlarına girmelerini imkânsız kılmaktadır. Sektörün gelişmemiş olmasında, ölçeklerin küçük ve çalışan yetkinliklerinin yetersiz olması başta gelen nedenler olmaktadır.
4. Taşımacılık sektörü, gerek yakıt harcamalarının kayıt dışına çıkabilmesi gerek fazla tonajlı yük taşınması, gerekse de çalışanların ücretlerinin tam olarak beyan edilmemesi gibi nedenlerden dolayı önemli bir kayıt dışılık içermektedir. Böyle bir sistemde kasa, iş sahibinin kontrolünde olmakta, yatırımlar doğru planlanamamakta, bu kayıt dışılığı ortaya çıkaracak düzgün yazılım sistemleri kullanılamamaktadır. Finansal yapının ve muhasebe sistemlerinin düzgün çalışmadığı bir ortamda, tüm işleri yönetecek bir ERP sisteminin de kullanılamaması, lojistik sektörünü ölçülemeyen ve yönetilemeyen bir hale getirmiştir.
5. Lojistik sektörü ülkemiz için yeni bir sektördür. Sektöre uygun eleman eğitimi yeni başlamıştır ve henüz istenilen kaliteye ulaşamamıştır. Bu nedenle lojistik, işi yaparken öğrenilen bir hizmet kolu haline gelmiştir. Lojistik şirketlerinde çalışan elemanlar, işlerini çalıştıkları iş yerinde öğrenmekte, dış destek alınmaması nedeniyle de hatalı veya eksik eğitim almaktadırlar. Buna rağmen bir şeyler öğrenen eleman, hemen rakip şirketler tarafından kapılmakta ve eksik, yanlış bilgi şirketler arasında transfer edilerek yeni tekniklerin, sistemlerin, çalışma şekillerinin geliştirilmesi mümkün olmamaktadır.
6. Lojistiğin önemli bir özelliği de, emek yoğun bir iş olmasıdır. Bu da, şirketlerde büyük bir iş gücü ihtiyacı ortaya çıkartmaktadır. Mevsimsellik içeren bir iş kolu olarak yılın belli aylarında, hatta ayların belli haftalarında, işgücü ihtiyacı değişmekte; eleman çıkartmalar, yeni eleman istihdamları söz konusu olmaktadır. Bu yolla sektörde alt seviye elemanlarında bilgi ve tecrübe birikimi sağlanamamakta, tecrübesiz işçilerin yaptıkları hatalardan dolayı müşteri memnuniyetsizlikleri ortaya çıkmaktadır.
7. Lojistik hizmetler, üretici firmaların kendilerinin organize etmekte oldukları taşımacılık, depolama, dağıtım gibi hizmetlerin dış kaynağa aktarılması, yani outsource edilmesi

ile gelişmektedir. Üreticiler, dışarıya verdikleri hizmetler üzerinde kontrollerini sürdürmekte ve lojistik firmalara yapmaları gereken süreç yönetimi fırsatını tanımamaktadır. Lojistik şirketler, birer taşıeron mantığı ile çalıştırılmaktadır. Bu da hizmetin kalitesinin düşmesine yol açmaktadır.

8. Depolama hizmeti; yazılım, şube açılması, depo içi ekipmanların kullanımı gibi ciddi yatırımlar gerekmektedir. Şirketler, baştan ölçeklerini büyük tutarak bu sektöre girmek yerine, küçük depolarda, ucuz sistemlerle lojistik hizmet vermeye çalışmakta ve ölçek verimini yakalayamadıkları için hem hizmetler pahalıya mal olmakta hem de istenilen kalite yakalanamamaktadır.

Bütün bu nedenler, lojistik sektörümüz için bilgi eksikliğini, deneyim eksikliğini, başarılı işlerin paylaşımı eksikliğini ortaya çıkartmaktadır. Teknolojinin hızla ilerlediği, rekabetin hızlandığı ve yıkıcı hale geldiği küresel ekonomide şirketler; işlerini geliştirecek, iş yapma şekillerini değiştirecek, yeni teknolojileri uygulayacak, akademik bilgileri iş süreçlerinde kullanacak bir desteğe ihtiyaç duymaktadır. İstanbul'da kısmen kurumsal veya özel sektör danışmanları ile verilmekte olan bu destek, Anadolu'da, dolayısıyla Mersin'de de, bir eksiklik olarak görülmektedir. Danışmanlık hizmetleri, şirketler açısından pahalı ve zaman ayrılmasını gerektiren hizmetlerdir. Danışmanların şirket iş süreçlerini analiz etmeleri, alternatif senaryolar üretmeleri, yönetici ve çalışanları eğitmeleri, yazılım desteğinde bulunmaları, bu yazılımların kullanımını sağlamaları, ölçümlene yapmaları ve raporlama sistemleri geliştirmeleri gerekmektedir. Büyük ölçekli şirketlerde bu çalışma uzun zaman almakta, küçük şirketlerde de bu çalışmaya zaman ve kaynak ayrılamamaktadır.

Mersin'de lojistik sektörü mevcut yapısıyla; deniz taşımacılığında yer alan acente, forwarder, liner, gümrükleme, uluslararası taşıma, ulusal taşıma, antrepo işletme, demiryolu taşımacılığı ve milli depolama yapan yüzlerce küçük yerel firmadan ve bir kaç büyük firmanın şubesinden oluşan bir yapı göstermektedir. Yakın geçmişe bakıldığında Mersin'de şube açan büyük ölçekli firmaların veya uluslararası lojistik firmalarının kapasitelerinde bir artış olduğu, büyüdükleri, buna karşılık yerel firmaların aynı büyüme temposuna ulaşamadıkları görülmektedir. Büyük milli kuruluşlar ve küresel firmalar, kendi know-how'larını bölgeye transfer edebilmekte, yerel firmalarda tecrübe kazanan elemanları kadrolarına alabilmekte ve hızla büyümektedir. Küçük ölçekli yerel firmalara da, bu rekabet yarışında destek verecek birimlere ihtiyaç olmaktadır. Bu master plan içinde, yerel firmalara danışmanlık desteği verecek olan bir organizasyon önerilmekte ve adına da "Mersin Lojistik Danışma Merkezi" (MLDM) denilmektedir.

3.6.1. MLDM'nin Hizmetleri

Merkez, Mersin İli'nde kurulmalıdır. Lojistik Köy'ün inşa sürecinde, şehir içinde kolay ulaşılabilen bir noktada kuruluşu başlatılacak olan MLDM, Lojistik Köy inşaatı tamamlanır tamamlanmaz yeni adresine taşınmalı ve Lojistik Köy içinde görev yapmalıdır. Bunun amacı, yerel lojistik firmaların, Lojistik Köy ile olan bağlantılarının arttırılması olacaktır. Bir lojistik hizmet merkezi olan Lojistik Köy'de ulaşım kolaylığı sağlanacaktır.

Merkez, Lojistik Köy'e taşınacak kuruluşlara özellikle iş başlangıcında destek vermek durumundadır. Lojistik sektöründe sıklıkla rastladığımız yatırım hataları ileride büyük sorunlara yol açmaktadır. Bu hatalardan;

1. Uygun araç seçimi lojistikte önemli bir konudur. Firmalar tanıdıklarının, arkadaşlarının tavsiyesiyle veya araç satıcılarının başarılı pazarlama ve finansman teklifleriyle, yapacakları işe uygun araç seçmek yerine, hatalı araç seçimleri ile karşılaşabilmektedir. Doğru bir seçim sisteminde firmalar, taşıyacakları yükün cinsine, ağırlığına, kat edebilecekleri yolun uzaklığına, kullanacak olan sürücünün bilgi ve tecrübesine göre araç seçmek durumundadırlar. Taşıma araçları her ne kadar dışarıdan birbirine benzer görünse de, araçların ölçülerinden, yakıt sarfiyatlarından, kullanılan teknolojiye, teknik destekten, ikinci el değerinden dolayı farklılıklar arz etmektedir. Bunların incelenmesi yapılmadan alınan araçlarla, olması gereken iş verimi sağlanamamaktadır. MLDM araç satın alacak kişilere, taşıyacakları yük ile ilgili araç seçiminde danışmanlık desteği verecektir. Kullanacakları araçlar içinde işlerine en uygun aracı önerecek, bu araçları kullanan firmaların kullanım performansları ile ilgili olarak elde ettikleri verileri ve benchmarkları paylaşacaktır.
2. İçinde çalışılacak deponun seçimi de son derece önemlidir. Mersin'de inşa edilmiş olan yüzlerce depodan, lojistik anlamda kullanılabilecek depo sayısı 10 adedi geçmemektedir. Uygun depoların inşaatı süresince gerek yurt dışından gerek yurt içinden danışman desteği alındığı ortadadır. Bunun dışındaki depolama alanları, depoların geometrisinden dolayı kullanılamaz durumdadır. Bölgede inşa edilmiş olan depolara bakıldığında şu hatalar görülmektedir.
 - a. Depolar, çağdaş depolamada kullanılan ideal yükseklik sınırı olan 12-13 metre yüksekliğin çok altında, hatta yarısına bile ulaşmayacak yüksekliklerde inşa edilmektedir. Bu da depolama hacminin yarıdan da aşağıya inmesine ve verimsiz hacim kullanımına neden olmaktadır.

- b. Depolarda genellikle rampasız, düz ayak, içeriye aracın doğrudan gireceği konfügürasyonlar kullanılmıştır. Bu sistemlerde, depo içi temizlik sağlanamamakta, içeriye giren aracın egzoz dumanı, lastik kiri içerideki ürünü etkilemektedir. İçeride aracın manevra yapacağı alanlar da depolama verimini düşürmektedir.
- c. Rampaların ve körüklü kapıların olmaması, kayar ağır metal kapıların kullanılması, çağdaş depoculuk anlayışına ters düşmektedir. Kapıların kolay açılması, içeriye araçların, forkliftlerin girmesi, araçlar yüklenip boşalırken içeriye toz, kuş gibi unsurların girişinin engellenmesi, su baskınlarında depo zemininin zarar görmemesi gibi avantajlardan dolayı, rampalar yerden 1.20-1.30 metre yüksekliğinde olmalı, hidrolik rampalı kapılar inşa edilmelidir.
- d. Mersin'de inşa edilmiş bulunan depoların çoğunda, kapılar dikdörtgen yapının kısa kenarlarına konulmakta; böylece kapı sayısı az olmakta, içeride forklift veya çalışanların yürüme mesafesi uzamakta, bu da iş verimi düşmektedir. Depo kapıları aynı zamanda araç bekleme noktalarıdır. Bu nedenle, gelen araç depo içindeki yüklenecek mal durumuna uygun olarak belirlenen kapıya yanaşmalı, ikinci bir manevra gereksinmesi olmadan, araçlar kapıların açılması ile boşaltılıp yüklenebilmeli ve depo alanı dışına çıkmalıdır.
- e. Bölgede yağış az da olsa, yoğun sağanaklarda, deponun su almaması için depo içinde yağmur sularını taşıyacak borular bulunması gerekmektedir. Aynı şekilde çatıların tek mahyalı yapılması, çatıya gelen suların, yaprakların deponun sağından ve solundan boşaltılması, orta kısımda yığılma olmaması da önemlidir.
- f. Mevcut depolarda rastlanan bir başka sorun da araç yanaşma mesafeleridir. Her tip araç için farklı olmak üzere; depolar inşa edilirken, araçların kapıya yanaşma mesafeleri göz önüne alınarak depo arazi içine yerleştirilmelidir. Tırlar için 30 metre manevra mesafesi gerekmekte olup depo inşaatı yapılırken mevcut araziye en büyük alanda depo yapılması isteği nedeniyle yanaşma mesafeleri ihmal edilmekte, depolar kullanışsız hale gelmekte, araçlar tek manevra ile depoya yanaşamamaktadır.

Kurulacak olan MLDM, bu konularda bilgi ile donanacak ve yatırımcılara bu konuda proje üzerinden tavsiyelerde bulunarak destek verecektir.

3. Yazılım seçiminde de benzer sorunlarla karşılaşılmaktadır. Şirketler artık kendi iş ölçeklerine göre yazılım seçmek ve bunu kuşanmak zorundadır. Ölçeği küçük olan bir firmanın, pahalı ve kompleks bir ERP seçmesi ne kadar gereksizse, büyüyecek bir firmanın da elle yapılmış bir yazılımla iş süreçlerini dijital ortama aktarması o kadar gereksiz ve hatalıdır. Şirketlerin bedenlerine büyük gelecek bir yazılım; iş hızlarını düşürecek, gereksiz bir maliyet yaratacak buna karşılık bedenlerine uymayan küçük bir

yazılım da ihtiyacı görmeyecektir. Lojistik sektöründe kullanılan yüzlerce yazılım vardır. Bunlardan bir kısmı operasyon bazında çalışırken, bir kısmı da lojistik hizmetleri birleştirecek özelliklere sahiptir. Yazılımların kendi başlarına rapor üretenleri olduğu gibi, farklı yazılımlardan elde edilen dataların bir havuzda toplanarak, bu data havuzundan istenilen raporların üretilebileceği yazılımlar da söz konusudur.

Lojistik firmaları yazılımlarını seçerken, tek operasyonu yönetecek yazılımlar seçmek yerine, ileride yeni operasyonların eklenmesi ile aynı bilgi bankasından bilgi alacak-verecek, yani birbirleri, hatta müşterileri ve taşeronları ile iletişebilecek yazılımlar seçmek durumundadır. Lojistik şirketlerine bu desteği verecek bilgi sistemleri ekipleri bulunmamaktadır. Piyasada çalışan bilgi sistemleri firmaları lojistik konusunu bilmedikleri için, gereken desteği verememektedir. Bu durumda firmalar, ya rakibinin/arkadaşının kullandığı yazılımı satın almakta veya yazılımı pazarlayan kuruluşların “başarılı” tanıtımlarına kurban edilmektedirler.

Büyük paralar ödenerek alınan yazılımların teknik destekleri de genellikle uzaktan verildiği ve destek ekibinin maliyetleri yüksek olduğu için, işletmelere yük olmakta, verimsiz kullanıma neden olmaktadır.

MLDM, sektörde kullanılan yazılımlar ile ilgili çalışmalar da yapacaktır. Mersin’de kullanılan yazılımlarla ilgili bilgileri temin edecek, kullanımlarını belirleyecek, eksikleri ortaya çıkartacak, yazılım üreticilerine aktaracak, işletmesine yeni yazılım seçecek olan lojistik şirketlere seçimlerinde önerilerde bulunacaktır.

4. Lojistik sektöründe iş geliştirme veya kurumsal performansı arttıracak olan seminerler de önemli bir unsurdur. Akademik kuruluşlar, danışman şirket veya kuruluşlar, hatta yabancı uzmanlar tarafından sık sık sektöre yol gösterici seminerler verilmektedir. MLDM bu konuda da bir kaynak araştırması yapacak, hangi kurumların ne tip eğitimler verdiğini belirleyecek, eğitimlerden elde edilen faydaları inceleyecek ve bir kaynak bankası oluşturacaktır. Mersin içindeki yerel firmalara, belli periyodlarla, bu seminerlerin verilmesi için programlar yapacaktır. Bu amaçla ihtiyaç belirlemesi yapılacak, istekler tespit edilecek ve bedeli karşılığı bu seminerler ve sertifika eğitimleri organize edilecektir. Aşağıda büyük şehirlerde verilmekte olan, lojistik sektörünü doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren çalışmalarla ilgili örnekler belirtilmiştir;

- Lojistik Yönetimi
- Depo Yönetimi

- Nakliye Yönetimi
- Tehlikeli Maddeler ADR
- Ürün Dağıtım
- Dış Kaynak Kullanımı
- Gümrük Mevzuatı Uygulamaları
- Nakliye Sigortaları
- Bilgi Sistemleri
- Balance Score Card
- SCOR eğitimi
- Tedarik Zinciri Yönetimi
- Tedarikçi Geliştirme Teknikleri
- Benchmarking (Kıyaslama)
- Proje Yönetimi
- Hedeflerle Yönetim
- Kalite Yönetimi
- İş Sağlığı Eğitimi
- Performans Değerlendirme
- E-Ticaret
- AR-GE Yönetimi
- AB Fonlarının Kullanımı
- Maliyet Analizi ve Maliyet Düşürme Teknikleri
- Bütçeleme ve Kontrol

- Temel Finansal Bilgiler
- Aile Şirketlerinde Kurumsallaşma
- İnsan Kaynakları Yönetimi
- Yönetim Becerilerini Geliştirme
- Eğitim İhtiyaç Analizi
- Etkili Müzakere Teknikleri
- Müşteri İlişkileri Yönetimi
- Dış Ticaret Uygulamaları
- İthalat ve İhracat Uygulamaları
- Satın Alma Yönetimi
- Araç Kullanım Eğitimleri
- Depo Elemanları Eğitimleri

5. Lojistik sektörü emek yoğun bir sektör olarak, özellikle gelişme sürecinde, yoğun bir personel hareketine maruz kalmaktadır. Şirketlerin kendi bünyelerinde yetişen elemanların, kariyerlerinde adım atlamak amacıyla, işlerinden ayrılıp yeni işe başlamaları, bazı şirketlerin ölçek daraltma amacıyla eleman çıkartmaları ve mevsimsel eleman hareketleri söz konusu olmaktadır. Mersin Lojistik Danışma Merkezi, personel arayan sektör kuruluşlarına tavsiyede bulunmak amacıyla bir sektör çalışanları bilgi bankası da oluşturacaktır. Belli formatta hazırlanmış olan personel bilgileri, hem sektörel analiz yapılması, hem eğitim planlanması, hem de iş veya personel arayan kişi ve kuruluşlara tavsiyede bulunulması amacıyla derlenecektir. Üst düzey yöneticiden sürücüye, depocuya, bekçiye kadar, sektör için gereken eleman ihtiyacı için tavsiye niteliğinde çalışma yapacaktır. Personel tavsiyesi veya iş önerisi için, kanun çerçevesinde herhangi bir ücret alınmayacaktır.

6. Mersin’de yerleşik, lojistik sektöründeki kuruluşların ölçeklerinin küçük olması, verimliliklerinin düşmesine ve hizmet maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır. Yeni ekonomik tedbirler çerçevesinde şirket birleşmelerinin teşvik edildiği de göz önüne

alınarak, MLDM'nin şirket birleşmelerinde de rol alması gerekecektir. Sektörde çalışan, aynı işi yapan iki veya daha fazla şirketin araçlarını, tesislerini, ekonomik güçlerini, müşterilerini ve çalışanlarını birleştirerek, kurumsal, profesyonel bir yönetim altında çalışmaları için gereken bilgilendirmenin, araştırmanın, şirket seçiminin yapılması söz konusudur. Bu seçim sonucu ortaya çıkacak birleşme talebinde, MLDM bir arabulucu olarak çalışacak, şirketleri değerlendirecek, ortaya çıkan yeni yapı için fizibilite ve iş planı hazırlayacak, gereken kanuni işlemlerde yol gösterecek ve rekabet avantajı sağlayacak yeni oluşumlara destek verecektir.

7. Lojistik, küresel bir iş koludur. Yerel şirketlerin sadece ülke içinde hizmet vermesi, rekabette geri kalmalarına yol açmaktadır. Ulaştırma koridorlarında başlangıç noktası olması hedeflenen Mersin için, artık yurt dışı şirketlerle ortaklık ve stratejik iş birliği çalışmaları yapılması gerekmektedir. MLDM bu konuda da yurt dışı kaynakları araştırarak, yabancı ataşeliklerle, yurt dışındaki ticaret ve sanayi odalarıyla iletişime geçecek ve Türkiye'de verecekleri hizmetler için ortaklık veya iş birliği yapacak kurum arayan şirketlere kılavuz olacaktır. Bu şirketlerin ülkeye davet edilmesi, yerli kuruluşlarla temasa geçmelerinin sağlanması, yurt dışında çalışacak partner arayan yerel kuruluşlara bilgi aktarması da MLDM tarafından sağlanacaktır.
8. Lojistik gibi gelişmekte olan bir sektörde yerel şirketlerin sorunları ve istekleri bitmeyecektir. Bireysel başvurularla sağlanamayan destekler ve çözümler, kolektif bir yapıda, yerel veya merkezi bürokrasiye aktarılmak durumundadır. Bu amaçla MLDM, belli periyotlarla, sektörde görev yapan kuruluşları ve yerel ilgilileri bir araya getirecek ve gündemli toplantılarla yerel lojistik şirketleri tarafından ortaya konacak olan sorunların ve taleplerin öncelikle yerel yetkililere aynı ortam içinde aktarılması ve çözüm yolları aranması konusunda da görev yapacaktır.
9. Yeni teknolojiler ve bunların lojistik sektörüne uygulanması da MLDM'nin sorumluluk alanına girmektedir. 3 boyutlu bar-kod uygulamaları, RFID sisteminin lojistikte kullanımı, çevreye duyarlı lojistik için güneş enerjili araç kullanımı, depo çatılarında elektrik üretilmesi, yağmur sularının değerlendirilmesi, yeşil lojistik, atık lojistiği gibi konularda yerli veya yabancı kaynaklarla temasa geçilmesi ve bu konuda uzmanların çağırılması, ortak proje hazırlanması, tanıtım yapılması da söz konusu olacaktır.
10. AB hibe fonları ve Kalkınma Ajansı projeleri de ülkemizde lojistik sektörü tarafından kullanılabilir, ancak halihazırda kullanılmayan kaynaklardır. Verimlilik artırma, eğitim, iş geliştirme konularında bu fonların kullanılması sağlanmalıdır. Lojistik sektörü bu fonların varlığından bile habersiz çalışmakta, bu projelerde destek verecek olan akademisyenler de lojistik sektörünü tanımamakta ve bağlantı kuramamaktadır. MLDM

lojistik konusunda bu tip fonların kullanımı amacıyla çalışmalar yapacak, bilgilendirme toplantıları düzenleyecek, örnek projeleri araştırarak, sektör ile bu projelerde yer alacak danışmanları ve akademisyenleri yan yana getirecektir. Böylelikle, değerli bir finans kaynağı yok olmayacak ve sektör gelişiminde kullanılacaktır.

11. Mersin bölgesinde lojistik eğitimi veren üniversitelerde, veya diğer şehirlerdeki üniversitelerde, eğitim gören Mersin’li öğrenciler için burs ve staj olanakları MLDM tarafından sağlanacaktır. Bunu sağlamak amacıyla bir kayıt sistemi oluşturulacak, üniversitelerin lojistik bölümlerinde bulunan öğrencilerin başvurusu alınacak, bu öğrenciler için eğitimlerinin bitiminde iş garantisi ile eğitim süresince burs almaları sağlanacaktır. Burs ve iş için Mersin’de bulunan lojistik kuruluşları devreye sokulacak, eleman ihtiyaçları tespit edilecek ve eğitim gören öğrencilerin bu ihtiyaç çerçevesinde meslek, bölüm hatta ders seçmeleri planlanacaktır. Bu öğrenciler, yaz stajlarını, yine eğitimleri sonunda göreve başlayacakları kurumlarda gerçekleştireceklerdir. Yaz tatilleri sırasında bu kurumların aktivitelerinde görev alacaklar ve kaynaşma sağlayacaklardır.
12. Üniversite ve sektör iş birliği tüm ülkede gerektiği şekilde sağlanamamıştır. Lojistik sektörü, günlük iş yoğunluğu içinde bilimsel çalışmalardan uzak kalmakta, akademisyenlerimiz de teorik araştırmalarının dışına çıkamamaktadır. Çeşitli tez çalışmaları ile bu bağlantıyı kurmak isteseler de, sektörün araştırmalar, anketler veya görüşme talepleri karşısındaki ilgisiz tutumu nedeniyle beklenen netice sağlanamamaktadır. MLDM bu konuda da görev yapacaktır. Yılda 3-4 kez yapılacak ortak toplantılarla, akademisyenler ve lojistik sektörünün liderleri bir araya getirilecek ve bir yandan akademisyenlerimizin önereceği araştırma ve projelere destek verecek lojistik kuruluşları belirlenirken, diğer yandan lojistik sektörünün araştırma istekleri de akademisyenlere aktarılacaktır. Böylece sektörün bilimsel çalışma, araştırma ihtiyaçları ile üniversitelerin bu talebe karşı ortaya çıkaracağı çözümler biraraya getirilecek ve bağlantılar kurulacaktır.
13. MLDM, yapacağı çalışmaların sektöre duyurusunun yapılması ve yaptığı çalışmaların raporlanması ve paylaşılması amacıyla bir web sitesine sahip olacak ve dijital ortamda bir bülten çıkaracaktır.

Web sitesi, lojistik sektörü için bir başvuru kaynağı olarak kullanılacak, aynı zamanda herkes tarafından bilinmesi gereken bilgiler de bu web sitesine kılavuz olarak ilave edilecektir. Çeşitli sunumlar, bildirimler, konferans dökümleri, dijital formlar bu sitede yer alacaktır. Bu sayede bilgiye ulaşım kolay hale gelecektir.

Site aynı zamanda sektörün iletişimi için bir portal olarak da faaliyet gösterecek, moderatör denetiminde kişisel duyurular da bu web sitesi üzerinden takip edilecektir. Web sitesinde çeşitli akademik ve pratik bilgileri içeren köşe yazıları da yer alacaktır.

Dijital bülten, aylık periyotlarla hazırlanacak ve gerek yerel, gerek bölgesel gerek ulusal ve küresel haberleri de kapsayacaktır.

14. Mersin'de lojistiğin gelişmesini sağlamak amacıyla MLDM, Mersin'de yerleşik üniversite öğrencileri arasında lojistik proje yarışması da düzenleyecektir. Bu yarışmalarda başarı sağlayan öğrencilere, öncelikle kurucu kuruluşların, daha sonra MLDM'nin kendi kaynaklarından sağlanan ödüller ve eğitim bursları verilecektir.
15. Lojistik sektörünün bu gün için en büyük eksikliği yabancı dilde kaynaklara ulaşma zorluğu ve Türkçe yazılan kitap eksikliğidir. MLDM, lojistik sektöründe hem endüstriyel hem akademik olarak kullanılabilecek yayınları temin edecek ve bir kütüphane oluşturacaktır. Bu kütüphanede bulunan kitapların listesi, web sitesinde güncel olarak yayınlanacak ve ihtiyaç sahiplerine kitaplar belli süreler için düşük ücretlerle kiralanacaktır.

Merkez aynı zamanda, kitaplara sahip olmak isteyenler için yabancı veya yerli kitap temini ve satışı konusunda da görev yapacaktır. Mersin bölgesinde lojistik konusunda kitap yazmak isteyen akademisyenler veya sektör liderleri için de tavsiyelerde bulunmak, gerekirse kitabın yazımında destek olmak, hatta kitabın baskısı ve dağıtımı için devrede olmak yine MLDM tarafından bir görev olarak yerine getirilecektir.

3.6.2. MLDM'nin Yapılanması

MLDM, yukarıda açıklanan yapısıyla, bir KOSGEB (Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı) hizmeti olarak görülmektedir. KOSGEB Programından birinci farkı ölçek konusunda bir kısıtlama olmaması, yani bu hizmetlerin büyük, orta, küçük tüm lojistik şirketlere verilmesi olmaktadır. Diğer fark; KOSGEB sadece sanayi sektörünü kapsamaktadır. İlgili kanun ve yönetmelikler Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından uygulanmakta olup; lojistik sektörü mevcut yapısıyla Ulaştırma Bakanlığı'mız görev alanında kalmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı için, kendi yetki ve sorumluluk alanına girecek şekilde, tüm ülkede lojistik hizmetler konusunda danışmanlık yapacak bir kurumun oluşturulması bir hedef olabilir. Böylece farklı bölgelerdeki çalışmalar birleştirilerek, bilgi paylaşılarak, merkezi destek sağlanarak daha verimli bir sistem kurulabilir. Kalkınma planımız içinde yer alan, ancak

henüz gündeme gelmeyen Lojistik Danışma Kurulu'nun yapısına benzer, ancak yerel paydaşların katılımıyla, KOSGEB benzeri bir yapı içinde yeni bir danışma merkezi planlaması düşünülmektedir. Bu yapıya;

- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
- Mersin Deniz Ticaret Odası
- Mersin Üniversitesi
- 2. Mersin Üniversitesi (yapılanmakta olan 2. Üniversite)
- Çağ Üniversitesi
- Çukurova Kalkınma Ajansı
- Serbest Bölge
- Mersin OSB

kuruluşlarının katılımı önerilmektedir.

Merkez, kuruluş aşamasında Mersin içinde kiralanacak bir ofiste çalışmalarını sürdürecektir. Lojistik Köy'ün inşası ile birlikte MLDM Lojistik Köy'de yerini alacaktır. Yapılanması şu şekilde olacaktır;

- MDLM Müdürü
- MLDM Genel Sekreteri
- Büro-Muhasebe elemanı
- Eğitim Uzmanı
- Web Portalı Moderatörü
- Nakliye Uzmanı
- Depolama Uzmanı

MLDM başlangıç yatırımının kurucu kurumlar tarafından karşılanmasından sonra, kademeli olarak masraflarını bir döner sermaye anlayışı ile karşılayacak ekonomik yapıya kavuşturulacaktır. Merkez, bir bütçe çerçevesinde görev yapacaktır.

Merkezin gelirleri Şu Şekilde planlanmaktadır;

- Kurucu kuruluşların yıllık katkı payları
- Eğitimlerden elde edilen kar payları
- Danışmanlık gelirleri
- Eleman yerleştirme gelirleri
- Proje gelirleri
- Bilgilendirme toplantıları gelirleri
- Web sitesi gelirleri
- Kitap kiralama ve satışları

Merkezin hukuki yapısı bir dernek statüsünde olabileceği gibi, bir Anonim Şirket yapısında da olabilecektir.

Bu master plan önerisinin daha sonra bir değerlendirme komitesi tarafından ele alınması, hukuki ve mali alt yapısının belirlenmesi, iş planının yapılması, kaynaklarının detaylandırılması, fizibilitesinin, fayda/maliyet araştırmasının yapılması gerekmektedir.

3.7. MERSİN LOJİSTİK KONSEYİ VE ELEKTRONİK LOJİSTİK DERGİSİ

Amaç

Ülkemizde lojistik, uluslararası kara taşımacılığı, forwarderlık, gümrükleme, yurt içi dağıtım, kargo hizmetleri, deniz taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığı gibi operasyonel hizmetlerin tek tek devreye girmesi ile başlamıştır. Bu süreç içinde, çalışan kurumlar, sektörel sorunlarının paylaşılması, tanışıklığın artırılması, devletle olan sorunlarının çözümünde birlik sağlanması amacıyla dernekler kurmuşlardır. Kurulan dernekler günün şartlarına göre büyümüşler, kendi içlerinde yaşadıkları yönetim sorunları ve çıkar kavgaları nedeniyle bölünmüşler, kapanmışlar, yeniden açılmışlardır. Zaman zaman ekonomik krizler yaşamışlar ve zaman zaman da sektöründe lider olmak isteyen kurumların hegemonyaları altına girmişlerdir.

Geçmiş 10 yılın başlangıcına baktığımız zaman, bu derneklerin çalışma alanlarında sadece ana iş kolları bulunmaktadır. Lojistik, bu derneklerin hiç birinin ana tüzüklerinde yer almamaktadır. 1999 yılından itibaren “Lojistik” kelimesi gündeme gelmiş, şirketler bu ismi kullanmaya başlamışlar ve “Lojistik” kelimesi araç tentelerinde, gazete ve dergi ilanlarında, konferans ve seminer programlarında, eleman aranıyor ilanlarında, üniversite bölümlerinde, fuarlarda ve kongrelerde daha fazla görülmeye başlamıştır.

Lojistiğin geçen 10 yıl içindeki hızlı yükselişi, sektörde yeni hizmetlerin devreye girmesine ve yeni derneklerin oluşmasına yol açmıştır. Mevcut dernekler, sektörün büyümesi ile üye sayısını arttırmışlar ve güçlenmişlerdir. Deniz taşıması konusunda odalar oluşmuş ve deniz taşımacıları da faaliyetlerini odalar bünyesinde sürdürmeye başlamışlardır.

Bilişim hizmetlerinin gelişmesi ile iletişim yaygınlaşmış; sektör dernekleri basılı veya dijital dergiler, bültenler, duyurularla faaliyetlerini arttırmaya ve duyurmaya başlamışlardır.

Bu gün için ulusal ortamda lojistik sektörü ile ilgili olarak faaliyette bulunan çok sayıda dernek bulunmaktadır. Bu dernekler kuruluş amaçlarına göre kendi üyelerinin görev yapmakta olduğu sektörlerle dönük çalışmalar yapmaktadır. Uluslararası kara taşımacılığı dernekleri, taşımanın kara yolu ile yapılması konusunda baskı unsuru olmaya devam ederken, demiryolu taşıması dernekleri de demiryolu taşımasının teşviki yolunda çalışmalar yapmaktadır. Deniz taşıması konusunda kurulmuş olan odalar da, deniz taşımasını teşvik edici kararlar alınmasına çalışmaktadırlar. Hava taşıması da unutulmamış olup; bu konuda da özellikle UTİKAD gibi dernekler hava taşımasını geliştirmeye çalışmaktadırlar. Depolama konusunda, antrepo işletenleri de bölgesel dernekler olarak faaliyet göstermektedirler. Milli

depolama konusunda bir dernekleşme çalışması gerçekleşmemiştir. Lojistiğin akademik yönü de LODER (Lojistik Derneği) tarafından üstlenilmiş ve mod ayrımı yapmadan süreç yönetimi konusunda eğitim çalışmaları yapılması da bu derneğin çalışma alanına girmiştir. Kargo şirketleri de bir araya gelmiş ve önce tek dernek çatısı altında birleşmişler; daha sonra ikiye bölünmüşler ve tekrar birleşmişlerdir. Ro-Ro taşıması yapanlar da kendi derneklerini oluşturmuşlar ve intermodal taşımayı gündeme getirmişlerdir. Gelişen demiryolu taşıması da beraberinde dernekleşmeyi getirmiş; Demiryolu Taşımacıları Derneği kurulmuştur. Liman işletmesi yapan kuruluşlar da bu akımdan pay almışlar, önce Marmara Bölgesi'nde kurulan dernek, daha sonra tüm Türkiye limanlarını kapsama alanına almıştır. Parsiyel dağıtıcılığın merkezi olan İstanbul ambarları da bir dernek çatısı altında birleşmiş ve ambarcılara hizmet vermeye başlamıştır.

Farklı taşıma modlarının bir kombine taşımacılık altında demiryolu ağırlıklı olarak birleştirilmesi de ihmal edilmemiş ve bu konuda çalışan dernekler de kurulmuştur. Lojistiğin temel operasyonlarından biri olan depoculuk, henüz bir dernek haline gelmemiştir ancak çalışmalar yapılmaktadır.

Bu karmaşa içinde zaman zaman derneklerin talepleri birbirleri ile çatışmaktadır. Herhangi bir kanun veya yönetmelik hazırlığında farklı istekler gündeme gelmekte, kanun yapıcı kurumlarda çelişkiler yaratılmakta, çıkan yönetmeliklerde sorunlar yaşanmaktadır.

Ülkemizde, devlet planlarımızda sözü edilen lojistik danışma kurulu, henüz göreve başlamamıştır. Bu kuruluşun da çok geniş bir kapsamı olması nedeniyle, istenilen faaliyeti yapabilmesi zor görülmektedir. Bu danışma kurulu yerine, daha fazla özel sektör ağırlıklı ve derneklerin birbirleri ile olan ilişkilerini düzenleyecek bir konsey ihtiyacı söz konusudur. Bu konsey, tüm derneklerin yetkililerini bir araya getiren ve ülkemizde lojistiğin gelişmesi için tüm derneklerin konsensüsünü sağlayacak kararları tartışacak ve yönlendirecek bir konsey olmalıdır. Ulusal anlamda bu konseyin kurulması zaman alacaktır. Henüz derneklerin kapsam alanları net tanımlanmamıştır. Derneklerin çoğu lojistiğin içinde yer almaları nedeniyle çalışma alanlarına lojistiği dahil etmişler ve lojistikte önder olmayı amaçlamaktadırlar. Bu tip ulusal bir konsey yerine, Mersin İli sınırlarında görev yapan derneklerin bir araya gelecekları ve bu bölgede henüz şube açmamış olan derneklerin şubelerini de açtırarak konseyin bir üyesi olmalarını sağlayacak bir Mersin Lojistik Konseyi'ne (MLK) ihtiyaç duyulmaktadır. Master plan, MLK'nin kurulmasını ve çalışma koşullarını belirleyen bir alt plan da içermektedir.

Sektörün tüm lojistik aktivitelerinin dengeli bir şekilde bölgeye duyurulması, sektörün bilgilendirilmesi ve gelişmesi açısından önemlidir. Bu nedenle konsey, tüm lojistik alt sektörlerini

birleştiren, elektronik ortamda hazırlanan ve dağıtılan “Mersin Lojistik” isimli bir sektör dergisi çıkartacaktır. Derginin detayları aşağıda açıklanmıştır.

3.7.1. Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Ulusal ve Yerel Dernekler

Mersin Lojistik Konseyi’nde temsil edilecek olan ulusal lojistik derneklerimizin ve odalarımızın listesi aşağıda verilmiştir. Bu derneklerden Mersin İli’nde temsilciliği olan veya Mersin İli’nde kurulmuş olanları şunlardır;

UTİKAD. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği⁵

UTİKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 1986 yılında 30 firmanın katılımı ile Uluslararası Nakliye Müteahhit ve Acenteleri Derneği (UNMAD) adı altında kuruldu.

Türkiye’de taşıma işleri organizatörlüğü yapan tüm firmaları aynı çatı altında toplamak için çalışmalarına başlayan UNMAD, 1995 yılında Uluslararası Hava Kargo Acenteleri Derneği (UKAD) ile birleşerek 162 üyenin oybirliği ile “Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncuları ve Acenteleri Derneği (UTİKAD)” adını aldı.

Ancak Son yıllarda bu meslek grubunda uluslararası planda yaşanan dönüşümleri dikkate alan UTİKAD üyesi firmaların oybirliği ile dernek unvanı 1999 yılında “Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği” olarak değiştirildi.

Kuruluşunun ardından sürekli büyüyen UTİKAD, bugün Türkiye’de yerleşik ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık ile lojistik hizmet üreten 300’den fazla firmayı bünyesinde toplayan bir sivil toplum örgütüdür. FIATA’nın Türkiye temsilciliği sıfatını da devralmıştır.

UTİKAD, 1 Aralık 2003 tarihinde, Avrupa’da alanında en büyük ve en eski örgüt olan CLECAT-Avrupa Freight Forwarder, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Acenteleri Birliği’ne üye olmuştur.

UTİKAD’ın Vizyonu:“Uluslararası taşımacılık sektörünün Türkiye ekonomisi içindeki önemini vurgulayarak, Türkiye hudutlarında verilen hizmetlerin uluslararası düzeye ulaşmasını ve

⁵ www.utikad.org.tr

serbest ticaret ilkelerine sadık kalınarak sektörün gelişmesini sağlamak ve böylece Türk ihracatçı ve ithalatçısına daha uygun koşullarda ve daha kaliteli bir hizmet ortamı oluşturmak” olarak belirlenmiş olup; misyonu da “Türkiye dahilinde verilen hizmetlerin uluslararası düzeye ulaşması ile serbest ticaret ilkelerine sadık kalınarak sektöre daha kaliteli bir iş ortamı sağlamak”tır.

UTİKAD ayrıca, Türkiye’de uluslararası ticaret mekanizmasını oluşturan kurum ve dernekleri taşımacılık ve lojistik sektörü ile ilgili konularda bilgilendirerek, hizmet düzeyinin uluslararası standarda ulaşmasını sağlamak amacı ile gerekli zemini oluşturmak ve Türk taşımacılık sektörünün Dünya genelinde temsilciliğini üstlenerek son gelişmeleri takip etmek ve milli menfaatleri korumak gibi çok stratejik bir görev de üstlenmektedir. Üye sayısı 357 olup adresleri aşağıda verilmiştir.

İstanbul Merkez: Hürriyet Cd. Bakış Sok. No:8 Kaytaz Villa A-Blok D.1 34153 Şenlikköy/Florya İstanbul

Tel: +90.212.599 84 84, Faks: +90.212.599 98 21, e-posta: info@utikad.org.tr , Web Sitesi: www.utikad.org.tr

İzmir Şube: Talatpaşa Bulvarı Kemahlıoğlu Apt. No:58 K.6 D.11 Alsancak – İzmir

Tel: +90.232.463 93 85, Faks: +90.232.463 93 48, e-posta: mcevik@utikad.org.tr

Dernek farklı çalışma grupları oluşturarak üyelerine hizmetler vermektedir. Bu gruplar arasında;

- Havayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu
- Kombine Taşımacılık ve Demiryolu Taşıma Grubu
- Denizyolu Taşımacılığı Çalışma Grubu
- Lojistik Çalışma Grubu
- Uluslararası İlişkiler Çalışma Grubu
- Sivil Toplum Kuruluşları ve Odalar Çalışma Grubu
- Eğitim Tanıtım ve Üye İlişkileri Çalışma Grubu yer almaktadır.

UTİKAD Üyelerine farklı eğitimler vermektedir. Bu eğitimler içinde;

- İthalat ve İhracat İşlemleri
- Gümrük Mevzuatı
- Ödeme ve Teslim Şekilleri

- Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi
- Depo ve Aktarma Merkezi Yönetimi
- Filo Yönetimi
- Küresel Lojistik
- Müşteri İlişkileri Yönetimi
- Etkili Satış Teknikleri

bulunmaktadır.

UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği⁶

UND, 1974 yılında Türkiye kara nakliye sektörünün her türlü sorununu ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından bir meslek örgütü kimliğiyle kurulmuştur.

Değişen dünyaya hakim olan küresel ekonomi, UND'nin de yapısını değiştirmiş, sıradan bir mesleki örgüt kimliğinden vazgeçilmiş, kimliğini 2001 yılında yeniden tanımlamıştır. 2001 yılında yapılan Olağan Genel Kurul seçimlerinde, EFQM Mükemmellik Modeli'ne dayalı katılım esaslı yönetim modelini benimsemiştir.

UND'nin varoluş sebebi ile ilgili ana ilkelerin oluşturulmasından sorumlu Yönetim Kurulu, ana ilkeleri uygulamaya dönüştürecek olan ve UND'nin motoru olarak tanımlanabilecek İcra Kurulu, ana ilkelerin, UND'nin tüm hedef ve ilkelerinin tüm ülkeye ve hatta Dünya'ya yayılımını sağlayacak olan temsilcilikler, sorunları yönetime katılarak çözen gönüllüler olan Çalışma Grupları, organizasyon çatısını oluşturmuşlardır. Bu çatı altında 65 çalışanı ve 437 gönüllü çalışma grubu üyesi hizmet üretmektedir.

İcra Kurulu yürütmeden sorumlu iken, UND üyelerinin de icraya katılım süreci başlatılmıştır. Sektörün her tür sorunlarını çözmeye, ya da belirlenen hedeflerine ulaşmayı sağlayacak çalışma grupları oluşturulmuş ve gönüllü üyelerin bu çalışma gruplarında aktif olarak icranın içinde yer alması sağlanmıştır. Çalışma grupları, UND'de "şeffaf ve katılımcı" yönetim modelinin oluşmasına da temel teşkil etmiştir.

UND'de merkezîyetçi değil, yerinden yönetim anlayışı benimsenmiştir. Bu nedenle, 12 bölge temsilciliği organize edilmiştir. Organizasyonun, sektörün dinamikleri yönünde şekil alması

⁶ www.und.org.tr

amacı ile “Hedeflerle Yönetim” benimsenmiş ve stratejileri hayata geçirecek tüm projeler, profesyonel bir kadroya sahip organizasyon ile yönetilir duruma gelmiştir.

3.5 milyar Dolar yatırımı olan ve yan sektörleri ile birlikte yaklaşık 300.000 kişiye istihdam sağlayan sektörün 940 üyeli kuruluşu olan UND'nin %90'ını temsil ettiği uluslararası karayolu nakliye sektörü, toplam ihracatımızın değer bazında yaklaşık % 53'ünü taşımaktadır. Bu faaliyetleri ile her yıl 3-3.5 milyar Dolar katma değer sağlamaktadır.

UND'nin ulusal misyonu, “Türk karayolu taşımacılığı sektörünü her konuda bilgilendirmek - küresel gelişmelerden, önüne çıkabilecek risklerden ve imkanlardan haberdar etmek; Türk karayolu nakliyecisini ulusal ve uluslararası ölçekte ortaklıklara ve stratejik iş birliklerine teşvik etmek, onun çağdaş, etkin yönetilen, topluma ve çevreye saygılı müesseselere sahip olmasını sağlamak”tır. UND'nin uluslararası misyonu ise, “Uluslararası karayolu taşımacılığı sektörünün topluma etkin ve sürdürülebilir hizmet verebilmesi için önündeki engellerin ortadan kalkmasına çalışmak; bu amaçla başta IRU olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşlarla iş birliği yapmak; başka ülkelerdeki sektör demekleriyle birlikte çalışmak ve mümkün olan her konuda uluslararası, bölgesel ve dernekler arası güç birlikleri ve stratejik ortaklıklar kurmak”tır.

UND, üyelerine bu hizmetleri verirken kamu ile etkin bir işbirliğini temel prensip kabul etmiştir. Yeniden yapılanma döneminde, kamuyla ilişkilerin “şeffaf” bir iş birliği düzeninde yürütüleceği ilan edilmiştir. Karayolu nakliye işinin niteliğinden ötürü UND'nin özellikle Ulaştırma Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı ile birebir ilişkisi mevcut olup bazı konularda kamu adına yetki kullanabilmektedir. Bununla birlikte UND, uluslararası taşıma konularında hazırladığı ayrıntılı raporlarla devletin resmi görüşlerine katkıda bulunmaktadır.

UND'nin, ulaştırma politikalarına, sektör ve ülke lehine yaptığı katkıların yanı sıra kamu ile gerçekleştirdiği ortak projeleri de bulunmaktadır. Örneğin; Gürbulak Sınır Kapısı “yap-işlet-devret” sistemi ile UND tarafından yeniden inşa edilmiş ve işletmeye alınmıştır.

UND, ülkelerarası ikili ulaştırma görüşmelerinde resmi heyetlerde yer alarak müzakerelere katılmaktadır. Ayrıca, Türkiye'yi; uluslararası sektörel çalışmalarda temsil etmektedir. IRU'nun (Uluslararası Karayolu Taşımacılar Birliği) teknik komitelerinde aktif yer almaktadır. UND, AB'nin sektörel birlikleri ile ilişkidir. Uyum sürecinde taşımacılık ve ulaştırma konularında AB'nin ilgili birimleriyle entegre çalışmalar sürdürülmektedir. Güneydoğu Avrupa İşbirliği Platformu SECI'de ulaştırma sektöründe Türkiye'yi yine UND temsil etmektedir.

Varolan uluslararası işbirliklerinde etkin rol oynayan UND, yeni işbirlikleri kurma yolunda öncülük etmiştir. Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) bünyesinde KEİ ülkelerinin UND muadili kuruluşlarını aynı çatı altında toplama başarısı gösterilmiştir. BSEC-URTA adıyla kurulan yeni örgüt, UND'nin önerisi ve çabalarıyla kurulmuştur. Bölge ülkelerinin sektörel işbirliği platformunu oluşturmayı hedefleyen BSEC URTA'ya, UND'nin öncülük etmesi, temsil ettiği Türk kara nakliye sektörünün bölgemizde kazandığı lider özelliğinin pekişmesini sağlamıştır.

UND çağdaş bir kurum olmanın, ancak "kalite"den geçtiğine inanmıştır. Bu nedenle Kalite Yönetim Sistemi'ni benimsemiş ve 31 Ocak 2001'de ISO 9001:2000 Kalite Sistem Belgesi'ni almaya hak kazanmıştır. 2002 yılında KalDer tarafından STK Kategorisinde ilk kez düzenlenen Ulusal Kalite Ödülü programında bu kategorinin ilk ve tek finalisti olma başarısını gösteren ve Mükemmellik Modeli ile sürekli gelişmeyi hedefleyen UND, 2004 yılında Ulusal Kalite Ödülünü almaya hak kazanmış olan ilk STK olmuştur.

Üye sayısı 940 olup, adresi aşağı verilmiştir;

İstanbul Merkez: Nispetiye caddesi Seher Yıldızı Sokak No 10 Etiler İstanbul

Tel: +90.212.359 26 00 (pbx), Faks: +90.212.359 26 26, e-posta: info@und.org.tr, Web Sitesi: www.und.org.tr

UND'nin Ankara, Antakya, Bolu, Gaziantep, İzmir, Kapıkule, kayseri, Konya, Mersin, Mardin ve Trabzon'da temsilcilikleri bulunmaktadır.

Faaliyetlerini İcra Kurulu'nun denetiminde yürütmekte olup şu çalışma grupları ile hizmet vermektedir;

- Ortadoğu Çalışma Grupları
- Sürücüler Çalışma Grupları
- Bölgeler Çalışma Grupları

UND, üyelerine eğitim verilmesi konusunda da çalışmalar yapmaktadır. Verilmekte olan eğitimler şunlardır;

- ADR Tehlikeli Maddeler Sürücü Eğitimi
- İlk Yardım Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Üst Düzey Yönetici Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Sürücü Eğitimleri

RODER Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği⁷

RODER, 28.11.2001 günü Üsküdar Kaymakamlığı'na verilen bildiri ile Salacak İskele arkası Sok.Kız Kulesi villaları A-1 Dışkapı No:125 Üsküdar-İstanbul adresinde kurulmuş ve 01.03.2002 tarihinde Karanfil Cad.Yeşil Çimen Sok.No:9 2.Levent-İstanbul adresindeki yeni merkez ofisine taşınmıştır.

Olağanüstü Genel Kurul'un ardından, organizasyon ve istihdam yapılanmasını çok kısa sürede tamamlayan dernek, 24.08.2002 tarihinde Ambarlı Limanı'nda Gümrüksüz Akaryakıt İstasyonu'nu açmıştır. Dernek, günümüz itibari ile yurtiçinde Ankara, İzmir, Mersin, Antakya, Kapıkule, Silopi, Mecidiyeköy (İstanbul) ve Erenköy'de (İstanbul); yurtdışında ise Viyana/Avusturya, Moskova/Rusya Federasyonu ve Budapeşte/Macaristan'da temsilcilikleri bulunmaktadır.

22 Mayıs 2004 tarihinde yapılan III. Olağan Genel Kurul Toplantısı'ndaki üye sayısı 718'dir.

RODER, ülkemizde faaliyet gösteren tüm uluslararası karayolu eşya taşımacılık firmalarının yanı sıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan Ro-Ro gemi işletmecileri ve kombine taşımacılık ile işgal eden firmalara hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir.

Dernek, uluslararası eşya taşımacılığı sektörünü ilgilendiren her konuda faaliyette bulunmaktadır ve organizasyon yapısını da buna göre uyarlamıştır.

Derneğin üyeleri arasında, gerek Batı Avrupa'da gerekse de Doğu Avrupa ve BDT ülkelerinde kombine taşımacılık imkanlarını kullanan birçok firma bulunmakta ve bu firmaların uluslararası ve ulusal alanda ulaştırma, gümrük, mevzuatlar ile dış işleri ve taşımacılık hukukundan zaman zaman kaynaklanan sorunları bulunmaktadır. RODER, bu perspektiften bakıldığında, Avrupa'ya, BDT'ye ve Orta Doğu ülkelerine taşıma faaliyetlerinde bulunan üyelerine her türlü hizmeti sunmak amacı ile kurulmuş, faaliyet alanlarında ise ülkesinde ve Dünya ölçeğinde önder kuruluş olmayı amaçlayan bir sivil toplum meslek kuruluşudur.

Ayrıca Dernek, kombine taşımacılığın hem ulusal, hem de uluslar arası arenada gelişmesini hedeflemektedir. Derneğin Üye Sayısı 790 adettir. Adresleri;

İstanbul Merkez: Kemankeş Mah. Maliye Cad. Demirciler Sokak No: 8, 34425 Karaköy-Beyoğlu/İstanbul

⁷ www.roder.org.tr

Tel: +90.212.377 13 77, Fax: +90.212.377 13 50, e-posta : roder@roder.org.tr , Web Sitesi: www.roder.org.tr

Ankara Temsilciliği: Mebus Evleri Ergin Sok. No:28/8 Tandoğan/Ankara

Tel: +90.312.215 04 02/215 63 35, Fax: +90.312.215 87 82, e-Posta: mete.onen@roder.org.tr

Mersin Temsilciliği: İstiklal Cad. Umut İşhanı Kat:5 No:33 Mersin

Tel: +90.324.238 31 98 / 238 70 32, Fax: 0324 - 238 28 62, e-posta: salih.kirik@roder.org.tr

Antakya Temsilciliği: İskenderun Yolu Üzeri 6.km Kuyucak Mah., Dikmece Volvo Servisi Üstü 2.Kat Antakya

Tel: +90.326.285 62 05 / 06, Fax: +90.326.285 62 07, e-posta: malik.gumus@roder.org.tr

İzmir Temsilciliği: Kıbrıs Şehitleri Cad, 1464 Sk, N:2, K:2, D:201 Alsancak/İzmir

Tel: +90.232.465 16 46 / 59, Fax: +9.0232.465 15 74, e-posta: rodi.erdogan@roder.org.tr

Edirne Temsilciliği: Londra Kamping 1.Pasaj No: 1 Kapıkule/Edirne

Tel: +90.284.238 24 00, Fax: 0284 - 238 24 12, e-posta: mustafa.bagce@roder.org.tr

Dernek çalışmalarını komisyonlar kanalı ile yürütmektedir. Bu komisyonlar şunlardır;

- Karadeniz RO-RO'ları, BDT ve Ortadoğu Ülkeleri Komisyonu
- Akdeniz RO-RO'ları Komisyonu
- Avrupa Ülkeleri Komisyonu
- Gümrük Antrepo ve Lojistik Komisyonu
- Kamu Kurumları ile İlişkiler Komisyonu
- Üyelerle İlişkiler Komisyonu

Dernek, üyelerine eğitimler yolu ile destek de olmaktadır. Verilen eğitimler aşağıda belirtilmiştir;

- Gümrük Yönetimi Eğitimi
- Dış Ticarete Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi
- ADR Tehlikeli Maddeler Sürücü Eğitimi
- İlk Yardım Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Üst Düzey Yönetici Eğitimleri
- Ulaştırma Bakanlığı Sürücü Eğitimleri

LODER Lojistik Derneği

Lojistik Derneği (LODER) 2001 yılında kurulmuştur. Sektördeki diğer derneklerin aksine, kurumsal üyeliğin değil bireysel üyeliğin söz konusu olduğu tamamıyla mesleki bir dernektir. Dernek her yıl Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, üniversite öğrencileri arası Lojistik Vaka Yarışması ve lise öğrencileri arası Lojistik Makale Yarışması düzenlemektedir. İki ayda bir mesleki ve bilimsel ağırlıklı Lojistik Dergisi ve periyodik olarak Lojistik Terimler Sözlüğü yayınlamakta, insan kaynakları, burs, uluslararası ilişkiler konularında faaliyetlerde bulunmakta, üyelerinin bilgi gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirmektedir. Üyeleri arasında lojistik hizmet alan ve veren şirket profesyonelleri, akademisyenler, bilişimciler ve silahlı kuvvetler mensupları bulunmaktadır.

Derneğin misyonu “tedarik zinciri yönetimi kapsamında, lojistik faaliyetlerin etkin ve verimli yapılmasını sağlamak” olarak belirlenmiş olup, kendilerine vizyon olarak “tedarik zinciri yönetimi yaklaşımını benimseten lider bir kurum olmak” vizyonunu seçmişlerdir.

LODER derneği şu ilkelere sahiptir;

- Tarafsızlık: Ülkemizde lojistik alanında çalışan tüm kişi ve kurumların haklı menfaatlerini eşit oranda korumak
- Güvenilirlik: Vizyon, misyon ve değerlerinin her zaman arkasında olmak, doğru ve etik olanı yapmak
- Katılımcılık: Üyelerinin etkin katılımı ve demokratik bir anlayışla Derneği yönetmek
- Girişimcilik: Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanındaki yenilikler konusunda öncü olmak, yapılan uygulamalar konusunda görüş oluşturmak ve bu görüşleri topluma duyurmak
- Yurtseverlik: Öncelikle ülkemizin menfaatleri doğrultusunda çalışmak
- Bilimsellik: Tüm görüş ve uygulamalarını bilimsel temellere dayandırmak

Dernek, lojistik sektörünün ülkemizde bilinirliğini artırmak amacını yürütürken, şu stratejilere önem vermektedir;

- Toplumunu, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konusunda bilinçlendirmek

- Öğrencilerin, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konusundaki faaliyetlerini desteklemek
- Çeşitli etkinliklerle lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konularında ilgi ve farkındalık yaratmak
- Bilimsel ve mesleki gelişime ilişkin faaliyetleri desteklemek
- Üyelerinin kabul edilebilir sorunlarına çözümler bulmaya çalışmak
- Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanında yayın çalışmalarını desteklemek
- Uluslararası ilişkileri geliştirmek
- Basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerine önem vermek
- Kurumlarla ilişkileri ve işbirliklerini geliştirmek
- İnsan kaynakları ve eğitim faaliyetlerine önem vermek
- Üyeler arası işbirliği ve yardımlaşmayı geliştirmek
- Araştırma, geliştirme, standardizasyon ve sertifikasyon çalışmalarına önem vermek
- Kendi gelirleri ile faaliyetlerini yürütmek

Derneğin üye sayısı 250 kişi olup, adresleri;

İstanbul Merkez: Çubuklu Mah. Vatan Cad. No.69 Kavacık Beykoz İstanbul

Tel: +90.216.425 51 85, Faks: +90.216.413 95 20, e-posta : info@loder.org.tr, Web Sitesi www.loder.org.tr

BursaTemsilciliği: Yrd. Doç. Dr. Emine KOBAN, Uludağ Üniversitesi Ali Osman Sönmez Kampüsü SBMYO-İthalat-İhracat Programı, Bursa,

Tel: +90.224.261 55 40, e- posta: ekoban@uludag.edu.tr

Çukurova Temsilciliği: Yahya ERSOY, Yeni Mah. Ceyhan Yolu 6.Km. No:36/A İncirlik Bulvarı Yüreğir/ADANA

Tel: +90.322.346 76 00 (Pbx), GSM: 0530 433 58 70, e- posta: yahyaersoy33@hotmail.com

Almanya Temsilciliği: Balkan Çetinkaya, Strasse des 17.Juni 10623 Berlin Deutchland,

Tel: 00.49.30.314.78585, E-posta: cetinkaya@logistik.tu.berlin.de

Lüksemburg Temsilciliği: Aydın İnemek, 7, rue principale, L-8358 Goebange Luxembourg,

Tel: 00.35.2621310370, GSM: 00352621310370, e-posta: ainemek@yahoo.com

Dernek, gelecek dönemler için şu faaliyetleri projelendirmiştir;

- Üniversiteler ile işbirliği yapılarak her yıl Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongreleri düzenlenecek, sunulan bildiriler kitap halinde yayınlanacaktır.
- Lojistikte insan kaynakları, bilişim vd. Konularda, uygun işbirlikleri gerçekleştiği takdirde, sempozyumlar düzenlenecektir.
- Dernek olarak mesleki anlamda, sektör toplantıları düzenlemeğe devam edilecektir.
- Uygun görülen kurum ve kuruluşlar tarafından veya ortaklaşa düzenlenen zirve, konferans, panel ve toplantılara destek verilecektir.
- Lojistik Dergisi'nin içeriği mesleki ve bilimsel anlamda zenginleştirilerek düzenli bir şekilde çıkarılacaktır.
- Sponsor destekli lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konulu kitaplar yayınlanacaktır.
- Dernek lojistik kitaplığındaki kitap sayısı artırılabilecektir. Sadece üyelere yönelik web üzerinden kaynak dosya indirme olanakları sağlanacaktır.
- Yurt dışında tanınırlık konusuna ağırlık verilecek, yurt dışı ilgili kurumlara üyelik ve işbirliği çalışmaları ile uluslararası ilişkiler geliştirilecektir.
- Üniversite öğrencileri arası lojistik vaka yarışması organizasyonu yapılmaya devam edilecek, lise düzeyinde de yarışmalar düzenlenecektir.
- Yılın Lojistik Projeleri seçimi (Lojistik Proje Yarışması) organizasyonu tekrarlanacaktır.
- Yılın Lojistik Şirketi ve Profesyoneli seçimi konularında organizasyonlar yapılacaktır.
- Yabancı kökenli lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanındaki terimlere Türkçe karşılık bulma çalışmaları sürdürülecek; Lojistik Terimler Sözlüğü, kapsamı genişletilerek web ve basılı ortamda yayınlanmaya devam edilecektir.
- Lojistik sektöründe insan kaynaklarına yönelik çalışmalara devam edilecek, iş ve eleman bulma çalışmaları öncelik üyelere yönelik olmak üzere etkinleştirilecektir.
- Lojistik içerikli fuarlara katılmaya ve desteklenmeye devam edilecek, dernek kendi adına fuar organize etmeye çalışacaktır.

- Kısa ve uzun süreli eğitim programları düzenlenmeye devam edilecektir.
- Üyeler arası ilişkileri geliştirmeye yönelik çalışmalara önem verilecektir.
- Lojistik ve lojistik sektörü konulu araştırma-geliştirme çalışmaları yapılacak, yaptırılacak ve desteklenecektir.
- Lojistik sektöründe standardizasyon ve sertifikasyon oluşturma çalışmalarına başlanacaktır.
- Lojistik ile ilgili mevzuat düzenleme çalışmalarına katkı verilecek, yeni mevzuatlar izlenecek ve üyelere bilgi verilecektir.

Derneğin çalışmaları komiteler kanalıyla gerçekleşmektedir. Dernekte üyelere ve sektöre dönük faaliyetlerde bulunan şu komiteler vardır;

- Kongre-Sempozyum Komitesi
- Etkinlikler Komitesi
- Lojistik Terimler Komitesi
- Eğitim Komitesi
- Yayınlar Komitesi
- Yarışmalar Komitesi
- Uluslararası İlişkiler Komitesi
- Basın ve Halkla İlişkiler Komitesi
- İnsan Kaynakları Komitesi
- Ar-Ge ve Standardizasyon Komitesi
- Üye İlişkileri Komitesi

Dernek Eğitimlerini de şu konularda gerçekleştirmektedir;

- Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi
- Lojistik Yönetimi Eğitimi

TÜRKLİM Türkiye Liman İşletmecileri Derneği⁸

1987 yılından itibaren özel iskelelere de 3. şahıs yüklerine hizmet verme izni verilmesi ile birlikte Türkiye kıyılarında tamamen özel sektör tarafından büyük yatırımlar yapılarak yeni liman tesisleri yaratılmış ve bu sayede devlet önemli oranda kaynak tasarrufunda bulunmuştur. Özel limanların devreye girdiği bölgelerde artan hizmet kalitesi ve yoğunluğun düşürülmesi sonucu, gemilerin gecikmesi sorunu dolayısıyla gemi gecikmelerinden kaynaklanan ve genelde yabancı gemi sahiplerine ödenen büyük tazminatlar ortadan kalkmıştır.

Günümüze kadar gelen süreç içinde sayıları ve kapasiteleri gittikçe artan özel sektör liman ve iskele işletmecilerinin sektörel sorunlarına ortak bir platformda çözüm aramak ve dayanışmayı sağlamak amacıyla 1996 yılında Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM) kurulmuştur. İlk kurulduğunda, İzmit Körfezi'nde bulunan iskele ve terminallerin çoğunlukta olduğu derneğin üye yapısı, sonradan Gemlik ve Ambarlı'daki liman ve kuruluşların da katılımı ile tüm Marmara Denizi'ne yayılmıştır. Marmara Bölgesi'ndeki üye hedefine ulaşan dernek 2002'de sınırlarını tüm Türkiye kıyılarındaki liman işletmecileri olarak değiştirmiş ve merkezini İstanbul'a taşımıştır. Bu gelişme ile birlikte diğer bölgelerdeki özel sektör liman işletmelerinin de katılımı ile derneğin faaliyet alanı tüm Türkiye kıyılarını kapsamış bulunmaktadır. Derneğin temsil ettiği kuruluşların ülke ekonomisindeki yeri ve Türkiye çapında faaliyet göstermesi nedeniyle; derneğin adı "Türkiye Liman İşletmecileri Derneği"; "MARLİM" olan kısa adı da "TÜRKLİM" olmuştur.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, konusunda faaliyet gösteren tek dernektir. Liman işletmeciliğinin çok boyutlu bir iş olması; pek çok kurum ile koordinasyon içinde çalışmayı zorunlu hale getirmektedir. Bu yapı içinde dernek, Türkiye liman işletmelerinin çoğunluğunu oluşturan üyeleri, liman işletmeleri ile ilgili devlet birimleri ve yurtdışındaki ilgili sektör kuruluşları arasında bilgi akışını sağlamakta ve liman işletmelerinin yürürlükteki mevzuata uyumlu ve etkin bir şekilde çalışmalarına katkıda bulunmaktadır. Türkiye'nin çeşitli bölgelerindeki özel liman işletmelerinin temsil edildiği dernek, konusunda referans-akreditasyon kurumu olarak görev yapmaktadır.

⁸ www.turklim.org.tr

Limancılık faaliyetleri, denizcilik sektörünün en önemli unsurlarından biridir. Zira temel amaç olan yük ve yolcu taşımacılığı liman ile başlamakta ve liman ile bitmektedir. Bu nedenle dernek; ülkemiz ekonomisi içinde önemi artan liman işletmeciliğinin gelişmesine katkıda bulunmak, liman işletmelerimizin Akdeniz–Avrupa–Ortadoğu limanları arasında rekabet edebilir işbirliğinin oluşumuna yardımcı olmak, uluslararası bir kuruluş olmak, sektörle bağlantılı tüm kamu kuruluşları ile liman işletmeleri arasında koordinasyon sağlamak, görüş oluşturmak gibi görevleri yürütmektedir. 2007 yılı sonu itibarı ile tüm Türkiye’deki konteyner hareketinin % 72,13’u, genel kargo ve katı dökme yük hareketinin % 60,40’sı, dökme sıvı yük hareketinin % 76,81’u dernek üyesi limanlar tarafından gerçekleştirilmiştir.

Derneğin vizyonu “Tüm liman işletmecilerini tek bir çatı altında toplayarak; tek, kuvvetli ve güvenilir sektörel dernek olmak, ülkemizde limancılığın gelişmesi için doğru politikaların oluşturulmasında önemli bir referans kaynağı olarak, ulusal ve uluslararası platformlarda ülke limancılığını en iyi şekilde temsil etmek” olarak belirlenmiş olup; misyonları da “Özel liman işletmeciliğinin sektörel sorunlarının çözümü için girişimlerde bulunmak, referans-akreditasyon kurumu özelliklerine sahip olmak, sektörel kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonu sağlamak, sektörün gelişmesine katkı sağlayacak her türlü girişimi desteklemek ve bu konuda kamuoyu desteği oluşturulmasına, sektörün çevre koruma konusunda teşvik edilmesine ve bilgi akışının sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.” şeklindedir.

Adres;

İstanbul Merkez: Ataşehir Bulvarı 42A-K Gardenya 7/1 Kat 2 D 17 Ataşehir-Kadıköy, İstanbul

Tel: +90.216.4557102, Fax: +90.216.4556502, E mail: turklim@turklim.org, Web sitesi: www.turklim.org

Derneğin 42 üyesi bulunmaktadır. MIP Mersin Uluslararası Liman İşletmesi de derneğin bir üyesidir. TÜRKLİM aynı zamanda Avrupa Liman İşletmeleri Federasyonu FEPORT üyesidir.

DTD Demiryolu Taşımacılığı Derneği

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), demiryolu ile yılda 3,5 milyon ton yük taşıyan ve demiryolu taşımacılığının payının arttırılmasını hedefleyen şirketlerin kurduğu bir dernektir. Demiryolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demiryolu

taşımacılığının payını yükseltmek temel amacıyla 6 Haziran 2006 da kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır.

DTD üyeleri, vagon alımı, blok tren kullanma, yeni taşıma ve operasyon sistemleri konusunda yatırımlar yapmakta; yurtiçi ve yurtdışında yeni adımlar atmaktadır. Demiryollarında Avrupa'daki yeni yapılanma ve düzenlemeler, Türkiye'de de öngörülen bir hedef olmuştur. DTD, demiryolu taşımacılığının tüm taşıma modları içerisindeki payını arttırmayı hedeflemektedir.

DTD, demiryolu taşımacılığının artırılması için; demiryolu altyapısı ve işletiminin yeniden yapılanması, demiryolu kanun ve yönetmeliklerinin AB kriterlerine uyumlu hale getirilmesi çalışmalarını sektörel bir öncelik olarak kabul etmektedir. DTD, demiryolu taşımacılığının artırılması ve bunun için gerekli yapılanma konularında uluslararası çalışmalara başlamıştır.

Adres:

İstanbul Merkez: İnebolu Sokak No:3 Kat 4 Derya Han Setüstü Kabataş – İstanbul

Tel: +90.212. 2433919, Fax: +90.212. 2433917, E posta : infor@dtd.com, Web Sitesi: www.dtd.com

Derneğin 26 Üyesi bulunmaktadır.

TND Türkiye Nakliyeciler Derneği ⁹

Türkiye'de nakliye sektörünün örgütlenme çalışması İstanbul merkezli olarak 20. yüzyıl başlarında Sirkeci yağ iskelesinde başlamış, ilk kez kurumsal yapılanma ise 1947 yılında İstanbul'da nakliye hizmeti veren kişilerin girişimi ile Sirkeci'de oluşturulan lokal çalışmaları ile sürdürmüştür. 1978 yılında ise dernek, halen faaliyetlerini sürdürmekte olduğu Zeytinburnu/ Ambarlar içindeki binasına taşınmıştır.

Derneğe İstanbul'daki Nakliyeciler Sitesi içinde ve dışında örgütlü 150'yi aşkın ticari şirket üyedir. Derneğin vizyonu "Tüm sektör kuruluşlarını bir büyük organizasyon içinde bir araya getirerek, sektörün ulusal ve uluslararası sosyo-ekonomik açıdan etkin bir güç unsuru haline gelmesini sağlamak" olarak belirlenmiştir. Bu amaçla; sektörün ulusal ve uluslararası

⁹ www.tnd.org.tr

platformlarda en geniş şekilde tanıtımını sağlamak, global düzeydeki gelişmeleri izlemek, mesleki standartların oluşumunda aktif rol oynamak hedeflenmektedir.

Derneğin misyonu ise; “sektör sorunlarının, Ticaret ve Sanayi Odaları ve diğer meslek örgütleri ile sürekli işbirliği içinde olarak, çözümüne aktif katkı sağlamak” olarak tespit edilmiştir.

Yurt sathında tüm meslektaşlar arasındaki birlik, dayanışma ve ahengi, ayrıca mesleki etik değerlerin yerleşmesini sağlamak, üyelerinin karşılaştıkları ekonomik, hukuki ve idari sorunlara kendi bünyesinde oluşturacağı çalışma gurupları ile veya bu konularda hizmet veren profesyonel kişi ve kuruluşlara araştırma ve çalışmalar yaptırarak danışmanlık hizmeti vermek,

Sektör personelinin hizmet kalite ve verimliliğini artırmak üzere eğitim kurumları işbirliğiyle veya kendi bünyesinde oluşturulacak eğitim birimi aracılığı ile eğitim programları ve seminerler düzenlemek,

Ulusal taşımacılık politikalarının günün şartlarına göre oluşturulmasına, ilgili tüm özel ve resmi kuruluşlarla yakın temas içinde gereken yasal düzenlemelerin yapılmasına katkıda bulunmak,

Temsil ettiği sektörün genel çıkarlarını ulusal ve uluslararası tüm platformlara taşıyarak savunmak derneğin hedefleri arasındadır.

Derneğin 150 adet üyesi olup, adresi:

İstanbul Merkez: Nakliyeciler sitesi 3. Blok No.328; Zeytinburnu, İSTANBUL

Tel: +90.212.582 60 33, Faks: +90.212.510 50 04, e-posta: tnd@tnd.org.tr, Web Sitesi:

www.tnd.org.tr

TR KARİD Türkiye Kargo, Kurye, Lojistik İşletmecileri Derneği

Türkiye’de kargo ve kurye işletmecilerinin; KARİD Kargo İşletmecileri Derneği ve Kargo İşletmecileri İş Adamları Derneği KİAD olarak, aynı sektörde çalışan iki dernek halinde götördükleri çalışmalar, 2007 yılında tek çatı altında birleşmiştir. Adının başına “Türkiye” kelimesinin de konulması izninin alınmasından sonra TR KARİD Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği adını alan derneğin amacı; kargo işletmecileri arasında birlik ve

uyumu sağlamak, ekonomik-sosyal, hukuki ve yönetsel konularda ortak gereksinmelerin en uygun şekilde karşılanabilmesi için resmi ve özel kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunmak, kargo hizmetleri için standardı belirleme faaliyetlerini yürütmek, üyelerin işletme sorunlarını çözecek öneriler geliştirmek ve sunmak, üyeler arasında yardımlaşma ve dayanışmayı sağlamak, hak ve menfaatlerini korumak olarak belirlenmiştir.

Dernek, üyeler arasındaki çalışmalarını şu amaçları gerçekleştirmek üzere sürdürmektedir:

- Üyelerin verimliliğini artırıcı, hizmetlerin yürüyüşünde kamusal güvenliği ve saygınlığı sağlayıcı tedbirler alınmasını sağlamak.
- Kargo, kurye ve lojistik işletmeciliği ilke ve politikalarını yerleştirmek, geliştirmek ve hizmet normlarının gerektirdiği insan gücü potansiyelinin talep gereklerini ve dinamizmini sağlamak.
- Kargo, kurye ve lojistik potansiyelinin devamlı artması ve izlenmesi amacı ile istatistik bilgileri derlemek, bilgi kaynakları oluşturmak, konu ile ilgili araştırma inceleme çalışması yapmak.
- Üyelerinin her türlü mesleki sorunlarına eğilerek çözümler bulmaya çalışmak.
- Gelişmeleri izleyerek üyelerin çıkarlarını korumak.
- Kargo, kurye ve lojistik taşımacılığının çağdaş teknoloji, bilgi ve materyalleri ile donanımlı gelişebilmesi için çalışmalar yapmak.
- Üyeleri arasındaki mesleki rekabetin, yürürlükteki hukuk kuralları çerçevesinde oluşması için gereken önlemleri almak.
- Kargo, kurye ve lojistik işletmeciliğinin tanıtılması, yaygınlaştırılması, mevcut sorunların çözümlenmesi, verimlilik ve etkinliğinin artırılması gibi amaçlar ile broşür, bülten, katalog, dergi, gazete ve kitap yayınlamak. Konferans, panel, sempozyum, forum, sergi ve fuarlar düzenlemek.
- Kargo, kurye ve lojistik işletmeciliğinin ilgili mevzuat çerçevesinde ve günün koşullarına uygun olarak yürütülebilmesi için Bakanlıklar, kamu kuruluşları, üniversiteler, meslek kuruluşları ve uzman şahıslarla temas kurmak bilgi alışverişinde bulunmak.
- Derneğin amacına uygun toplantılar ve eğitim çalışmaları düzenlemek. Üyelerine katkıda bulunabilmek için inceleme gezileri, burs ve seyahat olanakları sağlamaya çalışmak.

Derneğin 39 Üyesi vardır. Adresi;

İstanbul Merkez: Fulya Mh. Garaj Sk. Cennet Han No:7/6 Mecidiyeköy-Şişli / İSTANBUL

Tel: +00.212.2174257, Fax:+90.212.211 4983, e-posta: turkkarid@ttmail.com, Web Sitesi:

www.karid.org.tr

ARLOD Araç Lojistikçileri Derneği ¹⁰

ARLOD, Türkiye'nin hızla gelişmekte olan otomotiv sektörüne hizmet sunan, yurt içinde ve uluslararası boyutta her türlü kara nakil vasıtasının lojistiği ile iştigal eden 10 lojistik firmasının işbirliği ile kurulmuştur. Derneğin, 11 firmadan toplam 22 üyesi mevcuttur.

Derneğin vizyonu “Türkiye’de ve Dünya’da sektöründe lider ve faaliyetlerinde öncü, örnek sivil toplum kuruluşu olmak” olarak belirlenmiş olup; bu vizyona uygun olarak Türk taşımacılık ve lojistik sektörünü ulusal ve uluslararası kara, deniz ve demiryolları ile araç taşımacılığı ve lojistik hizmet üretimi konularında sürekli bilgilendirmek; küresel gelişmelerden, risklerden, fırsatlardan haberdar etmek; yurt içi ve yurt dışındaki muadil derneklerle bilgisel ve ülkesel ortaklıklara, stratejik işbirliklerine girmek; üyelerini bu konularda haberdar ve teşvik etmek; ilgili olduğu sektörün topluma etkin ve sürdürülebilir hizmet vermesini teminen önündeki tüm engellerin kalkması için mücadele etmek ve sektörün çağdaş, etkin yönetilen, etik değerlere ve çevreye, topluma saygılı müesseselere sahip olması konularında çalışmalar yapmaktadır

Derneğin amaçları arasında;

- Ulusal ve uluslararası kara, deniz ve demiryolları ile araç taşımacılığı ve lojistik hizmet üretimi konusunun, ülkemizde geliştirilmesini sağlamak için bilimsel ve teknik araştırmalar ve sonuç odaklı çalışmalarda bulunmak,
- Sektörün faaliyet konularında mevcut veya çıkabilecek olası aksaklıkların önceden tespit edip; giderilmesi hususunda ilgili merciler ve diğer dernekler ile işbirliğinde bulunmak, konunun takipçisi olmak ve objektif çözümler üretmek,
- Otomotiv sektöründe artan iş hacmini büyütme, bu çerçevede sektörün mevcut ve olası sorunlarına çözüm getirmek, yine bu amaçla öncüsü olduğu sektörü her konuda bilgilendirmek için ar-ge ünitesi oluşturmak,
- Başta Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı ve diğer kamu kurum ve kuruluşları nezdinde; sektörünü ilgilendiren konularda girişimlerde bulunmak, görüş bildirmek ve

¹⁰ www.arlod.org

yapılacak yasal düzenlemelerde mesleki fayda ve yeknesaklığı temin amacıyla uygulamalara yardımcı olmak,

- Uluslararası, bölgesel ve dernekler arası güç birlikleri ve stratejik ortaklık kurarak, kendi sahası ile ilgili konularda hakem görevi ifa etmek,
- Uluslararası kara, hava, deniz, ve demiryolu taşımacılığı ile ilgili dış dünyadaki kuruluşların çalışmalarını takip ve bu sahadaki gelişmelerin ülke yararına olanlarını tespit ve tercih etmek,
- Tüm çağdaş ve teknolojik gelişmeleri ülkemizde uygulanabilir hale getirici tedbirler almak,
- Resmi ve özel kuruluşlar nezdinde temsilci bulundurmak ve bu makamlar karşısında sektörü temsil etmek,
- Ülkemizin ekonomik ve sosyal yönden kalkınmasında bölgesel ve sektörel potansiyelleri en iyi şekilde değerlendirerek, ulusal ekonomik politikaların oluşturulmasına katkıda bulunmak,
- Uluslararası sektörel entegrasyonu, özellikle AB'ye sektörel entegrasyonu sağlamak ve bölgesel, yerel gelişmeyi hızlandırmak için projeler geliştirmek,

bulunmaktadır.

Adres;

Koşuyolu caddesi Cevap Paşa Sokak no 20 Kadıköy-İstanbul

Telefon; 0 216 5459606 Fax: 0 216 5459608 E mail: info@arlod.org

Yukarıda belirtilen dernekler dışında bölgesel olarak kurulmuş bulunan çeşitli dernekler mevcuttur ancak ölçekleri Mersin Lojistik Konseyi'nde temsil edilemeyecek kadar küçük olması ve yerel çalışmaları nedeniyle bu rapora dahil edilmemiştir.

Yerel Organizasyonlar

Yukarıda belirtilen ulusal ölçekli dernekler dışında Mersin'de kurulacak olan MLK bünyesinde lojistik ile ilgili yerel organizasyonlar da temsil edilecektir.

Koordinasyonun ve iş birliğinin sağlanması açısından, bu kuruluşların iletişim bilgileri aşağıda verilmiştir.

1. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası

Adres: Çankaya Mah. Atatürk Cad. MTSO Hizmet Binası Kat:3, Mersin

Tel: +90. 324.238 95 00, Fax: +90. 324.231 96 97, e-posta: info@mtso.org.tr, Web Sitesi: www.mtso.org.tr

2. Mersin Deniz Ticaret Odası

Adres: Pirireis Mah. İsmet İnönü Blv. No. 13, 33110, Mersin

Tel: +90. 324.327 70 00, Fax: +90. 324.329 52 30, e-posta: mersidto@mdto.org, Web Sitesi: www.mdto.org.tr

3. Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi

Adres: Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi PK.1, Mersin

Tel: +90. 324.676 42 42, 676 42 67, Fax: +90. 324.676 43 17, e-posta: mtosb@mtosb.org.tr, Web Sitesi: www.mtosb.org.tr

4. Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş.

Adres: Mersin Serbest Bölgesi, Mersin

Tel: +90. 324.238 74 00, Fax: +90. 324.238 74 10, e-posta: mail@mesbas.com.tr, Web Sitesi: www.mesbas.com.tr

5- Mersin Lojistik Köy yönetimi de bu konsey içinde üye olarak yer almalıdır.

3.7.2. Lojistik Dergisi

Mersin İli'nde lojistiğin gelişmesi açısından lojistik sektöründe faaliyet gösteren derneklerin ve odaların; lojistik sektörü ile ilgili çalışmalarının ve haberlerinin bir dosya altında derlenmesi ve bu dosyanın elektronik ortamda Mersin İli'nde bulunan tüm ilgili kişi ve kuruluşlara iletilmesi gerekmektedir. Böylece lojistik alanında farklı faaliyetlerde bulunan kuruluşların tek dergi altında birleşmesi ve sektör çalışanlarının bu aktiviteler hakkında bilgilendirilmesi sağlanacaktır.

Dergi, aynı zamanda Lojistik Konseyi'nin bir amacı olan, merkezi İstanbul'da bulunan derneklerin çalışmalarının Mersin'e de kaydırılması konusunda bir baskı unsuru da olacak ve bu çalışmalar hakkında yerel kamuoyunu bilgilendirecektir.

Çıkacak olan dergide aynı zamanda yerel lojistik aktiviteler ve haberler de yer alacaktır. Bu sayede özellikle Lojistik Danışma Merkezi'nin de aktivitelerinin duyurulması için bir ortam sağlayacaktır. Bu sayede hem Lojistik Konseyi bilgilenecek; hem de konsey tarafından duyurulması istenen bilgiler de kamuoyuna aktarılmış olacaktır.

3.7.3. Mersin Lojistik Konseyi'nin Yapısı

Mersin Lojistik Konseyi, herhangi bir dernek statüsünde olmayıp bir düşünce kulübü şeklinde çalışacak, merkezi derneklerin Mersin bölgesi ile bağlantısını koordine edecek bir yapıda olacaktır. Konsey çalışmaları kapsamında;

1. Ayda bir kez yapılacak olan gündemli konsey toplantılarında, her kuruluş, geçen ay içinde bağlı oldukları derneklerin Mersin'i ilgilendiren aktivitelerini belli bir format dahilinde yazılı olarak aktaracak ve sözlü kısa bilgilendirme yapacaktır.
2. Bu toplantılarda, gelecek 1-3 ay içinde Mersin ile ilgili lojistik konulu dernek ve oda çalışmalarının ön bilgilendirmesi yapılacak, diğer derneklerden veya odalardan alınabilecek destek veya iş birlikleri ortaya konulacaktır. Yapılan aktivitelerde derneklerin üyelerinin ortak katılımının sağlanması hedeflenmelidir.
3. Dernek temsilcileri, üyelerinin Mersin bölgesindeki yatırımları, gelişmeleri ile ilgili bilgileri de hazırlanacak konsey raporuna ekleyeceklerdir.
4. Bu toplantılardan elde edilen bilgiler, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası tarafından bir sekreteryaya hizmeti olarak raporlanacak, üyelere duyurulacak ve elektronik Lojistik Dergisi hazırlanacaktır.

Mersin Lojistik Konseyi'nin temel amacı, kombine taşımacılığın geliştirilmesi olacaktır. Bunu sağlamak için, kombine taşımacılığın düzenlenmesinde yardımcı olarak, farklı taşıma modlarının birlikte kullanımının yarattığı karmaşayı ortadan kaldıracak; bölgede farklı derneklerin farklı beklentilerinin ve amaçlarının olması nedeniyle oluşacak karışıklığı da azaltmayı planlayacaktır. Kombine taşımacılığın gelişmesinin karşısında engel olarak ortaya çıkan fikir ayrılıklarının, tanışıklığı artırarak, ve dernekler nezdinde duyuru ve savunmasını yaparak orta noktaların belirlenmesi yoluyla giderilmesi de hedeflenecektir. Gerek resmi, gerek özel kuruluşlar karşısında, kanun, tüzük, yönetmelik ve uygulamaların farklı dernekler

gözü ile değerlendirilmesi, sonuç bulunması hatta sonuca ulaşılmaya bile farklı görüşlerin paylaşımı konsey toplantılarında gündem olarak işlenecektir.

Konsey bir karar alma organı olmayacak, sadece tavsiye, önerme ve karşılıklı bilgilendirme yönünde faaliyet gösterecektir.

Konseyin önerilen üye yapısı şu demeklerden ve kuruluşlardan oluşacaktır;

1. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
2. Mersin Deniz Ticaret Odası
3. Mersin Lojistik Köyü Yönetimi
4. Mersin Serbest Bölgesi
5. Mersin Organize Sanayi Bölgesi
6. UTİKAD Mersin Temsilcisi
7. UND Mersin Temsilcisi
8. RODER Mersin Temsilcisi
9. LODER Mersin Temsilcisi
10. TÜRKLİM Mersin Temsilcisi
11. DTD Mersin Temsilcisi
12. TND Mersin Temsilcisi
13. TR KARID Mersin Temsilcisi
14. ARLOD Mersin Temsilcisi

Konsey tarafından yapılacak olan duyurularda oy çokluğu esas olacaktır. Duyurular, herhangi bir kuruluşu bağlayıcı değil, sadece tavsiye edici bir dille hazırlanacak ve her duyurunun altında onaylayan kuruluşların hangileri olduğu belirtilecektir. Bir düşünce kulübü ve iş geliştirme grubu şeklinde çalışacak olan Konsey'in üyelerine herhangi bir ücret ödenmeyecek, yapılan toplantıların Mersin'de bulunan Konsey üyelerinin iş yerlerinde dönüşümlü ve ikramlı olarak yapılmasına dikkat edilecektir.

3.8. LOJİSTİK FUARI VE LOJİSTİK KONGRESİ

Amaç

Mersin Lojistik Stratejik Planı içerisinde temel amaç, Mersin'in bir lojistik üs haline getirilmesidir. Bunun alt açılımları içinde, Mersin'in lojistik kapasitesinin, gerek ulusal gerek komşu ülkeler gerekse de dünya ülkelerine tanıtımı yer almaktadır. Bunun sağlanması da ancak, mevcut kapasitenin ve gelecekte ortaya konacak olan hizmetlerin tanıtımı sayesinde mümkün olacaktır.

Tanıtım, akılda kalabilmekle yani marka yaratılmasıyla mümkündür. Mersin'in, Türkiye lojistiği veya Doğu Akdeniz lojistiği denildiğinde akla gelmesi için, Mersin'de bulunan veya kurulacak olan lojistik tesislerin, verilen hizmetlerin ve desteklerin önceden duyurulması ve bu olanakların çeşitli aktivitelerle yerinde gösterilmesi gerekmektedir. Tüm Dünya'da bu çalışmalar fuarlar yoluyla yapılmaktadır. Bu nedenle, master plan içine, geleneksel hale getirilecek bir fuar çalışması da ilave edilmiştir. Bu fuar ile birlikte yerel, ulusal ve küresel lojistik firmalarının katılımının sağlanması, sadece yabancı yatırımcıların yerel veya ulusal lojistik firmaları ile bir araya gelmesi değil, aynı zamanda küresel lojistik firmaları ile işbirliği yapılmasının altyapısının oluşturulması da planlanmaktadır. Küresel bir hizmet olan lojistiğin gelişmesi, hem yurt içindeki hizmetlerin verilmesi ile, hem de dış bağlantıların kurulması ile sağlanabilmektedir. Bu sayede yerel lojistik firmalarına da küresel vizyon verilecek ve iş bağlantıları kurmalarının ortamı yaratılacaktır.

Lojistiğin gelişmesindeki diğer unsur da akademik bilgilerin endüstri tarafından özümsemesi ve operasyonel iş süreçlerinde kullanımının sağlanmasıdır. Ülkemizde belirgin olarak gözlemlendiğimiz akademi-endüstri kopukluğu, lojistik iş yapma süreçlerimizin gelişmesini engellemekte, inovasyon çalışmalarının ortaya çıkmasına mani olmaktadır. Akademisyenler gerekli bağlantının kurulamaması nedeniyle, lojistik sektörü ile bir araya gelememekte, endüstri yöneticileri de akademisyenlerin neler yaptıklarından habersiz olmaları nedeniyle ve yoğun iş yükleri etkisiyle üniversitelerle bağlantı kuramamaktadır. Her iki taraf için aynı dil birliğinin, aynı bilincin ve bilgi birikiminin olmaması da iletişimde verimsizliklere yol açmaktadır.

Mersin'de düzenlenecek ve geleneksel hale getirilecek olan lojistik fuarının içeriğinde, bir de lojistik kongresinin bulunması bir taşla birden fazla kuş vurulması fırsatını yaratacaktır. Fuar sürecince düzenlenecek olan kongrede, hem akademisyenler lojistik konusundaki teorik çalışmalarını lojistik sektörüne aktaracaklar; hem de lojistik şirketler başarılı projelerini

anlatacaklardır. Bu sayede her iki kesimin aynı platformda bir araya gelmeleri, tanışmaları ve ortak proje üretmeleri sağlanacaktır. Bu birlikteliğin devamında, üniversitelerde verilecek olan tezlerin lojistik sektörü tarafından kaynak ve ham bilgi olarak da desteklenmesi söz konusu olacaktır. Bu çalışmaları yapacak olan araştırmacıların ve öğrencilerin, bu işyerlerine tam zamanlı veya kısmi zamanlı destek vermeleri söz konusu olacaktır.

3.8.1. Lojistik Fuar

3.8.1.1. Mersin Lojistik ve Transport Fuarı 2008

2008 yılında Mersin’de lojistik amaçlı bir fuar çalışması yapılmıştır. 14-17 Ekim 2008 tarihinde düzenlenen bu fuar, Ankara merkezli Forum Grubu’na bağlı, Forza Fuarcılık ve Organizasyon Hizmetleri A.Ş. tarafından, MTSO iş birliği ile düzenlenmiş ve ana sponsorluğunu MIP üstlenmiştir. Fuar çalışmasında destek sponsor olarak, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, KOSGEB, MTSO, Mersin Büyükşehir Belediyesi, MDTO, Mersin Yenişehir Belediyesi yer almıştır. Tanıtım sponsorluğunu Referans Gazetesi, Gözlem Gazetesi, Ambar Dergisi, UTA Dergisi, Transport Dergisi ve taşımacılar.com internet sitesi yapmıştır. Fuar ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı, TOBB, Mersin Valiliği, Mersin Akdeniz Belediyesi, Mersin Toroslar Belediyesi, Akdeniz İhracatçı Birlikleri, Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi, Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası, Silifke Ticaret ve Sanayi Odası, Erdemli Ticaret ve Sanayi Odası, Anamur Ticaret ve Sanayi Odası, Mut Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin Sanayici ve İş Adamları Derneği, MÜSİAD Mersin Şubesi, MEGİAD ve Mersin Serbest Bölgesi tarafından da desteklenmiştir.

Mersin’de bulunan 14.000 m²’lik açık ve kapalı alana sahip Yenişehir Fuar Alanı’nda düzenlenmiş olan fuar için, toplam alanın 9.535 m²’lik kısmı ayrılmıştır. Fuara 150 yerli ve yabancı kuruluş katılmış, toplam ziyaretçi sayısının 7.000 kişiyi aştığı bildirilmiştir. Afganistan, Arnavutluk, Belarus, Çin, Filipinler, Hırvatistan, İran, İspanya, Kırgızistan, KKTC, Lübnan, Fas, Sudan, Suudi Arabistan, Suriye, Tayland, Ukrayna ve Ürdün kalabalık heyetlerle fuara iştirak etmiştir.

Fuarı uluslararası basın olarak Belarus, Çin, İrlanda, Kırgızistan, KKTC, Macaristan, Mısır, Moldova, Suudi Arabistan, Suriye, Tayland, Tunus ve Ukrayna’dan gelen basın mensupları da ziyaret etmiş ve ulusal basınlarında fuarla ilgili olumlu görüşlerini ifade etmişlerdir.

Fuarın başarılı bir ilk çalışma olduğu kesindir. Eksik olan tek nokta adıdır. “Mersin Lojistik ve Transport Fuarı” şeklinde, yarısı Türkçe yarısı İngilizce bir isimle fuar çalışması yapılmıştır.

Mersin Lojistik ve Transport Fuarı 2009 çalışması, aynı organizatör firma tarafından ve MTSO desteği ile 15-18 Ekim 2009 tarihinde 2. fuar çalışması olarak düzenlenecektir

3.8.1.2. Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı 2009

Master plan çerçevesinde, bölgede oluşan potansiyelin bölünmemesi amacıyla aynı fuar çalışmasına destek verilmesi gerekmektedir.

Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı 2009 (MULF)'un, şu konular göz önüne alınarak planlanması önerilmektedir;

1. Gerek organizasyon, gerekse içerik belirleme çalışmalarında, yerel lojistik kuruluşları daha fazla yer almalıdır. Kurulacak olan Mersin Lojistik Danışma Merkezi, bu çalışmalar içinde yerel yetkili organizasyon olarak bulunmalı; bu fuardan elde edilecek gelirlerin bir kısmının MLDM'nin yapacağı eğitim destekleme projelerinde öğrenci bursu olarak kullanılmalıdır. Bu çalışmada yerel koordinasyonun sağlanması da MLDM'nin yapacağı çalışmalar içine girecektir.
2. Fuarın tanıtım, sponsor bulma ve katılım sağlama çalışmaları da Mersin Lojistik Konseyi (MLK) tarafından desteklenecektir. Geçtiğimiz yıl düzenlenen fuara, lojistik konusunda çalışan ulusal derneklerin fazla katkısı olmamıştır. Olan destekleri sadece katılımı sınırlı kalmıştır. Fuarın tüm derneklerin ortak fuarı olması nedeniyle, MLK çerçevesinde dernekler tarafından daha fazla desteklenmesi, dernek üyelerinin katılımının teşvik edilmesi, derneklerin stand açmalarının sağlanması MLK tarafından teşvik edilmelidir.
3. 2008 yılındaki isim karmaşasından kurtulmak amacıyla, 2009 yılında düzenlenecek olan fuarın adının tekrar "Mersin Lojistik ve Transport Fuarı" gibi bir yanlışlığa yol açmaması için "Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı" olarak değiştirilmesi önerilmektedir. Lojistiğin taşımacılığı, yani İngilizce adıyla "transport" hizmetlerini kapsamaması nedeniyle bu görüş ortaya atılmıştır. Adına eklenen "Uluslararası" sözcüğü ile de fuara uluslararası bir kapsam kazandırılması ve yabancı katılımın teşviki unutulmamalıdır.
4. Fuar tarihi olarak 14 Ekim 2009 Perşembe gününden başlayan ve 18 Ekim 2009 Pazar günü biten süre uygun bulunmuştur. Gelenekselleştirilecek olan lojistik fuarları için, aynı logoların kullanılması, aynı web siteleri içinde yer alması, tanıtım dokümanlarında standardizasyona gidilmesi önemlidir.

5. MULF tanıtımı için, dış ülkelerdeki ticaret ataşeliklerimizin kullanılması, hatta bu ülkelerdeki organizatör firmalara fuarı duyurucu, yabancı katılımı arttıracak görevler verilmesi de gereklidir. Merkezi hükümetten fuarlarla ilgili bir tanıtım fonu sağlanması da ihmal edilmemelidir. Yabancı lojistik dergilerine ilan verilmesi için kullanılabilecek bu fon ile tanıtımın desteklenmesinde yarar görülmektedir.
6. Fuar çalışmalarında, fuar alanının sektörel bazda bölünmesi de önemlidir. Ziyaretçilere ilgi duydukları alanda daha fazla yoğunlaşma kolaylığı sağlanmalıdır. Aynı sektörde çalışan firmaların ortak alanda olması da, firmalar arasındaki tanışıklığı arttıracak ve işbirliği olanakları yaratacaktır. 2008 fuarındaki bir eksiklik de, fuar alanı içinde dinlenme yerlerinin olmamasıdır. Her bölgede ziyaretçilerin oturacağı, bir şeyler içebileceği kafe tarzı alanların yaratılması, ziyaretçilerin fuarda kalma ve fuardan yararlanma süresini uzatacaktır.
7. Fuara katılacak firmaların kendilerini ve ürünlerini tanıtacakları, sektörel bilgilerini ve başarı hikâyelerini paylaşacakları küçük tanıtım/sunum odaları da yer almalıdır. Bu sayede ziyaretçilere fuar alanını terk etmeden, gruplar halinde kısa süreli eğitimler verilmesi de sağlanmış olacaktır.
8. Fuarlarda önemli bir diğer konu da, yabancı ziyaretçiler için görüşmelerde iletişimi sağlayacak tercümanlık hizmetinin verilmesidir. Fuar katılımcılarının standlarında bir kaç dil bilen fuar elemanı bulunamaması, fuarların verimliliğini düşürmektedir. Organizasyon firmasının, gerektiğinde saat ücreti karşılığında, yabancı dil bilen fuar elemanları temin etmesi ve bunu tanıtım dokümanlarında belirtmesi gerekmektedir.
9. Fuarların gelip geçici olmasını engelleyen bir diğer konu da fuar kitapçıklarıdır. Bu kitapçıklarda firmaların kısa tanıtımının verilmesi yerine, firma ürünlerinin bir kaç dilde tanıtımının yapıldığı, her firma için çok sayfalı yer ayrılacak ve daha sonra referans olarak kullanılacak tanıtım kitapçıkları hazırlanmalıdır.
10. Geçtiğimiz fuarda eksikliği hissedilen bir diğer konu da basın odası ve iş merkezi (business center) olmuştur. Basının her an karşılıklı görüşme yapabileceği görüşme ortamları hazırlanması ve gerek katılımcıların gerek ziyaretçilerin internet bağlantısı ve çıktı alma olanakları bulunan bir iş merkezi hizmeti hazırlanmalıdır.
11. Fuara ulaşımın sağlanması da kolaylaştırılmalıdır. Adana Havaalanı'ndan, Serbest Bölge'den, limandan, sanayi sitelerinden, alışveriş merkezlerinden, şehir merkezinden, otopark ve tren istasyonundan ziyaretçi taşıyacak ve geri ulaştıracak, saatleri belli ring seferleri organize edilmelidir. Fuar ile, kongrenin yapılacağı Mersin Kongre ve Kültür Sarayı arasında da ring seferler konulmalıdır.

12. Fuar organizasyonundan elde edilen gelirin bir kısmı MLDM tarafından değerlendirilecektir. Bu tutarın, üniversite öğrencilerine ve lojistik konusunda araştırmalar yapan araştırma görevlilerine burs olarak dağıtılması sağlanacaktır.

3.8.1.3. Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2008

Amaç başlığında belirtilmiş olduğu gibi, önemli bir konu da, Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı'nın, fuar ile aynı zaman dilimine denk gelen, bir Lojistik Konferansı ile desteklenmesidir. 2008 yılında, düzenlenmiş olan fuar aktivitesi ile eşzamanlı düzenlenen "Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2008" çalışması yapılmıştır. Konferans, 14 Ekim 2008 Salı ve 15 Ekim 2008 Çarşamba günlerinde düzenlenmiştir. Düzenleyen kurum T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı'dır. Bu konferansa destek veren kuruluşlar şunlardır;

- Dışışleri Bakanlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- TCDD Devlet Demiryolları
- Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı
- Mersin Valiliği
- Çukurova Kalkınma Ajansı
- Mersin Büyükşehir Belediyesi
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- Türk İhracatçılar Meclisi
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
- Mersin Deniz Ticaret Odası
- TUSİAD
- UND

- RODER
- UTİKAD
- Demiryolu Taşımacılığı Derneği
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
- Araç Lojistikçileri Derneği
- Mersin Üniversitesi
- İzmir Ekonomi Üniversitesi
- İstanbul Üniversitesi
- İstanbul Ticaret Üniversitesi
- Dokuz Eylül Üniversitesi
- Mersin Lojistik Platformu
- İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Araştırmalar Derneği
- Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu

Bu kadar büyük bir destekle düzenlenmiş bulunan konferansta görüşülen konular, ana başlıklarıyla şu şekilde belirlenmiştir;

- Uluslararası Ticaret ve Lojistikte Küresel Eğilimler
- Lojistik ve Küresel Rekabet
- Lojistik Merkezleri/Lojistik Köyleri-“En İyi Örneklerin İncelenmesi”
- Orta Doğu ve Avrasya’da Lojistik Sektörünün Gelişimi İçin Mevcut Potansiyel ve Fırsatlar
- Uluslararası Ticarete Etkinliğin Sağlanmasında İntermodal Taşımacılığın Rolü
- İpekyolu Üzerinde Taşımacılık Olanakları
- Avrasya ve Orta Doğu Karayolu Taşımacılığı-Fırsatlar ve Sorunlar

- Türkiye'nin Artan Dış Ticaretinin Lojistik Açısından Sektörel Bazda Değerlendirilmesi
- Türkiye'de Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması, Rekabet ve Serbestleşme
- Türk Lojistik Sektörü: Yabancı Yatırımcıların Gözbebeği
- Denizcilik Sektörü ve Limanlar (Akdeniz Havzası)
- Mersin: Orta Doğu ve Akdeniz'in Lojistik Üssü

Bu konferans Mersin'de yapılan ilk lojistik konferansıdır. İlk olması nedeniyle, içerik ve konu olarak bir dağınıklık yaşanmıştır. Konferans başlığı "Uluslararası Lojistik" olarak belirlendiği için, dış ticaret lojistiği görüşülmüş ve yurt içi taşımacılık, depolama, katma değerli hizmetler kapsama dahil edilmemiştir.

Konferansa yurt dışından ve yurt içinden çok üst düzey katılım sağlanmıştır. Türkiye'de bu seviyede katılımla gerçekleşen ilk konferans olma özelliğini taşımaktadır. 1.100 kişilik bir dinleyici ve konuşmacı kitlesinin katılımı söz konusu olmuştur. Tek eksiklik, bu kadar geniş katılımın ve kapsamın iki güne sığdırılması sonucunda konuşmacılara tanınan sürenin kısa olmasıdır.

3.8.1.4. Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı 2009

Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı'nın, Mersin Uluslararası Fuarı süresince düzenlenmesi ve fuar ile bir bütünlük arz etmesi gerekmektedir. Her şeyden önce konferansın adının sadece "Dış Ticaret Lojistiği" değil, geneli de kapsayan "Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı" adını alması gerekmektedir. İlgili yılı belirtmek için de sonuna o yıl eklenmelidir. Gelecek yıl düzenlenmesi planlanan konferansın adının "Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı 2009" olması önerilmektedir; "Uluslararası" kelimesinin kullanılmasındaki amaç, yurt dışından da katılımın sağlanması ve yabancı bilginin de bu kanalla temin edilmesidir. Konferans şu esaslara göre düzenlenmelidir;

1. Konferans organizasyonundan MLDM sorumlu olacak; Mersin Üniversitesi (MEÜ) de akademik içerik bakımından organizasyonda yer alacaktır. Konferansta her yıl, lojistik sektörü ihtiyaçlarına uygun bir içerik ortaya konacak; bu içeriği MLDM yaptığı araştırmalarla belirleyecek ve MEÜ de belirlenen konu başlıklarına uygun sunumların değerlendirmesini sağlayacaktır.

2. Konferans kâr amacını gütmeyecek; elde edilen kâr ise MLDM tarafından üniversite öğrencilerine ve lojistik konusunda çalışacak olan araştırma görevlilerine burs verilmesi şeklinde değerlendirilecektir.
3. Konferansın, katılımcıların çok sayıda olması ve lojistiğin tüm alanlarında gerçekleştirilmesi nedeniyle, konferans süresinin fuar ile paralel olarak 4 güne yayılması planlanmaktadır. Fuar açılışının sabah olması sebebiyle, konferans da öğleden sonra yapılacak olan açılış seremonisi ile başlatılacaktır. Fuar ve konferans kapanışları, aynı kapanış gecesi ile son bulacaktır.
4. MULK'da çalışılacak konuların ana başlıkları şu şekilde belirlenmiş olup, her yıl MLDM'nin yapacağı çalışmalarla bu içeriklere yenileri eklenecek veya eksiltmeler yapılabilecektir;

Ulusal ve Yerel Lojistik için;

- Karayolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı
- İntermodal Taşımacılık
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Kargo Taşımacılığı
- Depo İşletmeciliği
- Liman İşletmeciliği
- Lojistik Ekipmanlar
- Bilgi Sistemleri
- Lojistik Köyler ve Lojistik Merkezler
- Lojistikte İnsan Kaynakları
- Lojistik Eğitimi
- Gümrükleme

Uluslararası Lojistik için;

- Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
- Uluslararası Taşıma Koridorları
- Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
- Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
- Uluslararası İntermodal Taşımacılık
- Uluslararası Liman İşletmeciliği
- Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı
- Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
- Uluslararası Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Uluslararası Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Uluslararası Kargo Taşımacılığı
- Uluslararası Depo İşletmeciliği
- Uluslararası Lojistik Köyler ve Lojistik Merkezler
- Lojistikte Yeni Teknolojiler

5. Düzenlenecek olan konferansın lojistik sektörüne duyurusu MLDM tarafından, akademik dünyaya duyurusu ise MEÜ tarafından yapılacaktır. Gelen bildirimler, MEÜ tarafından ele alınacak, lojistik sektörüne katkıları değerlendirilecek ve bildirimlerin kabulü kararı buna bağlı olarak verilecektir. Konferans bitiminde bildirimler ve sunumlar bir kitap haline getirilecek ve MLDM tarafından bedeli karşılığı satışa sunulacaktır.

6. Konferans hem İngilizce hem Türkçe dillerinde düzenlenecektir. İngilizce hazırlanmış bildirimler, MEÜ tarafından Türkçe'ye çevrilecek ve konferans kitabında her iki dilde de yer alacaktır.

7. Konferansta, ana konuların Türkiye ve Mersin bölgesi için değerlendirmelerini içeren paneller de yer alacaktır. Bu panellerin çözümleri/deşifreleri de konferans kitabında yer alacaktır.
8. Konferans için mekan olarak Mersin Kongre ve Kültür Merkezi kullanılacak, bu merkezle fuar alanı arasında ring seferler gerçekleştirilecektir.
9. Konferans aktivitelerinden olmak üzere, katılımcılara, Mersin limanı ve Mersin Lojistik Köyü gezileri sunulacaktır. Özel araçlarla yapılacak olan bu ziyaretlerde, Liman ve Lojistik Köy gezilecek, ziyaretçilere sunumlar yapılacak, tanıtıcı dokümanlar verilecektir.
10. Konferans katılımında sunulacak bildiriler bedel karşılığı olacak, izlemeler de bedelli olarak gerçekleşecektir. Konferans için sponsor temininde MLDM görev üstlenecek; sponsorluk bedelleri de MLDM tarafından tahsil edilecek ve eğitim çalışmalarında burs olarak değerlendirilecektir.

Sonuç

Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı ve paralel aktivitesi olan Mersin Uluslararası Lojistik Konferansı, ulusal lojistik bilgisini hem akademik hem de endüstriyel olarak Mersin'e getirecek ve Mersin'de yerleşik lojistik sektörü firma ve çalışanları için kaynak olacak; iş birlikleri yaratacak bir aktivite olacaktır. Uluslararası katılımlar da yabancı ilgisini çekecek ve uluslararası iş birliği olanağı yaratacaktır. Mersin'in adının lojistik kelimesiyle bütünleşmesini sağlayacak olan bu aktivite, Mersin'in, lojistik sektöründe bir marka olarak da ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

3.9. SONUÇ

27.10.2008 tarihinde teslim edilmiş olan Bölüm 1: Mevcut Durum Raporu'ndan başlamak üzere, Mersin Lojistik Strateji Planı'nın üzerine kurgulanacağı yapının altyapısı belirlenmiş ve ihtiyaçlar ortaya konmuştur.

15.01.2009 tarihinde teslim edilen Bölüm 2: Uzun Dönemli Stratejiler ve Kısa Dönemli Yerel İhtiyaçlar Raporu çerçevesinde ise, bu raporun hedeflerine ulaşılması için yapılacak çalışmaları kapsayan Master Plan takdim edilmiştir.

Master Plan'a temel olan ana konu, Mersin'de inşa edilecek olan Lojistik Köy'ün alternatiflerinin incelenerek, aday lokasyonların belirlenmesi ve sonrasında bu lokasyonların her biri için fayda-maliyet analizlerinin yapılarak, bu alternatif alanlar arasında Lojistik Köy'ün inşa edilmesi için en uygun lokasyonun seçimi için yol göstermektir. Bu amaçla, gerek yerel yönetimlerle, gerek kamu kurum ve kuruluşları ve sivil toplum örgütleri ile, gerekse Mersin'de yerleşik lojistik sektöründe faaliyet göstermekte olan şirketlerin temsilcileri ile görüşmeler yapılmış ve 8 adet farklı lokasyon ile ilgili öneriler elde edilmiştir. Mersin Lojistik Strateji Planı'nın 3.kısımının 2. bölümünde bu lokasyonlar incelenmiş, çeşitli kısıtlardan ve lojistik köylerin 1. raporda açıklanan vazgeçilmez özelliklerinden dolayı; beş adet alternatif, engellerin belirtilmesi ile devre dışı bırakılmıştır. Geriye kalan, birbirine yakın konumdaki üç bölge için, yeni tekniklerin de desteği ile, bilimsel çalışmalarla ihtiyaç duyulan analizler tamamlanmıştır.

3 Mart 2009 tarihinde Ankara'da DTM toplantı salonunda Dış Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanımız Sayın Kürşad Tüzmen'in başkanlığında yapılan toplantıda; sektörle ilgili bürokratlara, Mersin Lojistik Stratejik Planı'nın durumu ve seçilen üç bölgenin tanıtımı yapılmıştır. Toplantıda, seçilmiş bulunan üç bölgeden ikisinin birleştirilerek, yeni hazırlanmakta olan Mersin 1/100.000'lik Çevre Düzeni Nazm İmar Planı'nda işaretlenmesi gündeme gelmiş ve arazi lokasyonları, iki bölge birleştirilerek, Çevre Bakanlığı'mıza iletmek üzere Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Başkanlığı'na ve Lojistik Platformu Başkanlığı'na iletilmiştir.

Araziler için yapılan değerlendirmeler, gelecek 20 yılın ihtiyacı göz önüne alınarak yapılmış, alınan karara paralel olarak ölçeği büyütülmüş ve 20 yıl sonrasındaki ihtiyacı da karşılayabilecek bir ölçek belirlenmiştir. Arazide kademeli yatırım planlanmış, arazinin Lojistik Köy yönetimi tarafından inşa edilerek kira karşılığı değerlendirileceği var sayılmıştır.

Master Plan'ın bu 3. bölümünde, kurulacak olan Lojistik Köy'ün, ülkemizdeki kanunlar çerçevesinde Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'na uygun olarak yönetimi planlanmıştır. Bu planın daha rasyonel olması, ancak ilgili yönetmeliğin hazırlanması ile sağlanacaktır. Master Plan'da aynı zamanda, hazırlanacak olan yönetmeliğe ışık tutacak noktalar da belirtilmiştir.

Kurulacak olan Mersin Lojistik Köyü'nün verimli çalışması, Köy içinde verilecek olan hizmetlerin eksiksiz olmasına bağlı olduğu kadar; bu bölgede bulunan lojistik odaklarla da uyum içinde çalışmasına ve karşılıklı olarak sinerji yaratılmasına bağlıdır.

Kurulacak olan Lojistik Köy, potansiyel kazanmak amacıyla, öncelikle Mersin Limanı ile iş birliği içinde çalışmak durumundadır. Mersin Limanı, Mersin'in bir lojistik üs olabilmesi için vazgeçilmez bir lojistik odaktır. Bu nedenle Master Plan'ın büyük bir bölümü, Mersin Limanı'nın ihtiyaçlarının karşılanması ve Lojistik Köy ile uyum içinde çalışmasının sağlanması için liman gelişim stratejilerine ayrılmıştır. Lojistik Köy'ün başarılı olması için, Mersin Limanı'nın uluslararası taşıma koridorlarında yer alması kaçınılmaz bir olgudur. Bunun sağlanması da, ancak liman içinde verilecek olan hizmetlerin hızlı, diğer rakip limanlara göre ekonomik, kaliteli ve verimli olmasına bağlıdır. Bu yüzden, limandan geçecek olan mal miktarının artırılması amacıyla alınacak tedbirler de raporda yer almaktadır.

Lojistik Köy, mevcut Organize Sanayi Bölgesi ile yeni inşa edilecek olan 2. Organize Sanayi Bölgesinin arasında, bu bölgeleri Mersin-Tarsus Karayolu'na, demiryoluna ve İmar Planı'nda yer alan Mersin 2. Çevre Yolu'na bağlayacak bir konumdadır. Lojistik Köy'ün bu Organize Sanayi Bölgelerine katkısı olacağı kadar Organize Sanayi Bölgelerinin de Köy'e büyük potansiyel yaratacağı kesindir. Kısa bir mesafe içinde taşınabilme avantajı ve demiryolu bağlantısı olması, Organize Sanayi Bölgelerinin ihtiyacı olan hammaddelerin deniz veya demiryolu ile taşınarak Lojistik Köy'de stoklanmasını veya tersine bir operasyonla bu bölgede üretilen ürünlerin depolanmak veya deniz ve demir yolu ile taşınmasını sağlamak, konteyner doldurmasını yapmak, boş konteynerleri stoklamak gibi hizmetlerin de verilebilmesini mümkün kılacaktır.

Bu gaye için Organize Sanayi Bölgesi'nin de gelişimi Master Plan içine dahil edilmiştir.

Mersin'in bir diğer lojistik odağı da Serbest Bölge'dir. Bu bölgenin limana bitişik olması Mersin'in lojistik üs olmasında önemli bir unsurdur.

Serbest Bölge'den çıkan ürünlerin de depolanacağı bir antrepo veya milli depo ihtiyacı da yine Lojistik Köy tarafından karşılanacaktır. Bu amaçla, Mersin Serbest Bölgesi ile ilgili gelişme planları da Master Plan'da yer almaktadır.

Bir diğ er unsur da, artık Şehir içinde kalmış olan Toptancı Meyve-Sebze Hali'nin Şehir dışına çıkarılmasıdır. Hal'e, Mersin Lojistik Köyü'nde bu amaçla yer ayrılmış olup; zaman içinde Şehrin merkezinde büyük sorunlara yol açan bu bölgenin Mersin Lojistik Köyü'ne taşınması gerekecektir. Master Plan, Mersin Hal'i ile ilgili gelişme planını da kapsamaktadır.

Mersin Lojistik Strateji Planı'nın temeli, lojistiğ in Mersin için bir ekonomik gelişme unsuru olmasıdır. Bu da ancak Mersin İli'nde faaliyet gösteren Şirketlerin hem küresel, hem de ulusal rakipleri karşısında ezilmemeleri ile sağlanabilecektir. Master Plan'a, Mersin'de çalışan yerel bir firmanın kurumsal yapılanması, hizmet yelpazesinin genişletilmesi, leklerinin arttırılması, coğrafi yayılması için örnek bir iş planı da dahil edilmiştir. Pilot Proje adını verdiğimiz bu çalışma, bu amaçla harekete geçecek olan firmalara bir yol haritası olabilecek niteliktedir.

Lojistiğ in yeni bir sektör olması, eğitim mfredatımızda henüz yaygın bir Şekilde yer almamıŐ olması gibi nedenlerden dolayı sektör, eleman ihtiyaçlarını ancak diğ er rakip Şirketlerden eleman transfer ederek karşılamaktadır. Akademik eğitimi olmayan hiç bir işin geliŐemeyeceđi varsayımıyla, bu Master Plan içinde, her seviyede lojistik elemanı yetiştirmek için örnek eğitim programları da hazırlanmıŐtir.

Mevcut Durum Raporu'ndaki araŐtırmalardan, lojistiğ in Mersin'de gündemde kalması, ilginin artması, bilginin yaygınlaşması ve kullanımı için sektöre destek verecek bir Geliştirme Merkezi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. KOSGEB benzeri bir yapılanma ile, daha bağımsız çalışacak; akademik bilgi ile sektör bilgisini birleştirecek çalışmalar yapmak ve bölgede lojistiği desteklemek, yaymak , bilgi seviyesini yükseltmek amacıyla Mersin Lojistik Danışma Merkezi (MLDM) kurulması da Master Plan'a alınmıştır. MLDM'nin, kuruluşundan, hizmet yelpazesine ve yönetimine kadar geniş bir ereve, Master Plan'ın bu son bölümünde detaylı olarak yer almıştır.

Lojistik gibi farklı hizmetlerin birleŐtirildiđi bir sektörde, kapıdan kapıya tüm operasyonlardan sorumlu olmak, ancak farklı operasyonları yürüten kuruluşlar arasında iş birliği ile sağlanacaktır. Mersin Lojistik Strateji Planı, bu konuyu da gündeme getirmiştir. Farklı lojistik hizmetlerin verildiği firmaların ye olduğu farklı dernekler arasında iş birliği sağlamak ve lojistiği farklı hizmetlerin birleştiği bir sektör haline getirmek için bu dernek temsilcilerinin oluşturacağı bir konseyin yapılanması incelenmiştir. Bölgesel taleplerin, dernekler arasında doğabilecek görüş ayrılıklarından dolayı zarar görmemesi, fikir ve karar birliği sağlanarak fayda yaratması amacıyla kurulacak olan konseyin; gerekçesi, nasıl kurulacağı ve çalışma esasları de Master Plan içinde yer almaktadır.

Master Plan'ın son bölümü, geçtiğimiz yıl Mersin'de düzenlenen Lojistik Fuarı'nın ve Lojistik Kongresi'nin geleneksel hale getirilmesini içermektedir. Dış bilgiyi sektöre aktaracak, akademik unsurlar ile sektörü bir araya getirecek, yabancı müşterinin ve yatırımcının bağlantı kurmasını kolaylaştıracak, iş birliklerine olanak sağlayacak Lojistik Fuarı ve Lojistik Kongresi'nin çalışma esasları da, Master Plan'da bir bölüm olarak yer almıştır.

Bu Master Plan, Mersin bölgesindeki lojistik alt ve üstyapının gereksinmelerini ve inşaa yöntemlerini içermektedir. Amaç, planlı bir şekilde, fizibilitelerine ve yatırım planına uygun olarak, Mersin bölgesini uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilecek konuma getirmek için gerekli olan hazırlığı sağlamaktır. Bunun gerçekleşmesi için gereken Mersin Lojistik Köy, sinerji ve iş birliği yaratacak lojistik odaklar, lojistiğin gelişmesi için gereken destek, bölgesel iş birliği ve tanıtım, paylaşım sistemleri Master Planda yer almıştır.

MERSİN LOJİSTİK STRATEJİ PLANI RAPORU SONRASI UYGULAMALAR İÇİN TAVSİYE EDİLEN EYLEM PLANI

Mersin Lojistik Strateji Planı Raporu'nda anahatları tespit edilmiş olan master plan çerçevesi içinde sürecin devam etmesi ve ardından uygulama adımlarının atılması gerekmektedir. Çalışmaların sadece bir plan hazırlığı ile kalmayıp bundan sonra atılacak adımların master plan çerçevesinde devamında zorunluluk vardır. Kabul edilmiş ve onaylanmış olan plan, hangi eylemlerin yapılması gerektiğini ortaya koymuştur. Master plan kapsamında kurulacak olan yeni birimler ve kurumlar söz konusudur. Bundan sonra bir takvim çerçevesinde gereken işlemlerin devamı süreci başlayacaktır.

Bu adımların atılmasında, periyotları ve gündemi belli toplantılar yapılması, farklı gruplar halinde yapılacak olan çalışmaların raporlarla duyurularak koordinasyonun sağlanması, yine farklı gruplardan temsilcilerin birbirlerinin toplantılarına bilgilendirilmek ve koordinasyonu sağlamak amacıyla birer temsilci yollaması önerilmektedir. Bütün bu çalışmalar için dışarıdan bir danışmanlık desteği alınması tarafsız bir gözün koordinasyonu ile eksiklerin veya uyumsuzlukların giderilmesi, sürecin hızlanması, motivasyonun sağlanması, proje planlaması yapılması, ilerleme hızının belirlenmesi, dış bağlantıların kurulması açısından önerilmektedir. Alınacak olan danışmanlık hizmetinin, tüm yeni oluşacak olan birimler için ortak bir kaynaktan sağlanması, projenin parçalanmaması ve atılacak olan adımların birbirinden uzaklaşmaması açısından gerekli görülmektedir.

Yapılacak çalışmalar şu şekilde belirlenmiştir;

1. Hazırlanmış olan planın içeriğinin Mersin Lojistik Platformu tarafından incelenmesi ve plan ile ilgili görüşlerin, master plan çerçevesi içinde kalmak üzere, üyelere alınarak, her üyenin katılacağı bir çalışma programına aktarılması gerekmektedir. Projenin başlangıç yeri olan Mersin Lojistik Platformu bundan sonra da devrede kalacaktır. Devrede olduğu süre içinde yapılacak çalışmalardan bilgi alma, iş takibi açısından da platformun çalışmalarına destek olmak üzere; taslak aksiyon planı bu bölümde verilmiştir. Bu programda platform üyelerinin yer alıp almayacakları, hangi ünitelerde çalışacakları belirlenmelidir. Bu plan, platform için bir anayasa olmak ve hazırlandıktan sonra üzerinde, zorunlu olmadıkça sapma ve değişiklik önerilmemesi yerinde olacaktır. Bu çalışma sırasında, Mersin Stratejik Lojistik Planı'nı hazırlayan ekipten de destek alınması yararlı olacaktır.

2. Aksiyon planının birinci maddesi olarak artık yeri belirlenmiş olan Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin (MİLOSB) Müteşebbis Heyeti'nin oluşturulması ilk adımdır.

Bu heyette şu kurumlardan temsilcilerin bulunması gerekmektedir:

- a. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
- b. İl Özel İdaresi
- c. Mersin Deniz Ticaret Odası
- d. Mersin Büyükşehir Belediyesi
- e. TCDD Mersin Bölge Müdürlüğü
- f. Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi
- g. Mersin Serbest Bölgesi, MESBAŞ

Müteşebbis Heyet, ilk toplantısını Sayın Mersin Valisi başkanlığında yapmalı, MİLOSB kuruluş başvurusunu hazırlamalı, ve 2 kişilik Yönetim Kurulu'nu seçmelidir. Başlangıç sürecinde her ay belli günlerde toplantı yapılması ve Yönetim Kurulu üyelerine işlerin doğrudan takibi konusunda yetki verilmesi gerekmektedir. Müteşebbis Heyet toplantılarına, Dış Ticaret Müsteşarlığı'ndan da katılımın olması, Ankara bağlantısının sağlanması ve yönlendirmelerde bulunulması açısından yararlı olacaktır.

3. Aksiyon planında, gerçekleştirilmesi gereken bir sonraki aşama, kurulacak olan Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi için bir avan proje ve fizibilite raporu hazırlanmasıdır. Bu aşama için ilk adım, Master Plan hazırlık sürecinde atılmış ve yer seçimi yapılmıştır. Bundan sonra yapılması gereken, bu yer üzerinde kurulacak olan Lojistik Köy için projelerin başlatılmasıdır. Yapılacak olan projede şu eylemler gerçekleştirilmelidir:

- a. Lojistik Köy'de yer alacak kullanım tiplerinin belirlenmesi,
- b. Kullanım tiplerine yönelik olarak, net alan kullanımlarının belirlenmesi için piyasa araştırması yapılması ve bu talebin etaplandırılması,
- c. Belirlenecek ve etaplandırılacak talep doğrultusunda, 1/500 ölçekli vaziyet planının oluşturulması,
- d. Vaziyet planı doğrultusunda, 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planlarının hazırlanarak Belediye Meclisi'ne onaylanmak üzere sunulması, ya da bu işlemlerin Büyükşehir Belediyesi'nce yaptırılmasının sağlanması (Belediye'nin bunu, istenildiği gibi ve istenildiği zamanda yapması düşük bir ihtimaldir),
- e. Öngörülen tesislere yönelik olarak, 1/200 ölçekli tip avan projelerin hazırlanması,
- f. Alanın hafriyat planının ve altyapı tesislerinin projelendirilmesi,

- g. Bu projeler doğrultusunda inşaat maliyet ve keşiflerinin hazırlanması,
 - h. Tesislere ve alan kullanımlarına yönelik uygulama projeleri sırasında göz önüne alınması gereken standartların belirlenmesi,
 - i. Projenin geri dönüş ya da ekonomik işletme prensiplerinin belirlenmesi ve buna yönelik geri dönüş karlılıklarının hesaplanması,
 - j. Projeye yönelik olarak finansman modellerinin belirlenmesi ve proje finansmanı ile ilgilenmesi muhtemel yerli ve yabancı, özel ve kamu sektörü kuruluşlarıyla bağlantıların kurularak ilişkilerin başlatılması,
 - k. Lojistik Köy işletme modelinin belirlenmesi ve yönetim şeması ve kadrolarının oluşturulması, paydaş katkı ve rollerinin belirlenmesi ve bu katkı gerçekleştirmelerinin bir takvime ve takibe bağlanması,
 - l. Karayolu ve demiryolu bağlantılarının, elektrik, su, kanalizasyon, telefon, kablo tv, internet vb. altyapı tesislerinin gerçekleştirilmesini sağlamak üzere, ilgili kamu kuruluşları (TCDD, DLH, TCK, Mersin Büyükşehir Belediyesi ve İl Özel İdaresi) ile gerekli süreçlerin başlatılması ve bu süreçlerin koordinasyonu,
 - m. Lojistik Köy'ün Mersin'e olması muhtemel katkılarının belirlenmesi ve bu doğrultuda bilgilendirme metinlerinin, daha sonraki aşamalarda proje tanıtımı materyallerinde kullanılmak üzere, hazırlanması,
 - n. Lojistik Köy'e talebi zaman içinde artırmak ve hedefine ulaştırmak üzere gerekli yereli politikaların mevcut yasal yetkiler çerçevesinde belirlenmesi, otoritelere görev dağılımının bir zaman planını içerecek şekilde tanımlanması.
4. Avan projenin hazırlanmasının belli bir süreç alacağı kesindir. Bu süreç boyunca arazinin Belediye tarafından imar planlarına işlenmesi, dar ölçekli planların yapılması, istimlak çalışmalarına başlanması yerinde olacaktır. Belediye hizmetlerinin de bu alana götürülmesi amacıyla aynı avan proje çalışması içinde Mersin Büyükşehir Belediyesi'nden de birlikte çalışma ve iş birliği desteği gerekli olacaktır. Bu konuda takibi yönetim kurulu yapacaktır.
 5. Yine aynı süreç içinde TCDD ile temasa geçilerek demiryolu bağlantı hattının ve demiryolu elleçleme istasyonunun yatırımına başlanması da gerekmektedir. Bu çalışmanın, avan projenin kaba yerleşim planının onaylanması süreciyle birlikte yapılması gerekmektedir. Takibi Yönetim Kurulu tarafından yapılacak olan bu çalışma, Ankara'dan takip edilecektir.

6. Kara Yolları tarafından yapılacak olan Otoyol bağlantısının sağlanması, başlangıç olarak Mersin-Tarsus Karayolu bağlantısının projelendirilmesi yerinde olacaktır. Bu çalışmanın da bir önceki maddede olduğu gibi, avan projenin kaba yerleşim planı ile paralel götürülmesinde yarar vardır.
7. Avan proje ve fizibilite raporu çalışması sırasında Mersin Lojistik Danışma Merkezi'nin de kurulması ve Mersin Ticaret ve Sanayi Odası içinde çalışmalarına başlaması da planlanmalıdır. Mersin Lojistik Danışma Merkezi'ne de yapacağı çalışmalar sırasında danışmanlık hizmetleri verilmesi amacıyla, bir danışman ile çalışmaları tavsiye edilmektedir. MLDM'nin yönetimi ve kadrosu aşağıdaki kuruluşların temsilcilerinden oluşacaktır.
8.
 - a. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
 - b. Mersin Deniz Ticaret Odası
 - c. Mersin Üniversiteleri
 - d. Çukurova Kalkınma Ajansı
 - e. Mersin Serbest Bölgesi
 - f. Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesi

Ayda bir yapılacak olan toplantılarla gelişmelere var yapılan çalışmalar bilgi aktarılacaktır.

MLDM ekibi, Lojistik Köy kuruluncaya kadar, MTSO bünyesinde veya dışarıda kurulacak bir ofis içinde çalışma yapmalıdır. Bu çalışmalar için önerilen kadro aşağıda verilmiştir.

- MDLM Müdürü (başlangıç adımı)
- MLDM Genel Sekreteri (başlangıç adımı)
- Büro- Muhasebe elemanı (başlangıç adımı)
- Eğitim Uzmanı (1 yıl içinde)
- Web sitesi Modeatörü (1 yıl içinde)
- Nakliye Uzmanı (1 yıl içinde)
- Depolama Uzmanı (1 yıl içinde)

MLDM'nin, aynı zamanda, hazırlanacak olan avan proje ve fizibilite çalışmalarında yerel destek birimi olarak görev alması, bilgi birikiminin ve iletişimin sağlanması açısından önemlidir. MLDM, çalışmalarını danışmanın yönlendirmesinde gerçekleştirecektir. MLDM çalışmalarına master plan içinde detaylı olarak yer verilmiştir. Öncelikli çalışmaların içinde, sanayi veri tabanı hazırlığı ve Mersin Uluslararası Lojistik Fuarı ve Kongresi yer

alacaktır. MLDM, ilk toplantısını takiben iş planını hazırlayacak ve bütçesini belirleyecektir.

9. Master planda belirtilen Mersin Lojistik Konseyi de MLDM'nin kuruluşundan sonra devreye alınmalıdır. Lojistik Köy için yapılan çalışmaların, MLDM çalışmalarının ve ülkemizdeki lojistik ile ilgili derneklerin çalışmalarını takip etmesi, destek vermesi açısından önemlidir. MLK de bu çalışmalara başlangıçta izleyici olarak katılmalı ve daha sonra master planda belirtilen görevlerini yerine getirmelidir. Konsey'in çalışma esasları ve konuları master planda detaylı olarak verilmiştir.
10. Master planda sözü edilen eğitim çalışması, yerel lojistik şirketlerin geliştirilmesi, lojistik odakların gelişim stratejileri de yine Mersin Lojistik Platformu tarafından ele alınacak çalışmalar olacaktır.

EKLER

EK 1.1: LOJİSTİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTELER VE DERS İÇERİKLERİ

1. AVRUPA'DA LOJİSTİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTELER, PROGRAMLARI ve DERS İÇERİKLERİ

1.1. ERASMUS UNIVERSITY ROTTERDAM

Web: <http://www.eur.nl/english/education/master/>

Adres: Erasmus University Rotterdam - Study Information Centre - P.O. Box 1738 - 3000 DR Rotterdam - The Netherlands

Master Program

Erasmus Üniversitesi bu yüksek lisans programında; 5 ayrı alt başlıkta ekonomi ve yönetim üzerine eğitim verilmektedir. Bütün derslerde amaç; yüksek kalitede akademik eğitim ile öğrencilere mezun olduklarında, devlet veya özel sektörde meslek edindirmek veya bilim alanında üstün olmasını sağlamaktır. Bu master programına ait 5 alt başlık ve bu alt başlıklara ait dersler aşağıda yer almaktadır.

1. İş Yönetimi

- Muhasebe & Kontrol
- İş Bilgi Yönetimi
- Girişimcilik & Yeni İş Tehlikesi
- Finans & Yatırım
- Genel Yönetim
- Global İş ve Paydaş Yönetimi
- İnsan Kaynakları Yönetimi
- Değişim Yönetimi

- Yenilik Yönetimi
- Pazarlama Yönetimi
- Stratejik Yönetim
- Tedarik Zinciri Yönetimi

2. Ekonomi & İş

- Muhasebe, Denetleme & Kontrol/Muhasebe & Finans
- Pazar Ekonomisi, İşletmeler & Politikalar
- Girişimcilik, Strateji & İşletme Ekonomisi
- Finansal Ekonomi
- Uluslar arası Ekonomi & İş Çalışmaları
- Pazarlama
- Kent, Liman & Ulaşım Ekonomisi

3. Ekonometri & Yönetim Bilimi

- Ekonometri
- İşletme Araştırmaları & Makro Lojistikler
- Makro Finans
- Makro Pazarlama

4. Ekonomi & Enformatik

- Hesaplanabilir Ekonomi
- Ekonomi & ICT

5. Uluslar arası Yönetim

1.2. NETHERLANDS MARITIME UNIVERSITY ROTTERDAM

Web: <http://www.stc-nmu.eu/>

Adres: STC-NMU Lloydstraat 300 - 3024 EA Rotterdam

Tel: +31 104486060

Master Program

Bu yüksek lisans programında; 20 adet ders, 1 adet araştırma ve 1 adet tez dersi olmak üzere 5 ayrı alt başlıkta eğitim verilmektedir. Bütün derslerde amaç; katılımcılara denizcilik ve denizciliğe ait meseleleri değişik açılardan göstermek ve tamamlayıcı bir eğitim sağlamaktır.

Bu master programına ait 5 alt başlık ve bu alt başlıklara ait dersler aşağıda yer almaktadır.

1. Yükleme & Ulaşım

- Yükleme & Ulaşım'a Giriş
- Tedarik Zinciri Yönetimi & Müşavirliği
- Simülatör Destekli Uygulamalı Araştırma
- Uygulamalı Yönetim Bilimi
- Yükleme, Takas ve Ulaştırma Yasaları
- Ulaştırma Zincirinde Güvenlik

2. Yükleme & Limanlar

- Kargo İşletme Yönetimi
- Filo Yönetimi
- Denizcilik Haritası & Güvenlik Yönetimi
- Yükleme & Liman Ekonomisi

- Gemi Komisyonculuğu & Kiralaması
- Gemi İnşaası, Satılması ve Satın Alınması İşleri
- Liman Yönetimi & İçsularda Dizayn

3. Denizcilik Yönetimi

- Denizcilik & Ulaştırma Politikaları
- Denizcilik Yöentimi & Stratejileri Corporate
- Okyanus Yönetimi & Denizcilik Politikası
- Yüklemede İnsan Kaynakları Yönetimi
- Yüklemede İnsan Kaynakları İş Gelişimi

4. Uzmanlık

- Yükleme & Mühendislik Yönetimi
- Liman & İçsularda Dizayn

5. Tez Projesi

- Yükleme Yönetimi Araştırması
- Tez Görevi

2. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ'NDE LOJİSTİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTELER, PROGRAMLARI ve DERS İÇERİKLERİ

2.1. MICHIGAN STATE UNIVERSITY

WEB: www.bus.msu.edu/msc/logistics/

Adres: Eli Broad College of Business - 520 N. Business Complex - Michigan State Univ.

E. Lansing, MI 48824

Tel: (517) 355-8377

Master Of Science in Supply Chain Management

Michigan Devlet Üniversitesi'nin Fen bilimleri Enstitüsünde Tedarik Zinciri Yönetimi üzerine Yüksek Lisans Eğitimi verilmektedir. Bu master programında Lojistik yönetimi, İşletme yönetimi ve Tedarik yönetimi üzerine eğitim verilmektedir.

Lojistik Yönetimi

Bu eğitim kapsamında, öğrenciler lojistik yönetiminin işletme tedarik zinciri ve bütün şirket stratejilerindeki önemini öğrenmekte ve lojistik işletme yönetimi uygulamaları, analiz metotları, stratejik gelişmeler ve teknolojik uygulamalar hakkında eğitim almaktadırlar. Müfredat özellikle öğrencilerin; işletme, müşavirlik, iş geliştirme ve lojistik yazılım kariyerleri doğrultusunda gelişim için hazırlanmaktadır.

İşletme Yönetimi

Bu eğitim kapsamında, işletme\üretim'in tedarik zincirindeki rolü ve bütün şirket stratejilerindeki yatırıma etkileri üzerine odaklanılmaktadır. Yeni ürünlerin üretime entegrasyonuna, satıcılar ile etkileşim üzerine geliştirilecek stratejik yönetime özel önem verilmektedir. Müfredat; güncel uygulamalar, global üretim ağları ve tedarik zincirleri üzerine işletme metotları ve teknolojileri, üretimde gelişim sağlanabilmesi için kaynak sağlama, mühendislik ve müşavirlik organizasyonlarını içermektedir.

Tedarik Yönetimi

Bu eğitim kapsamında, tedarik zincirinin işletmelerdeki rolü ve bütün şirket stratejilerindeki yeri öğretilmektedir. Öğrenciler; stratejik kaynaklar, tedarik Pazar araştırmaları, tedarik analizleri, pazarlıklar ve diğer tedarik işletme uygulamaları ve yöntemleri hakkında eğitim almaktadır.

Bu üç ana başlık altında 19 adet ders verilmektedir.

- Tedarikçiler ve Tedarik Pazarı Analizi
- Müzakereler

- Tedarik Zinciri Yönetimine Giriş
- Uygulamalı Data Analizi
- Dağıtım Gerçekleştirilmesi
- Toplam Kalite Yönetimi ve Zayıf İşletmeler
- Üretim Planlama ve Kontrol
- Lojistik İşletme Metotları ve Sistemleri
- Tedarik Zinciri Yönetimi Bilgi Teknolojisi
- Lojistik Sistem Analizi
- Tedarik Zinciri Yönetimi Strateji ve Uygulamaları
- Global Tedarik Zinciri Yönetimi
- Tedarik Zinciri Yönetimi Saha Çalışmaları
- Pazarlama Yönetimi
- Stratejik Kaynaklar
- Tedarik Zinciri Yönetiminde İletişim
- Muhasebe ve Yönetim Stratejileri
- Yenilikler ve Üretim İçin Finans Yöneticiliği
- Yönetim Değişikliği

Bu dersler içerisinde üç adet ders özellikle Lojistik yönetimi ile ilgili olup bu dersler ve içerikleri aşağıda açıklanmaktadır.

Lojistik İşletme Metotları ve Sistemleri

Bu ders kapsamında; Lojistik ve ulaştırma hizmetlerinin mikro analizi, müşteri hizmeti ve dağıtım hizmetleri, satın alma ya da işletme ulaştırma hizmetleri, 3. lojistik sağlayıcılar ve network dizaynı konuları ele alınacaktır.

Tedarik Zinciri Yönetimi Bilgi Teknolojisi

Bu ders kapsamında; planlama, işletme ve tedarik zinciri yönetim sistemindeki bilgi teknolojisinin rolü ele alınacaktır.

Lojistik Sistem Analizi

Bu ders kapsamında; lojistik problemlerin çözülmesi, analiz tekniklerinin uygulanması, lojistik değişikliklerdeki fayda-maliyet analizlerinin incelenmesi ele alınacaktır.

2.2.TENNESSE ÜNİVERSİTESİ

University of Tennessee

Web: www.mba.utk.edu/

Adres: MBA Program Office - 527 Stokely Management Center - Knoxville, TN 37996-0552

Tel: (865) 974-5033

Bu üniversitedeki master programı 3 etaplıdır. Ders aşaması, staj eğitimi ve tez aşaması.

Ders aşaması da kendi içinde üç etaplıdır.

- **Kariyer geliştirme:** Bu ders kapsamında; iş temelleri, istatistik, iletişim yetenekleri, finansal analiz, bilgisayar yetenekleri, takım çalışmasının gelişimi gibi temel eğitimler verilmektedir
- **Her yöneticinin bilmesi gerekenler:** Bu ders kapsamında; birbirine paralel iki eğitim verilmektedir. Birincisi; “her global yöneticinin bilmesi gerekenler” başlığı altında, finans, istatistik, pazarlama, strateji, çevresel analiz ve liderlik yetenekleri gibi ders eğitimleridir. İkincisi ise;”her global yöneticinin değer zincir yönetimi hakkında bilmesi gerekenler” başlığı altında, firmalar arası veya firma içi değerlerin, iş fonksiyonlarına olan etkisi üzerine odaklanan bir eğitim programıdır.

- **Değer zincir yönetimine entegrasyon:** Her yöneticinin bilmesi gerekenler programının devamı olan bu programda konu başlığı daha detaylı ve daha fazla uygulamalı şekilde gösterilecektir.

Ders isimleri ve içeriklerine ilişkin bilgiye erişilememiştir.

Bu aşamalı ders eğitiminden sonra öğrencilerin yaz stajı yer almaktadır. Aldıkları eğitimi uygulamalı bir şekilde gerçek firmalarda görme şansını bulan öğrenciler, staj eğitimini tamamladıktan sonra üçüncü ve son aşama olan tez aşamasına hak kazanmış olurlar. Bu son aşamada öğrenciler hangi konu başlığı altında tez yazacaklarına konsantre olmalı ve bu dönemde en azından konu ile ilgili seçmeli bir adet ders almalıdırlar.

Bu MBA eğitimini tamamlayan öğrencilerin %23,1'i finans, %12,8'i genel yöneticilik, %51,2'si Lojistik & İşletme, %12,8'i de pazarlama sektöründe kendilerini iş bulmuşlardır.

2.3.OHIO STATE UNIVERSITY

Web: fisher.osu.edu/marketing

Adres: The Ohio State University | Enarson Hall 154 W 12th Avenue | Columbus, Ohio 43210 | 614-292-OHIO

Lojistik Mühendisliği Üzerine Master

Bu eğitim programı kapsamında; 9 adet zorunlu, 3 adet seçmeli ders ile endüstriyel departman, kaynaklama ve sistem mühendisliği üzerine yapılacak seminerler verilecektir.

1- Zorunlu Dersler

- Lojistik Yazılımı & Teknolojisi; Tedarik zinciri yönetimi ve lojistik üzerine yazılım ve araçların kullanımının öğretilmesi.
- Lojistik Sistem Analizi & Dizaynı; ağ dizaynı, olası lokasyonlar, araç güzergahları ve onların lojistik tahmini üzerine sayısal analizler.

- Lojistik Yönetimi; servis hareketlerinin yönetimi, arz talep dengelerinin optimizasyonu ve bunların müşteri hizmetleri ve maliyet analizleri
- Ulaştırma Prensipleri; ulaşım türlerinin genel ekonomik karakteristikleri, bunların trafik yönetimi temelleri ve ulaşım türleri arasındaki ilişkileri.
- Lojistik Karar Verme; lojistik problemlerin çözümü için ihtiyaç durulan karar verme analizleri
- Matematiksel Programlama; içbükey ve dışbükey problemler, global çözümler, uç nokta çözümleri, dejenerasyon, simpleks metodları, hassasiyet analizi, parametrik programlama ve uygulamaları.
- Süreksiz Sistem Simülasyonuna Giriş; rasgele değişkenlerin üretilmesi, test edilmesi, uygun dataya uyarlanması, ve çıktı analizi
- Depo & Tesis Dizaynı; depo ve tesis dizaynı yönetimi ve bunlarla ilgili teknik uygulamalar
- Araştırma Modelleri ve Metotları İşletmeleri; muhtelif araştırma modellerinin algoritmik konsept üzerinde tartışılarak ele alınması.
- Seminerler

2- Seçmeli Dersler

- Mühendislik Uygulamalarının Planlanması; endüstriyel ve araştırma uygulamalarının planlanması
- İstatistiksel Kalite Kontrol ve Kalite Yönetimi; kalite mühendisliğinin modern metodlarla uygulanması
- Uygulamalı Regresyon Analizi; lineer regresyon model seçimi.
- Muhasebe ve Maliyet Analizi; karar verme, kontrol ve planlama aşamaları için maliyet analizleri
- İş Finansı; finansal analiz, planlama ve kontrol, ana para yatırım kararları ve onların geri dönüş oranları.

- Anonim Şirket Finansı; proje ve finansal politikaların hissedarlara etkisi, proje maliyeti, borç politikaları leasing politikaları
- Yatırım Yönetimi; yatırım programları ve vergileri, güvenlik fiyatları ve karlılık
- Lojistikte Saha Problemleri; iş geliştirme ve dizayn araştırmaları üzerine öğrencilerin sahada problemleri çözme yeteneklerini arttırabilmek.
- Tedarik Zinciri Yönetimi; şirketlerin kendi içinde ve diğer firmalarla tedarik zinciri ilişkileri.
- Lojistik Sistemlerde Stratejik İşletme Dizaynı; işletme yönetimi ve stratejik avantajlar sağlayan lojistikde yeni yaklaşımlara önem vermek
- Proje Yönetimi; karışık projelerin yönetimi ve bu tip projeler için uygun yardımcı yöneticileri yetiştirmek
- Planlama ve Materyal İşletme Yönetimi; planlama ve programlaması, envanter yönetimi ve pragramlanması, stratejik satın alma metodları, analiz teknikleri bu ders programının ana konularıdır.
- Ulaştırma Sistemlerinde Network Algoritmaları; zaman boşluk diyazgamı, erteleme teorisi ve trafik akım teorisi gibi teorilerin temellerinin verilmesi.
- Uygulamalı Karar Analizlerine Giriş;modern fayfa teorisi ve bu teorinin karar verme aşamasındaki riskleri ve uygulamaları.
- Sistem Mühendisliğinde Kullanılan Stokastik Süreçler; Poisson yöntemi ve Markov zinciri dahil olmak üzere stokastik sistemlerin modellenmesine giriş
- Sıraya Dizme ve Zamanlama; sıraya dizme ve zamanlama üzerine oluşan probemler ve çözüm yöntemleri
- Matematiksel Programlama; içbükey fonksiyonlar, optimum yükleme noktası kriteri, Fritz John ve Kuhn-Tucker şartları, hassasiyet ev parametrik sonuçlar, uygulamalar ve algoritmaya giriş.
- Tamsayı Optimizasyon Metotları; tamayı değişkenlerinin genel özellikleir ve standart metotları üzerine oluşan optimizasyon problemlerinin çözümü.

2.4.AUBURN ÜNİVERSİTESİ

Web: www.business.auburn.edu

Adres: Auburn University College of Business | 415 W. Magnolia Ave. | Auburn, AL 36849

Bir çok üniversitede yüksek lisans kapsamında gördüğümüz lojistik ve tedarik zinciri yönetimi eğitimleri bu üniversitede lisans kapsamında ele alınmaktadır.

Auburn üniversitesi lisans eğitimi kapsamında; havacılık yönetimi, profesyonel uçuş yönetimi, tedarik zincir yönetimi ve lojistik konuları ele alınmaktadır.

Havacılık Yönetimi: Bu yönetim sisteminde, havayolları bilgileri ve diğer havacılık yöntemleri hakkında bilgiler üzerine odaklanılmaktadır. Öğrenciler; havayolları ve genel uçuş işletmelerini detaylı şekilde ele alıp, nasıl efektif yöneticiler olmaları gerektiğini öğreneceklerdir.

Profesyonel Uçuş Yönetimi: Bu yönetim sisteminde, havayolları bilgileri ve profesyonel pilotların bilmesi gerekenler hakkında bilgiler üzerine odaklanılmaktadır. Öğrenciler nasıl efektif ve güvenli pilotlar olacaklarını havayolları ve genel uçuş işletmelerini çeşitli açılardan ele alarak öğreneceklerdir.

Tedarik Zinciri Yönetimi: Bu yönetim sistemi; lojistik ve işletme yönetimi bilgilerini birleştirip, öğrencilerin, üretici, perakende satıcılar, müşavirler ve lojistik hizmet sağlayıcıları ile kariyerine etki edecek kapsamlı bir eğitimi vermeyi hedeflemektedir. Bu programın birincil hedefi, tedarik, işletme, lojistik ve ulaştırma üzerine pratik bir anlayışı sağlamak ve mezun olduğunda iyi bir yöneticilik pozisyonundan işe başlatabilmektir.

Lojistik: Bu yönetim sistemi; maliyet-etkin akış, malların stoklanması, hizmetler ve bunlara bağlı tedarik zincirinde yer alan bütün sistemlerin efektif bir şekilde yönetilmesi işlemidir. Lojistikte istenen asıl hedef, doğru ürünlerin, doğru zamanda, doğru yere, istenen şartlar altında tedarik edilmesi ve bunlar yapılırken şirkete de en iyi katkıyı sağlamaktır. Depolama, ulaştırma, envanter kontrolü, müşteri hizmetleri ve stratejik planlama anahtar lojistik aktiviteleri arasında yer almaktadır.

Bu 4 ana başlık altında eğitimlerini göreceğ olan öğrencilerin alması gereken dersler senelik olarak aşağıda sıralanmaktadır.

1.Sene

- İngilizce Kompozisyon 1-2
- Tarih 1-2
- Matematik 1-2
- Fizik 1-2
- İş Yönetimine Genel Bakış-1

2.Sene

- Sosyal Bilimler 1
- Mikro Ekonomi
- Finansal Muhasebe Temelleri
- Dünya Literatürü 1-2
- İş Hukuku
- Makro Ekonomi
- Yönetim Muhasebesi Temelleri
- İş Ahlakı

3.Sene

- Lojistik Dersine Giriş
- Pazarlamanın Temelleri
- İstatistik
- Ulaştırmanın Temelleri
- Finans Temelleri
- Tedarik Zinciri Yönetimi

- Yönetim Temelleri

4.Sene

(3.Senede alınan dersler doğrultusunda danışmanlar tarafından yönlendirilip gereken dersler alınacaktır.)

Lojistik

- Satın Alma
- Tedarik Zincirine Ulaştırma Yönetimi
- Lojistikte Özel Problemler
- Lojistik Üzerine Staj Eğitimi

Havacılık

- Hava Alanı Yönetimi
- Hava Yolları İşletmesi
- Uluslar Arası Hava Yolları İşletmesi
- Hava Kargo İşletmeleri
- Karşılaştırmalı Hava Yolu Yönetimi ve İşletmeleri

Finans

- Küçük İş Finansı
- Gelişmiş İş Finansı
- Finansal Bildiri Analizi
- Uluslar Arası Finansal Yönetim

Endüstri Mühendisliği

- Mesleki Güvenlik ve İş Yeri Analizi
- Belirleyici İşletme Araştırmaları
- Simülasyon

Pazarlama

- Hizmet Pazarlaması
- Satış Yönetimi
- Pazarlama Kanal Sistemleri
- Bireysel Satış
- Uluslar Arası Satış

Yönetim

- İşletme Yönetimine Giriş
- İşletme Yönetimine Giriş ve Lojistikte Özel Problemler
- İşletme Sistemlerine Giriş
- İnsan Kaynakları Yönetimi
- Örgütsel Davranış
- Global İş Çevrelerinde Yönetim
- Rekabetli Üretim İşletmeleri
- Rekabetli Hizmet İşletmeleri
- İşçi-İşveren İlişkileri
- İşçi-İşveren İlişki Kuralları
- Kalite Yönetim Sistemleri

3. JAPONYA'DA LOJİSTİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTELER, ANA BİLİM DALLARI ve DERS İÇERİKLERİ

3.1.TOKYO UNIVERSITY OF MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY

Web: <http://www.kaiyodai.ac.jp/English/>

Adres: Tokyo University of Marine Science and Technology - 4-5-7,Konan,Minato-ku,Tokyo,108-8477, Japan

Tel: 81-3-5463-0675

Tokyo Denizcilik bilimleri ve teknolojsi üniversitesinde Lojistikle ilişkili iki yüksek lisans programı yer almaktadır. Bu programlar;

- Lojistik işletme ve yönetimi
- Lojistik sistem mühendisliğidir.

Lojistik İşletme Ve Yönetimi

Lojistik işletme ve yönetimi başlığı altında alınana dersler ve içerikleri aşağıdaki gibi sıralanmaktadır.

Dağıtım Endüstrisi Teorisi; Japon toptancıların ve perakendecilerin karakteristik özellikleri hakkında bilgi vermeyi hedeflemektedir. Ana içerikler olarak, Japon perakende endüstrisinde tarihi firma ünvanı değişiklikleri ve toptancılıktaki sıçrarmalar verilebilir.

Mevcut Meseleler ve Sonuçları; Bu dersin iki adet hedefi bulunmaktadır. Birincisi; Japoncada yazılacak olan eleştiri denemelerinde öğrencilerin nasıl bir yazım ifadesi kullanacağını öğretmek, ikincisi ise Japonya ve tüm dünyadaki sosyal, politik veya ekonomik problemleri göz önünde bulundurarak eleştiri denemesi yazdırmaktır. Bu sebepten bu ders Japonca tez yazımında da çok faydalı olacaktır.

Ulaşım Politikası; Bu ders programı, öğrencilere ulaşım pazarında uygulanabilir yeteneklerini geliştirmeleri için ulaşım politikasının kurumsal vaziyetinin nasıl olduğunu öğretmektedir.

Ulaşım Politikası Üzerine Seminer; Bu seminer dersinin açılmasının asıl hedefi, teorik ve ampirik açıdan ulaşım politikasını sınamaktır. Bu derste saha çalışmaları, sınıf müzakereleri ve bu çalışmaların yazı dökülmesi hedeflenmektedir. Başlıklar, kentsel ulaşım, kırsal ulaşım, şehirler arası yolcu ulaşımı, liman ulaşımı olarak tanımlanabilir.

Ulaşım Ekonomisi ve Yönetimi; Bu dersin amacı, çeşitli yönetim biçimlerini, ekonomik bilgileri tedarik etmek ve bu analitik verileri doğru uygulayabilmek ve ulaşım hizmet seviyesini arttırmaktır. Başlıklar: arz-talep, ürün-fiyat fonksiyonu, kusurlu ve kusursuz rekabette fiyatlandırma olarak sayılabilir. Deniz taşımacılığı, hava ve raylı sistem taşımacılığı ile uluslar arası ve yurt içi kamyon taşımacılığı ile ilgili şirketlere ait deneysel bilgiler verilecektir.

Uluslar arası Ulaşım Teorisi; Bu dersin amacı, teorik ve ampirik olarak uluslar arası ulaşım hizmetlerinin, şirket aktivitelerindeki ve ekonomisindeki yerini sınamaktır ve incelemektir. Başlıklar: maliyet yapısı ve yoğunluk ekonomisi, serbest fiyatlandırma ve tekel gücü, globalleşme olarak sıralanabilir.

Ulaşım Ekonomisi ve Yönetimi Üzerine Seminer; Bu dersin amacı, teorik ve ampirik olarak uluslar arası ulaşım hizmetlerinin, şirket aktivitelerindeki ve ekonomisindeki yerini sınamaktır ve incelemektir. Mikro-ekonomistlerin gözünden, stratejik yönetim ve endüstriyel organizasyonlar hakkında tartışmalar yapıp eleştiriler yazılacaktır.

Endüstriyel Yapılar Hakkında Konferans; Bu konferansta, kendi ülkemizdeki ve diğer ülkelerdeki endüstriyel yapıları inceleyip, fonksiyonel etkilerini, doğal ve bölgesel ekonomi ile ilgili problemlerini ele alacağız.

Dağıtım Ekonomisi Üzerine Seminer; Bu seminerde, dikkatimizi çeşitli mal dağıtım sistemlerine vereceğiz ve bunların pazarlarla, tüketim pazarları ile ilişkilerini inceleyeceğiz. Bu seminer mezun olacak mastır öğrencileri için çok faydalı olacaktır.

Lojistik Yönetim ve Ekonomisi Üzerine Özel Seminer; Bu seminer lojistik yönetim üzerine uzmanlaşılması için danışmanların öğrencilerine verdiği özel bir seminerdir. Bu özel seminer mastır tezinin temellerini oturtabilmek amacı ile yapılmaktadır.

Lojistik Yönetimi ve Ekonomisi Üzerine Araştırmalar; Bu araştırmada, her bir danışman öğrencilere lojistik yönetimi hakkında yazacakları mastır tezi hakkında yol göstermektedir. Danışman hocalar öğrencilere ayrı ayrı tez konularını vermektedir. Ayrıca araştırma çalışmaları ve konferanslarla da gidişatı kontrol etmektedir.

Lojistik Sistem Mühendisliği

Lojistik sistem mühendisliği programı altında alınan dersler ise;

Türler arası Ulaştırmada Güvenlik Yönetimi; 11 Eylül trajedisinden bu yana, türler arası ulaştırmada güvenlik yönetimi uluslar arası kurumlar tarafından, önem verilmesi gereken meselelerin arasında yer almaktadır. Bu ders kapsamında; konteynır taşımacılığında uluslar arası güvenlik politikaları, türler arası ulaştırmada global taşımacılık ve uluslar arası yükleme standartlarına uygun dokümantasyon eğitimi yer almaktadır.

Lojistik ve Kargo Sistemleri Üzerine Uygulamalar; Bu ders kapsamında; otomasyon uygulanan araçlar, otomasyon uygulanan kargolar ve bu tip lojistik taşımacılıkta uygulanan kargo güvenlik yönetimi ele alınmaktadır. Öğrenciler, ne tip ekipman ve aygıtları nasıl kullanacaklarını bu uygulamalı ders aracılığı ile öğreneceklerdir.

Tedarik Zinciri Optimizasyonu; Bu ders kapsamında; üretim, envanter ve dağıtım ile ilgili çeşitli problemlerin çözümü, genel lojistik sistem terimleri altında işlenmektedir. Bu tip sistemlerde, kalemler fabrikalarda üretilip, ara aşama sürecinde depolarda saklanıp akabinde ise perakendeci dükkanlara dağıtılmaktadır. Sonuç olarak, efektif üretim/dağıtım stratejileri toplam maliyeti azaltmaktadır ve servis kalitesinin artmasına yardımcı olup tedarik zincirini optimuma ulaştırmayı hedeflemektedir. Envanter yönetimi, üretim planlama ve dağıtım problemleri gibi özel durumlar ile ilgili bağımsız problemleri entegre ederek, bir bütün halinde faydalı bir işletme haline getirmek için uygulanan stratejiler üzerinde durulmakta ve gerçek firmalardan da örneklemeler yapılmaktadır.

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminde Örnek Çalışmalar; Bu ders kapsamında; tedarik zinciri yönetimi ve lojistik üzerine uygulamalı çalışmalar yapılmaktadır. Özellikle araç güzergahı, lojistik network dizaynı, envanter stoklanması ve takvim optimizasyonları üzerine detaylı örneklemeler yapılmaktadır.

Lojistik Mühendisliği; Lojistik, üretimden tüketime kadar geçen süreçte, ulaştırma sistemleri, envanter kontrolü, imalat ve montaj, paketleme, mal taşıma ve enformasyon sistemlerinden geçen eşya akımı olarak bilinmektedir. Bu dersin amacı, lojistik sistem mühendisliğini geniş ve kapsamlı şekilde ele almak, sadece özel şirketlerde değil kamu hizmetlerinde de en efektif lojistik sistemlerin nasıl uygulanması gerektiğini göstermektir.

Lojistik Mühendisliği Uygulamaları; Bu dersin amacı, lojistik sistemlerin planlama ve dizayn tekniklerini kapsamlı bir şekilde ele almak ve bu sistemleri doğru politikalar ile yönetebilmek için pratik uygulamalar ile öğretebilmektir. Bu dersin asıl odak noktası, efektif lojistik sistemleri, teslimat sistemleri ve tedarik zincir sistemlerini, iş ve sosyal lojistik gözü ile irdelemektir.

İleri Ulaştırma Planlaması; Bu ders kapsamında, ulaştırma mühendisliğinde kullanılan talep tahmin metotları öğretilmektedir. Bu metodolojiler iki kısımdan oluşmaktadır. 1- Ekonometriden alınan statik analiz verileri 2- Ulaştırma network modellerindeki optimizasyon problemleri.

Bölgesel Planlama Uygulamaları; Bu ders kapsamında, ulaşım master planları veya güncel şehir planları üstünde uygulamalar yapılmaktadır.

Lojistik Bilgi Sistemleri Mühendisliği; Bu ders kapsamında, katılımcılar lojistik bakış açısından, iş yönetiminin nasıl işlediğini göz önünde bulundurmalıdırlar. Bütün katılımcılar, durumu iyi analiz etmeli, problemleri iyi sızmeli ve meseleler hakkında kendi şirketleri ile ilgili bilgiler doğrultusunda doğru kararları vermelidirler.

Lojistik Dizaynı; Bizler çevresel problemlere köklü çözümler bulup, toplum için geri dönüşüm kaynakları oluşturmalıyız. Bu sebepten lojistik sistem dizaynırları yukarıda sözü edilen problemleri göz önünde bulundurmalıdırlar. Bu tip lojistik sistem dizaynları çok zordur ve bu ders kapsamında, talep tahmini, lokasyon planlaması ve geri dönüşüm kaynakları dizaynı öğretilmektedir.

Lojistik Bilgi Sistemleri Üzerine Uygulamalar; Bu ders kapsamında amaç, data toplama metotlarını öğrenmek, data analizi ve sistem inşaatı. Amaç çağdaş lojistik bilgi sistemlerinin karakterlerini anlayabilmek ve sistem inşaatı metotlarını öğrenmektir.

İleri Matematik Teorisi; Bu dersin amacı, teori oyununa giriştir ve içeriğine iki tip oyun vardır.

1 . Bireysel Oyun

2. Takım çalışması Oyunu

EK 1.2: TÜRKİYE'DE ÖNLİSANS, LİSANS ve YÜKSEK LİSANS DÜZEYLERİNDE LOJİSTİK PROGRAMLARI

1. TÜRKİYE'DE ÖNLİSANS EĞİTİMİ VEREN M.Y.O. LOJİSTİK PROGRAMLARI VE DERS İÇERİKLERİ

BEYKENT ÜNİVERSİTESİ M.Y.O. -ULUSLAR ARASI LOJİSTİK PROGRAMI

Birinci yarıyıl verilen dersler;

- Türk Dili 1
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi 1
- Zorunlu Yabancı Dil 1
- Hukukun Temel Kavramları
- Genel İşletme
- Genel Ekonomi
- Temel Matematik
- Temel Lojistik Bilgisi

İkinci yarıyıl verilen dersler;

- Türk Dili 2
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi 2
- Zorunlu Yabancı Dil 2
- Ticaret Hukuku
- Genel Muhasebe
- Bilgi Teknolojileri
- Temel İstatistik
- Taşımacılık

Üçüncü yarıyıl verilen dersler;

- Dağıtım Yönetimi
- Lojistik maliyet analizi
- Lojistik Planlama ve Modelleme
- Lojistik bilgi sistemleri 1
- Tedarik zincir yönetimi
- Depo yönetim sistemleri

Dördüncü yarıyıl verilen dersler;

- Konteyner sistemleri ve işletmeciliği
- Liman İşletme ve Organizasyonu
- Küresel Lojistik
- İleri lojistik sistemler tasarım ve analizi
- Lojistik bilgi sistemleri 2
- Üretim yönetimi

Verilen derslerden bazılarının içerikleri de aşağıdaki gibidir.

İktisat I;

İktisat alanında yapılan çalışmalar büyük ölçüde insan ihtiyaçlarının rasyonel karşılanmasına yöneliktir. Bu dersin verilmesinde amaç, öğrencilerin genel iktisadi terim ve açıklamalar konusunda giriş mahiyetinde de olsa bilgi sahibi olması, günlük hayatta ve mesleklerinde karşılaştıkları iktisadi terimleri daha iyi anlayabilme ve yorum yapabilme yeteneklerinin geliştirilmesi ve günlük hayattaki ilişkilerinde daha rasyonel kararlar verebilmelerini sağlamaktır. Dersin genel konuları arasında iktisadın temel kavramları, kıtlık sorunu ve çözümü, arz-talep ve esneklikler, tüketici dengesi, üretim ve maliyet, tam rekabet piyasası, monopol ve monopollü rekabet, oligopol piyasa türleri, milli gelirin hesaplanması, Klasik ve Keynesgil sistemin temelleri, para ve makro sistem, enflasyon, işsizlik, ekonomik dalgalanmalar ve istikrar sorunu, ekonomik büyüme ve döviz kuru sistemleri bulunmaktadır.

Genel İşletme;

İşletmeler hayatımızın önemli bir yerini teşkil etmektedir. temel İşletme ve işletme bilimi hakkında öğrencileri bilgilendirmek ve geliştirmek. Öğrencilerin, gelecekteki mesleklerine yönelik, işletme bilgilerine göre yetiştirmek, işletme ile ilgili temel kavramları kazandırmak, işletmelerin çevreleri ile olan ilişkileri algılamalarını sağlamak, işletmelerin sınıflandırılması, işletmelerin kurulması, kuruluş yerleri ve seçimleri, işletmelerde büyüme modelleri, işletmelerin fonksiyonlarını (yönetim ve organizasyon, finansman, üretim vb) tanımalarını sağlamak bu dersin temel amacını oluşturmaktadır. Dersin genel konuları arasında Temel işletmecilik kavramları İşletmelerin tarihsel gelişimi, İşletmenin diğer bilim dalları ile ilişkileri, İşletmelerin temel ilkeleri, İşletmelerin çevreyle ilişkileri, sorumlulukları; işletmenin büyüme olgusu, İşletmelerin sınıflandırılması, İşletmelerin kuruluş çalışmaları, İşletmelerin maliyetleri, işletmenin gelirleri, İşletmenin verimliliği, Yönetim ve organizasyon işlevi, Tedarik fonksiyonu, üretim işlevi,

pazarlama işlevi, finansman işlevi, insan kaynakları işlevi, Ar-ge işlevi, halkla ilişkiler işlevi, muhasebe işlevi bulunmaktadır.

Hukukun Temel Kavramları;

Hukukun temel kavramlarını tanıtmak ve toplumsal yaşamda, hukukun yerini ve önemini tesbit ederek, hukuk kurallarının din, ahlâk ve görgü kurallarında hangi alanlarda farklılıklar taşıdığını ve bu kurallar arasındaki etkileşimleri tesbit etmek; hukukun uygulanması alanında ve hukuk veya kanun boşlukları konu olduğunda, hâkime tanınan yetkiler, dürüstlük kuralının uygulanması ve etkileri ve işlevi ve hukukun uygulanmasında konu olan kıyas yolu gibi yöntemler, hukukun dalları, Türk yargı sistemi, hukukta yorum sistemleri incenerek, hukuk alanında en temel bilgilerin öğrencilere aktarılması bu dersin genel amacını oluşturmaktadır.

Temel Lojistik Bilgisi;

Lojistik günümüz rekabet koşullarında firmalara fiyat ve hız avantajı kazandıran temel depolama, nakliye, malzeme temin ve tedarik gibi faaliyetleri kapsamaktadır. Öğrencilerin hizmet sektörü ve lojistik kavramından başlayarak, uluslararası lojistik firmalarında varıncaya kadar, lojistik sektörünün rekabet için önemini kavranmasını sağlamak bu dersin temel amacını oluşturmaktadır,. Bunun için, teorik ve kavramsal temeller önem arz etmekle birlikte, gündelik konularla ilişkilendirilerek konuların ele alınması bu amacı genişletmektedir. Dersin genel konuları arasında İşletmelerin temel fonksiyonları (üretim, yönetim, pazarlama) Hizmet Sektörü, Toplam Kalite Yönetimi ve lojistik ilişkisi Lojistik ve tedarik Zinciri Yönetimi, Lojistiğin İşletme Fonksiyonları ile İlişkisi Taşımacılık Türleri, Lojistiğin Geleceği, E-Ticaret ve E-Lojistik, Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Uygulamaları, 3PL,SPL, Ekonomik entegrasyon ve lojistik bulunmaktadır.

İktisat II.

Ticaret Hukuku Bilgisi;

Bu Dersin temel amacı Ticari İşletme Hukukuna ilişkin kavram ve uygulanmaların öğretilmesi amaçlanmaktadır. Bu dersin İçeriği Ticari işletme, ticari işler ve tabi oldukları hükümler, tacir ve tacir olmanın hükümleri, ticaret sicili, ticaret ünvanı, işletme adı, markalar, haksız rekabet, ticari defterler, cari hesaplar ve tacir yardımcıları, adi şirketler, ticaret şirketlerinin genel hükümleri, ticaret şirketleri (kollektif şirketler, komandit şirketler, limited şirketler ve anonim şirketler) gibi konulardan oluşmaktadır.

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi;

Genel İşleme yönetimi, işletmelerin sınıflandırılması, küresel ticaret, uluslararası rekabet stratejileri, uluslararası stratejik yönetim, uluslararası işletme yönetim yapıları.

Taşımacılık;

Lojistik hizmetlerin ekonomik hayat içerisindeki öneminin anlaşılması - Tedarik zinciri kavramı, bitmiş ürünlerin hareketi ve stoklanması - Taşıma modlarının incelenmesi - Temel taşıma alanlarındaki yasal yapının incelenmesi - Nakliye altyapısı, Antrepo yönetimi, paketleme, handling

Yönetim Bilişim Sistemleri;

Geleneksel işletme anlayışının, İnternet ve ağ teknolojilerindeki gelişmelere ayak uydurması açısından, E-işletme kavramı. Günümüz işletmelerinde atölyelerdeki malzeme yönetiminden stratejik planlamaya kadar hemen her alanda bilişim teknolojileri ve sistemleri yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Bilişim teknoloji ve sistemlerine işletmeler çok büyük yatırımlar yapmakta ve zaman harcamaktadır. Bilişim teknoloji ve sistemlerinin seçiminde yanlış kararlar verilmesi işletmeleri ciddi sıkıntılara düşürmektedir. Bu ders bilişim teknoloji ve sistemlerinin tanıtılması ve bu konuda karar verirken daha bilinçli, işletmelerinin özelliklerine göre sistemleri seçmelerine yardımcı olacak konuları içermektedir. İşletmelerde Bilişim Sistemleri Uygulamaları, Temel Bilişim Sistemlerinin incelenmesi, metotları, modelleri. Bilişim Sistemleri Geliştirme Metodları, Bilgisayar Donanım, Yazılım ve Programları, Yönetim Bilişim Sistemlerinin Tasarımı. Veri Madenciliği, Bilişim Sistemleri Güvenliği ve Kontrolü, Bilişim Sistemleri Örnek Olaylar. İnternet ve e-işletmenin gelişimi, geleneksel işletme yapısından e-işletmeye geçiş, e-işletme teknikleri, e-işletmenin dünyada ve Türkiye'deki durumu ve geleceği. Bu ders lojistik ve taşımacılık fonksiyonlarının başarıyla gerçekleştirilmesi için gerekli yazılım ve donanım desteğinin temel öğelerini içermektedir. Ekipman, personel, tesis, veri ve yazılım gibi tüm sistemlerin ihtiyaç duyacağı alanlarda, otomasyon, bilgisayar uygulamaları ve veritabanı desteği vurgulanacaktır. Ayrıca lojistik ve taşımacılık yönetiminde kullanıldığı şekliyle MIS (Yönetim Bilişim Sistemleri) uygulamaları ve kavramları da bu dersin kapsamında ele alınacaktır.

Materyal Elleçleme ve Paketleme

Depolama ve Envanter Yönetimi;

Profesyonel anlamda depo yönetimi, uygun teslimat ve yerleşim, düşük maliyetli alan kullanımı, malzemelere en hızlı erişim, uygun malzeme rotasyonu, güvenlik ve depolanan mallarda esneklik yönetimi. Tedarik zincirinin başındaki malzeme ile sonundaki mamullerin nerede nasıl stoklanacağını yönetimi, bu kararların maliyetlere etkileri.

Lojistik Maliyet Analizi;

Lojistik maliyetleri ve muhasebeleştirilmesi. Maliyetlerin sınıflandırılması, tam maliyetleme ve maliyet giderlerinin dağılımı, başa baş noktası analizi, değişken maliyetleme sistemi, sorumluluk muhasebesi ve transfer fiyatlandırma yöntemi, sipariş maliyetleme sistemi, standart maliyetleme sistemi, faaliyet tabanlı maliyet sistemi, bütçeleme, maliyet analizi ve fiyatlandırma kararları. Maliyet Muhasebesinin genel muhasebe ve gelir tablosu içindeki yeri, tanımı, amaçları, maliyet, gider ve masraf tanımları, Maliyet çeşitleri, Eş zamanlı kayıt sistemi, 7/A ve 7/B sistemlerine göre maliyetlerin sınıflandırılması, Standart ve Fiili maliyet sistemlerine göre gider hesaplarının incelenmesi (İlk madde-malzeme giderleri, işçilik giderleri, Genel üretim giderleri, Araştırma Geliştirme, Pazarlama-satış Dağıtım, Genel Yönetim Giderleri ve Finansman Giderleri) Fiyat, miktar, ücret, saat, Bütçe, verim ve kapasite farkları, Giderlerin Dağıtımı (Fonksiyonel, gider yeri ve mamullere dağıtımı), Sipariş maliyet sistemi, Safha maliyet sistemi, Standart maliyet sistemi, Sabit ve Değişken masraflar, Başa baş noktası analizleri, satış tutarı ve satış miktarına göre emniyet ve kar marjı oranları. İşletme Bütçeleri. Maliyet kavramları, sipariş maliyeti sistemi, safha maliyeti sistemi, bozuk mamullerin, firelerin ve artıkların hesaplanması, muhasebeleştirilmesi, toplam kalite yönetiminde maliyet.

Lojistik Planlama ve Modelleme;

Öğrencilerin Lojistik sektörünün incelenmesinden başlayarak, sistem yaklaşımı olarak lojistik biliminde dikkat edilmesi gereken planlama tür ve modellerinin analizinin yapılması ve rekabetsel avantaj sağlayacak değer yaratma sürecinin önemini kavranmasını sağlamak dersin temel amacını oluşturmaktadır. Bunun için, teorik ve kavramsal temeller önem arz etmekle birlikte, gündelik konularla ilişkilendirilerek konuların ele alınması bu amacı genişletmektedir. Ayrıca Yapılacak sektörel analiz öğrencilerin bu konudaki analitik düşünce yeteneklerini geliştirecektir. İşletmelerin temel fonksiyonları (üretim, yönetim, pazarlama), Tedarik Zinciri Modeli- Lojistik Yönetiminin Doğası ve ÜRİY ile ilişkisi. Endüstriyel Küreselleşme ve Lojistik Yönetim Okulu, Sistem Kuramı ve Lojistiğin İşletme Fonksiyonları ile ilişkisi, Tedarik Zincir- Toplam Kalite Yönetimi ve lojistik ilişkisi Taşımacılık Türleri-Wal Mart'ın Lojistik Yönetimi Açısından incelenmesi, Lojistiğin Geleceği, E-Ticaret ve E-Lojistik, Üretim ve Lojistik Sektöründe Kullanılan Modeller, Lojistik Sektöründe Yönetimsel Karar Verme ve Karar Kuramı konularını içermektedir. Yöneylem araştırmasının tanımı - Karar problemlerinin tanımlanması - Model kurma ve doğrusal programlama - Simpleks yöntem - Duyarlılık analizleri - Ulaştırma modelleri - Şebeke analizi - Envanter modelleri

Uluslararası Ticaret Hukuku;

Bu dersin temel amacı, Uluslar arası ticari sözleşmelerinin yapılmasını, tarafların hak ve borçlarını, uluslar arası ticari sözleşmelerden doğan uyuşmazlıkların çözümünü, milletlerarası tahkimi, uluslar arası ticarete kullanılan teslim şekillerini açıklamaktadır. Uluslar arası ticari sözleşmelerin yapıma şeklinin açıklanması, tarafların hak ve borçlarının, uluslar arası ticari sözleşmelerden doğan uyuşmazlıkların çözüm yollarının açıklanması, milletlerarası tahkim, uluslar arası ticarete kullanılan teslim şekillerinin açıklanması.

Uluslararası Nakliye ve Sigorta;

Uluslararası ticaret ve ulaştırmaya genel bakış, bilgi teknolojileri, Uluslararası ticarete ödeme şekilleri, taşıma şekilleri, riskler, sigortalar, uluslar arası sigortacılık, uluslar arası sigorta kuruluşları, gümrük mevzuatları ve işlemleri.

Serbest Bölgeler ve Gümrük;

Uluslararası Ekonomi, uluslar arası ticaretin serbestleştirilmesi, liberal ekonomi politikaları, uluslararası ticaretin küreselleşmesi, ekonomik entegrasyon politikaları, bölgesel ticaret anlaşmaları, gümrük birliği.

Uluslararası Yük Kuralları ve Düzenlemeleri

Tedarik Zinciri Yönetimi;

Ürünün ham madde aşamasından müşteriye sunulmasına kadar geçen süreçte var olan satın alma, üretim ve lojistik faaliyetlerinin entegrasyonu, karar verme alanları ve bilgi teknolojilerinin kullanımı hakkında öğrencilerin bilgi ve yeteneklerini artırmak dersin temel amacını oluşturmaktadır. Temel tedarik zinciri kavramlarının benimsenmesi Yoğun rekabet altındaki günümüz işletmeleri açısından tedarik zincirinin öneminin vurgulanması, dünyada ve Türkiye' deki örnek tedarik zinciri uygulamaları, Tedarik zincirinde geliştirilmeye açık alanların belirlenmesi dersin kapsamını oluşturmaktadır.

Lojistik Bilgi Sistemleri;

Lojistik ve taşımacılık için gerekli yazılım ve donanım destekleri. Otomasyon, bilgisayar uygulamaları ve veritabanı desteği, gerekli donanım, personel veri ve diğer araç gereçler. Lojistik ve taşımacılıkta yönetim bilişim sistemleri kavramı. Lojistik organizasyonlarında bilgi teknolojisi uygulamalarına giriş, lojistik bilgi sistemlerinin tasarımı ve kullanımı, lojistik problemlerinin çözümünde bilgisayar kullanımı, elektronik veri değişimi, elektronik sipariş ve tanımlama sistemleri, elektronik iş ve lojistik bilgi sistemlerini, elektronik lojistik.

Üretim ve Servis Sistemleri Yönetimi;

Dersin amacı öğrencilere temel üretim yönetim fonksiyonları ile lojistik faaliyetleri arasındaki ilişkinin etkinlik ve verimlilik açısından analizini yapabilecek becerileri kazandırmaktır. Üretim ve lojistik kavramını ve üretimin tarihsel gelişimini inceleyecek, üretim sürecinin ve üretim sistemlerinin tanımı, özellikleri ile üretim sistemlerinin sınıflandırılması. Üretim yönetimi ve üretim kararları, sorumlulukları ile üretim planlaması ürün yönetimi, kuruluş yeri seçimi, talep tahmini, kapasite planlaması, iş ve iş yeri düzenlenmesi.

Mesleki Yabancı Dil I;

1.sınıfta haftada 6 saat verilen ve ilk iki kurun kapsamlı bir şekilde ele alındığı Yabancı Dil dersi, 2.sınıfta “Mesleki Yabancı Dil” olarak devam eder. Öğrenciler, temelini edindikleri yabancı dillerini mesleki terminoloji ağırlıklı olarak pekiştirir ve geliştirirler. Dilbilgisinin mesleki içerikli ifadelerle tekrar ele alınmasıyla birlikte, öğrencilerin mezuniyet sonrası profesyonel iş hayatlarında karşılaşılabilecekleri durumlara dair konular teorik olarak verilmektedir. İşletme grubu dahilindeki İşletme, Gümrük İşletme, Bankacılık Sigortacılık, Büro Yönetimi ve Sekreterlik, Muhasebe, Uluslar arası Lojistik ve Uluslararası Ticaret bölümü öğrencileri iki dönem süresince yazışmalar, müşterilerle yaşayacakları diyaloglar, sektörleri ile ilgili jargonlar, telefon görüşmeleri, teklif sunabilme ve rica edebilme, yurt dışı seyahatleri ve yurt dışında yaşayacakları tecrübeler, alışveriş, hava alanı ve restoran diyalogları, kendi projelerini ve şirketlerini tanıtmaya amaçlı yapılan sunumlar, finans, reklam ve pazarlama alanları ile ilgili detaylar üzerinde çalışmalar yaparak iş başvuruları için özgeçmiş hazırlayabilme ve tüm bu aktiviteleri grup çalışması yardımı ile yapabilme becerilerini edinirler.

Mesleki Yabancı Dil II;

1.sınıfta haftada 6 saat verilen ve ilk iki kurun kapsamlı bir şekilde ele alındığı Yabancı Dil dersi, 2.sınıfta “Mesleki Yabancı Dil” olarak devam eder. Öğrenciler, temelini edindikleri yabancı dillerini mesleki terminoloji ağırlıklı olarak pekiştirir ve geliştirirler. Dilbilgisinin mesleki içerikli ifadelerle tekrar ele alınmasıyla birlikte, öğrencilerin mezuniyet sonrası profesyonel iş hayatlarında karşılaşılabilecekleri durumlara dair konular teorik olarak verilmektedir. İşletme grubu dahilindeki İşletme, Gümrük İşletme, Bankacılık Sigortacılık, Büro Yönetimi ve Sekreterlik, Muhasebe, Uluslar arası Lojistik ve Uluslararası Ticaret bölümü öğrencileri iki dönem süresince yazışmalar, müşterilerle yaşayacakları diyaloglar, sektörleri ile ilgili jargonlar, telefon görüşmeleri, teklif sunabilme ve rica edebilme, yurt dışı seyahatleri ve yurt dışında yaşayacakları tecrübeler, alışveriş, hava alanı ve restoran diyalogları, kendi projelerini ve şirketlerini tanıtmaya amaçlı yapılan sunumlar, finans, reklam ve pazarlama alanları ile ilgili

detaylar üzerinde çalışmalar yaparak iş başvuruları için özgeçmiş hazırlayabilme ve tüm bu aktiviteleri grup çalışması yardımı ile yapabilme becerilerini edinirler.

KADIRHAS UNİVERSİTESİ M.Y.O. - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK PROGRAMI

1. Yarıyıl verilen dersler;

- İktisada Giriş
- İşletme
- Hukuk
- Bilgisayar kullanımı
- Lojistik 1
- Dış ticaret 1
- Pazarlama İlkeleri
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
- Mesleki İngilizce 1

2. Yarıyıl verilen dersler;

- Makro iktisat
- Bilgisayar Uygulamaları
- Lojistik 2
- Girişimcilik
- Taşıma Sistemleri
- Dış ticaret 2
- Borçlar Hukuku
- Mesleki İngilizce 2
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi 2
- Staj

3. Yarıyıl verilen dersler

- Taşıma Operasyonları
- Terminal Planlaması ve Yönetimi
- Depo Tasarımı ve Stok Yönetimi
- Kambiyo İşletme Mevzuatı
- Hizmet Pazarlaması

- Yönetim Muhasebesi
- Sigortacılık
- Halkla İlişkiler
- Türk Dili 1
- Mesleki İngilizce 3

4. Yarıyıl verilen dersler;

- Bankacılık
- Gümrük Rejimleri ve Mevzuatı
- Toplam Kalite Yönetimi
- İstatistik
- Uluslararası Ödeme ve Teslim Uygulamaları
- Nakliyede Sorumluluk
- Uluslararası Pazarlama
- Türk Dili 2
- Mesleki İngilizce 4

Verilen derslerden bazılarının içerikleri de aşağıdaki gibidir.

İktisada Giriş;

Üretici ve tükenci davranışı, arz, talep ve fiyat mekanizması, rekabetçi piyasaların işleyişi, farklı piyasa yapıları, firma dengesi, ölçek ekonomileri, dışsal ekonomiler, hükümet politikalarının piyasaların işleyişine etkisi.

Makro İktisat;

Ulusal Gelir, Enflasyon, İşsizlik, Ekonomik Büyüme, Döviz oranları, Yurt dışı ekonomik ilişkiler ve para, politikalar ve ulusal ekonomi analizi.

İşletme;

Genel işletmeciliğe bakış, işletme yönetimin amaçları ve başarı kriterleri; işletme ve çevresi; sosyal sorumluluk ve iş etiği, işletmelerin sınıflandırılması; işletme kuruluş çalışmaları; kapasite kullanımı ve büyüme; temel yönetim fonksiyonları; planlama, organize etme, yerine getirme, koordinasyon ve kontrol; işletme yönetimin diğer fonksiyonları, Araştırma ve geliştirme

yatırımları ve üretim kapasitesini artıracak yeni teknolojilerin kullanımı, muhasebe, satın alma, üretim, insan kaynakları, halkla ilişkiler, pazarlama, finans.

Pazarlama İlkeleri;

Modern Pazarlama Anlayışı, Pazarlama Yönetimi ve Stratejik Planlama, Pazarlama Çevresi, Pazarlama Araştırması, Tüketici Pazarları, Uluslararası Pazarlar, Pazar Bölümlenme, Pazarlama, Hizmet Pazarlaması.

Uluslararası Lojistik;

Lojistik kavramı ve önemi, lojistik sektörü analizi, karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılık modları, depolama, dağıtım, entegre taşımacılık

Dış Ticaret 1;

Dış ticaret teorileri ve temel kavramlar. Dış ticaretin tarihsel gelişimi, Yerel ticaret-dış ticaret farkı. Dış ticarete teslim. Dış ticarete kullanılan belgeler.

Lojistik 2;

Taşıma, dağıtım ve depolama yöntemleri, sözleşmelerin düzenlenmesi, paketleme, yükleme boşaltma, depolama, hasar ve tespiti sigortalama, tazminatlar

Girişimcilik;

Girişimciliğe giriş; girişimcilik devrimi, bireysellik içerisinde girişimci perspektifi; yenilik yapma tutkusu ve yaratıcılığın geliştirilmesi, girişimcilik fırsatlarının değerlendirilmesi ve tayin edilmesi, yeni teşebbüslerin pazar araştırması; etkili is planının geliştirilmesi, yeni teşebbüs tipinin seçilmesi, yeni teşebbüs yatırımın kaynağı, yeni girişimler hususunda yasal düzenlemeler, girişimcilik gelişiminin yönetilmesi, is girişimlerinin değerlendirilmesi, küçük işletmelerinin yönetimine bakış.

Taşıma Sistemleri;

Talep tarafında lojistik; üretim ve perakende lojistik; temin tarafında yapılan lojistik; nakliyeciler ve lojistik hizmeti sağlayanlar

Dış Ticaret 2;

Dış ticarete ödeme biçimleri, peşin ödeme, ön finansman, mal mukabili, vesaik mukabili, akreditifli ödemeler. Türkiye'nin dış ticaret rejimi, İhracat rejim kararı, yönetmeliği, tebliğleri, İthalat rejim kararı, yönetmeliği, tebliğleri.

Borçlar Hukuku;

Borç ilişkisi ve sorumluluk, borcun doğuşu ve kaynakları.Sözleşmelerin oluşması, şekli. Sebepsiz zenginleşme. Borç hükümleri ve üçüncü şahıslara etkileri. Müteselsil ve şarta bağlı borçlar. Pey akçesi. Cezai şart. Alacağın temliki. Borcun nakli. Borçların sona ermesi.

Taşıma Operasyonları;

Temel terminolojinin ve bugünün is çevresi dahilinde taşıma operasyonlarının anlaşılması: arz ve talep ihtiyaçları; nakliye ve taşımacılık operasyonlarının karakteristiklikleri, yönetimi ve kontrolü; müşteri beklentileri ve hizmet; taşıma maliyeti; nakliyenin geçerli olduğu temel uluslararası konuların kavranması

Terminal Planlaması ve Yönetimi;

Terminalerin fiziki planlaması ve özellikleri. Deniz, hava, kara ve demiryollarında liman, gar ve istasyonların altyapıları ve tasarlanmasında dikkat edilmesi gereken hususlar. Terminalerin genel ulaşım sistemleri ile bağlantıları. Yolcu ve kargo taşımacılığı açısından değerlendirmeler.

Depo Tasarımı ve Stok Yönetimi;

Tedarik zinciri modeli; analiz ve maliyetlendirme, tedarik zinciri dizaynı, yerin belirlenmesi, kaynak ihtiyacının tahmini, etkinliğin ölçümü ve kalite kontrol, depo dizaynı, envanter kontrolü ve verimliliği arttırabilme için fırsatlar

Kambiyo İşletme Mevzuatı;

32 sayılı karar ve 1567 sayılı Türk parasının kıymetini koruma kanunu, kambiyo kavramı ve terimleri, ödeme şekilleri, kambiyo işlemlerinde kullanılan belgeler, kambiyo dosyalarının sonuçlandırılması.

Hizmet Pazarlaması;

Hizmetin tanıtımı, servis kalitesi için gap model, hizmet sektöründe müşteri davranışları, müşteri beklentileri, müşteri iliksilerinin sağlanması, hizmetin iyileştirilmesi aktiviteleri

Yönetim Muhasebesi;

İçeriğin, ilkelerin ve proses uygulamalarının tanıtımı, planlama, kontrol ve karar verme için islenebilir verinin raporlanması ve toplanması

Sigortacılık;

Risk, getiri, zararın/hasarın tazmini ilkeleri, reasürans, sigortacılığın ekonomideki yeri; sigorta fonlarının plasmanı, yatırım aracı olarak sigorta poliçeleri.

Halkla İlişkiler;

Halkla ilişkiler teorisi ve uygulamasının temel elemanlarının tanıtılması, toplum içinde halkla iliksilere genel bakış, halkla iliksilerin organizasyonlarda, Türkiye`de, Avrupa Birliği`nde ve global olarak sosyal, ekonomik ve politik etkilerinin incelenmesi, halkla ilişkilerin teori be uygulamada planlanmasının tanıtımı, stratejik medya planlaması, stratejik planlama be organizasyonel amaçlar.

Bankacılık;

Yapısal ve fonksiyonel özellikleri bakımından bankalar, bankacılıkta aktif ve pasif yönetimi, temel bankacılık fonksiyonları, bankaların ekonomideki yeri.

Gümrük Rejimleri ve Mevzuatı;

Temel gümrük kavramları, Türkiye`de gümrük idaresinin yapısı, gümrük vergisi uygulamasında mükellefiyet, istisna, muafiyet ve genel işlemler, giriş ve çıkış rejimi, gümrük kıymetinin belirlenmesi ve kontrolü, geçici çıkış ve geri gelen eşya, özel gümrük rejimleri, gümrük cezaları.

Gümrük ve Transit İşlemleri;

TIR karnesi ve TIR teminat sistemi, UBAK sistemi ve kotalar, geçiş belgeleri, garantörler, SAD (Single Administrative Document), araçların tir sistemine uygunluk prosedürü, transit tipleri ve AB`de transit uygulamaları

Toplam Kalite Yönetimi;

Fikir ve konuların bazıları şu şekildedir: süreci geliştirme; süreç odaklılık; hizmet kalitesi; insan kaynakları; müşteri memnuniyeti programı; kalite fonksiyonlarının yayılımı; süreç kontrolü ve

yapılabilirlik; denetlemenin rolü; kalite ekonomisi; verimlilik ölçümü; organizasyonel performans ölçütlerinin öğrenilmesi; ve deming, juran ve crosby`nin öğretileri

İstatistik;

Kurs istatistiksel nedenler ve sonrasında datanın tiplerinin tanıtımı, data toplama metotları, görsel ve açıklayıcı istatistikler hakkında düşünmeyi teşvik edici bazı örnek olaylarla baslar. Rasgele örnekleme, anketler, inceleyici çalışmalar, klasik istatistiksel modeller ve bazı sonuç çıkarıcı metotlar: özel başlıklara sayısal ve sayısal olmayan datalar için grafiksel görsellikler içermektedir; özet istatistiklerin hesaplanması ve yorumu; olasılık ve örneklemenin temel içeriği; binominal ve normal dağılım; hipotez testlerinin temel içeriği; tahmin ve güven aralığı , t-test gibi, ve korelasyon ve basit doğrusal regresyon

Uluslararası Ödeme ve Teslim Uygulamaları;

Temel kavramlar: dış ticaret, serbest ticaret, sınır ticareti, serbest bölge, antrepo, konvertibilite vb. Akredite 7, sözleşme. Ödeme türleri: vesaik mukabili, akreditifli ödeme, mal mukabili ödeme, peşin ödeme, konsinye satış.

Nakliyede Sorumluluk;

Sorumluluk türleri, sorumlulukla ilgili mevzuat. Trafik, kasko, CMR ve benzeri sigortaların isleyiş biçimleri. Kaçakçılık mevzuat

Uluslararası Pazarlama;

Uluslararası pazarlamanın tanıtımı; Türkiye'nin, Amerika ve Avrupa Birliği ve Japonya'nın uluslararası pazardaki yeri; uluslararası pazarlara giriş metotları; uluslararası başarı için içerikler; uluslararası pazarlamada dış çevresel analizler politika, yasal, kültürel ve ekonomik uluslararası pazarın seçilmesi, nereye gidiyoruz? Global Pazar, segment ve ülke seçimi, pozisyon ve hedeflere temel olacak uluslararası pazarlama çevresel araştırması, global ücretlendirme stratejileri, bütünleştirilmiş uluslararası pazarlama stratejisi

SAKARYA ÜNİVERSİTESİ - MESLEK YÜKSEKOKULLARI – Lojistik Programı

1. Yarıyıl verilen dersler;

- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
- İngilizce 1
- Temel Bilgi Teknolojisi Kullanımı
- Üretim Sistemleri
- Matematik
- Genel İletişim
- Teknolojinin Bilimsel İlkeleri
- Bilgisayar Destekli Teknik Resim
- Türk Dili 1

2. Yarıyıl verilen dersler;

- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi 2
- İngilizce 2
- Temel Bilgisayar Bilimleri
- Ulaştırma Planlama
- Pratik Eğitim 1
- Genel Ekonomi
- İstatistik
- Malzeme Teknolojisi
- Türk Dili 2

3. Yarıyıl verilen dersler;

- Genel İşletme
- İmalat Bilgisi
- Fabrika Organizasyonu
- Pratik Eğitim 2
- Satış Yönetimi
- Ulaştırma ve Taşımacılık
- Karar Verme Teknikleri
- Toplam Kalite Yönetimi
- Maliyet Muhasebesi

4. Yarıyıl verilen dersler;

- İş ve Zaman Etüdü
- Kurumsal Taşımacılık
- Lojistik
- Pazarlama Yönetimi
- Yük Taşımacılığı
- Yönlendirilmiş Çalışma
- İnsan Kaynakları Yönetimi
- İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
- Elektroteknik
- Üretim Planlama

CANAKKALE 18 MART UNİVERSİTESİ ÇAN MESLEK YUKSEKOKULU - LOJİSTİK PROGRAMI

Öğrenciler bölümden mezun olmadan önce lojistik firmalarında en az kırk iş günü zorunlu stajlarını tamamlamak zorundadırlar. Böylece öğrenciler, program boyunca alınan teorik bilginin iş hayatında uygulamaya nasıl dönüştürebileceği konusunda yetkin hale gelmektedir. Yanı sıra, lojistik programından mezun olan öğrenciler, tüm kamu ve özel kuruluşlarda çalışma olanağına sahip olacaklardır. Gerek Lojistik sektöründe hizmet sağlayıcı olarak faaliyet gösteren gerekse lojistik fonksiyonlarının bir kısmını kendi bünyelerinde gerçekleştiren firmalarda ve lojistik sektörünün gelişmesi ve yapılanması konusunda faaliyet gösteren firmaların çeşitli kademelerinde görev alabileceklerdir.

1. Yarıyıl verilen dersler;

- Genel Matematik I
- Lojistik İlkeleri-I
- Genel İşletme
- İktisata Giriş
- Hukuka Giriş
- Lojistik Yönetimi
- Teknik Resim

- Programlama-I
- Bilgisayar
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I
- Türk Dili I
- Yabancı Dil I (İngilizce)

2. Yarıyıl verilen dersler;

- Genel Matematik - II
- Lojistik İlkeleri-II
- Pazarlama İlkeleri
- Genel Muhasebe
- Uluslar Arası Ekonomi
- Yönetim Organizasyon
- Bilgisayar Destekli Teknik Resim
- İstatistik ve Analiz
- Programlama-II
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II
- Türk Dili II
- Yabancı Dil II (İngilizce)
- Beden Eğitimi
- Müzik

3. Yarıyıl verilen dersler;

- İş Etüdü
- Maliyet Muhasebesi
- Yöneylem Araştırması
- Satın Alma ve Envanter Yönetimi
- Ulaştırma Ekonomisi
- Dış Ticaret Mevzuatı ve Gümrükleme
- Uluslar Arası Pazarlama
- Ulaştırma Sistemleri
- Üretim Planlama
- Toplam Kalite Yönetimi

- Mesleki İngilizce I

4. Yarıyıl verilen dersler;

- Lojistik Planlama ve Modelleme
- Lojistik Sigortacılığı
- Lojistik Tedarik Zinciri ve Dağıtım Yönetimi
- Ulaştırma Sistemleri Vergi ve Yatırım Mevzuatı
- Şebeke Oluşturma ve Fiziksel Dağıtım Sistemleri
- e-TİCARET
- Lojistiğin Bilgisayarlı Uygulamaları
- Seminer
- Mesleki İngilizce-II
- Bitirme Projesi

ÇANAKKALE 18 MART ÜNİVERSİTESİ GELİBOLU PİRİREİS MESLEK YÜKSEKOKULU - DENİZ VE LIMAN İŞLETME PROGRAMI

1. Yarıyıl verilen dersler;

Genel İşletme;

İşletme ile ilgili genel bilgiler, İşletmenin kuruluş çalışmaları ve de ilgili problemler. İşletmelerin hukuki yapıları büyüklüğü, kuruluş yeri ve seçim kriterleri. İşletmenin yönetim fonksiyonları, yönetimle ilgili problemler ve çözümler, planlama, organizasyon , yöneltme ile ilgili sorunlar. İşletmenin alt fonksiyonları (Üretim, finans, pazarlama v.b.)

Genel Ekonomi;

Ekonominin genel tanımları, Mikro Ekonomi, (Üretim teorisi, tüketim teorisi, piyasa dengesi, genel denge) Makro Ekonomi, (Milli gelirin hesaplanması, bölüşüm teorisi, milli gelir ve istihdam, para teorisi, dışa açık ekonomide milli gelir, Uluslararası ekonomik ilişkiler, iktisadi büyüme

Genel Muhasebe;

Muhasebe ile ilgili temel kavram ve belgeleri tanıyabilme, Finansal tablolardan bilanço ve gelir tablosu düzenleme ile ilgili temel ilkeleri kavrayabilme, Bilanço ve gelir tablosu hesaplarının işleyişini kavrayarak geçici mizan düzenleyebilme

Temel Hukuk;

Sosyal hayatı düzenleyen kurallar, hukukun tanımı ve dalları. Yargı organları, Anayasa kavramı. Medeni kanun, şahıs hukuku, borçlar hukuku, borç ilişkisi, akitler, haksız fiil, haksız iktisap, borcun ifası, üçüncü kişilere etkileri ve sona erdirilmesi, müteselsil borçlar, şarta bağlı borçlar.

İletişim;

İletişimin Önemi, İletişimin Kapsamı, Aşağıya Doğru İletişim, Aşağıya Doğru İletişimde Engeller ve Çözümler, Yukarıya Doğru İletişim, Yukarıya Doğru İletişimde Engeller ve Çözümler, Halkla İletişim, Yatay İletişim, İşletmelerde Müşteri ile İletişim, Reklam, Halkla İlişkiler, Tanıtım, Bilgisayar Destekli İletişim

Matematik –I-;

Fonksiyonlar (fonksiyon tanımı, fonksiyon türleri, Bileşke Ters, Üstel, Logaritmik, Trigonometrik ve polinom fonksiyonları, işletme problemlerinin matematik modelleri. Linner denklem sistemleri (iki ve üç bilinmeyenli linner denklem sistemleri çözümü ve bazı uygulama alanları, ikinci derece denklemler) işletme ve iktisadi uygulama (Hasılat – Maliyet, Arz – Talep, Kar fonksiyonları, faiz ve bileşik faiz hesabı) Linner programlama (Linner programlama probleminin özellikleri, işletme problemlerinin Linner Programlama modellerinin kurulması, Linner programlama problemlerinin grafikte çözümü, Linner programlama problemlerinin cebirsel çözümü ve simpleks metodu

Fizik –I-;

Vektörler, statik, dinamik, iş, enerji, güç, momentum, dönme hareketi, harmonik hareketi, hidrostatik, ısı ve sıcaklık, ısı transferleri, dalga hareketleri, ses ve ışık

Kimya;

Temel bilgiler, asitler ve bazlar, su kimyası, su testi ve su ıslahı, korozyon, kazan suyu, test cihazları ve kimyasal katkıları.

Bilgisayar –I-;

Bilgisayar kavramına giriş, Bilgisayar kullanımı ile ilgili temel kavramları, işletim sistem komutları, Windows'un temel kavramları, Windows penceresinin tanıtımı. Windows Setup

İşlemleri (Mouse, Ekran ve Klavye tanımlama) Deniz ve Liman işletmeciliği ile ilgili paket programları, kullanılması, uygulanması, inter-net kullanılması, serbest çalışma.

A.İ.İ.T –I-;

İnkılabın tanımı, Türk İnkılabının amacı ve önemi, fikir akımları, kongreler, TBMM'nin açılışı, Ulusal devlete karşı tepkiler, Mudanya Mütarekesi, Lozan Konferansı, Saltanatın Kaldırılması

Türk Dili –I-;

Dil ve yazı. Söz ve sözcük. Ses ve Türkçe'nin ses özellikleri. Sözcük türleri ve sözcük yapısı. Tümce ve tümcenin öğeleri, tümce çözümleri. Terimler, deyimler ve atasözleri

Yabancı Dil –1-(İngilizce);

TEMEL İNGİLİZCE (ÖĞRENCİLERİN SEVİYELERİNE GÖRE DEĞİŞİK KURLARDA, DAHA SONRA OKUNACAK DENİZCİLİK İNGİLİZCESİNE TEMEL OLUŞTURACAK EN UYGUN GELİŞME AMAÇLANIR) Temel dil bilgisi, kelime bilgisi, cümle kuruluşu, bu konularla ilgili uygulamalar

2. Yarıyıl verilen dersler;

Gemi ve Liman Bilgisi;

Gemiler hakkında genel bilgi, gemilerin sınıflandırılması, gemi yapısı ve yapı standartları, yatlar ve gezi tekneleri, gemide standartların ikamesi, gemi terminolojisi, gemicilik bilgisi (gemi bağları,), limanlar ve yat limanları, gemi güverte donanımları, gemide yaşam ve insan ilişkileri.

Deniz Hukuku;

Deniz ticaret hukuku ile ilgili temel kavramlar. Deniz idari teşkilatı, görev ve yetkileri, Denizde can ve mal güvenliği ve deniz çehresinin korunması konusuna ilişkin IMO Sözleşmeleri (SOLAS,MARPOL) ve uygulanmalarına ilişkin temel bilgiler. Denizde can ve mal koruma hakkında yasa gerekleri. Limanlar yasası. Harçlar yasasının ilgili gerekleri. Deniz iş yasası. Kaptanın tanımı, yetki ve sorumlulukları. Deniz kazaları ve çatma. Avaryalar. Kurtarma yardım. Gemi ile ilgili gemide taşınacak belgeler. Sigorta ve deniz sigortası.

Denizcilik Kimyası;

Yağ ve yakıtlara uygulanacak çeşitli katkı maddeleri, denizcilikte kullanılan çeşitli kimyasallar ve kullanım alanları, deniz boyaları

Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri;

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) hakkında genel bilgiler ve yapısı. IMO'nun Alt Sözleşmeleri. Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler. Uluslararası denizcilik sözleşmelerinin Türk Ticaret Kanunu'ndaki yeri

Matematik –II;

Limit (Limit tanımı ve süreklilik, sonsuz küçük kavramı, dizilerin ve fonksiyonların limiti) Türev (türev kavramı ve tanımı, Haspital kuralı ve uygulamaları, maksimum – minimum problemleri ve kar maksimizasyonu, Türevin işletme problemlerine uygulanması) Integral (integral kavramı, integral alma kuralları ve alan hesapları, integralin işletme ve ekonomi problemlerine uygulanması)

Fizik –II;

Elektrostatik, elektriksel alan ve potansiyeli , Doğru akım, Akım ve direnç DC devreleri, Alternatörler, Alternatif Akım., Mıknatıslık, elektromanyetik, indüksiyon, AC devreleri, elektromanyetik dalga.

İşletme Yönetimi;

İşletme, girişim ve girişimci, Yönetim ve yönetici, işletme yönetiminin genel kavramları, İşletme bütçesi, yönetim çeşitleri, planlamanın tanımı, planlamanın aşamaları, işletme yönetiminde hiyerarşik planlamanın önemi. İşletmenin genel esasları, yönetimin genel esasları, yönetim süresi (kapsam, evreleri, planlama, örgütleme, yürütme, uzlaşma, kontrol, karar verme, yönetim türü ve biçimleri) Yönetim organları, yönetici eğitimi. İşletme politikası ile ilgili temel kavramlar. Stratejik yönetimin öğeleri, süreci, aşamaları (dış ve iç çevre analizi, kaynak analizi) Stratejik seçeneklerin saptanmasında kullanılan araçlar. Alternatif stratejiler, Stratejinin seçim, uygulanması, uygulanmasının kontrolü ve değerlendirilmesi.

Gemi Makine Elemanları;

İçten yanmalı makineler, Dizel Motorları ve benzin motorları, Çalışma ilkeleri, Ağır, Orta ve yüksek devirli makineler, Kazanlar, Kazan türleri, Buhar türbinleri, Buhar türbinlerinin tipleri, Buhar türbinlerini oluşturan kısımlar, Buhar türbinleri devreleri, Isı değiştiriciler Buharlaştırıcılar ve damıtma ilkeleri

Bilgisayar II;

WORD'e giriş ve çalışma ekranının tanıtımı (araç çubuklarını oluşturma – kaldırma, kısa yol tuşlarının kullanımı) Dosyalama işlemleri, Belge düzenleme , sayfa tasarımı , sayfa yazdırma,

Tablolar oluşturma, Grafik çizimleri Deniz liman işletmeciliği ile ilgili paket programların kullanılması, uygulanması, internet kullanılması, serbest alışma.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II;

Cumhuriyetin ilanı ve hilafetin kaldırılması, Türkiye Cumhuriyetinin i ve dış politikası, Atatürkçülük ve Atatürk'ün İlkeleri

Türk Dili II;

Noktalama işaretleri, yazım kuralları; yazılı anlatım ve yazılı anlatım biçimleri; Sözlü anlatım, anlayarak dinleme ve etkili konuşma

Yabancı Dil II;

TEMEL İNGİLİZCE (ÖğRENCİLERİN SEVİYELERİNE GÖRE DEğİŞİK KURLARDA, DAHA SONRA OKUNACAK DENİZCİLİK İNGİLİZCESİNE TEMEL OLUŞTURACAK EN UYGUN GELİŞME AMAÇLANIR) Temel dil bilgisi, kelime bilgisi, cümle kuruluğu, bu konularla ilgili uygulamalar

3. Yarıyıl verilen dersler;

Kalslama ve Sörvey Kuruluşları;

Lloyd kuruluşları, yapısı ve görevleri. Bir geminin denize elverişli hale getirilmesi, Gemilerin klaslanması, klaslama yapılırken izlenen prosedürler, Gemilerin klastan düşmesi sonucu karşılaşacağı durumlar.

Denizcilik İngilizcesi; Gemi ölçüleri ve tonaj kavramları, gemilerin sınıflandırılması, teknik ve ticari gemi işletmeciliği, firmasının ilişkide bulunacağı kurum ve kuruluşların tanımlanması ve fonksiyonları, gemi yapısal elemanlarının analizi, muhtelif makine ekipman ve teçhizatın farklı gemi tiplerine göre tanımlanması, gemi dizel makinelerinin hareketli ve hareketsiz parçaları, yakıtlar ve gemi dizel makinelerinde yanma, kazanlar ve türbinler, tatlı su üreteçleri, ayırıştırıcılar, sintine seperatörü, varış ve kalkış öncesi makine dairesi hazırlıkları

Liman İşletmeciliği;

Deniz işletmeciliğinin genel tanımı ve bileşenleri. Ulaştırma sistemleri ve bileşenleri. Deniz ulaştırması ve işletmesi, deniz ulaştırma talebi ve kolları, Deniz taşımacılığı Şekilleri, Gemi işletmeciliği Şekilleri, Gemi işletmeciliğinde kullanılan gemiye ve yüke ait belgeler. Denizcilik sektöründe çalışan elemanların optimal Şekilde alıştırması ve idaresi. Yükün istiflenmesi, lashing, muhafaza, teslim ve boşaltma, Seyir sayısı ve geminin bu seyir sayısını en az yakıtla en uzun mesafeyi alabilme imkanları. Deniz işletmeciliği, Gemi işlemeciliği, Tersane

işletmeciliği, Liman ve terminal işletmeciliği, Acenteler, Brokerlik işletmeciliği, deniz sigorta işletmeciliği. Kaynak ve sermaye yönetimi, kaynak ve sermaye yönetiminde planlama teknikleri.

Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi;

Gemi teknesi ve özellikleri, Güverte donanımı, Yükleme hattı ve markalama, plimsol markası ve kana (draft) rakamları, Deplasman hesabı, draft srvey, Yüzdürme kuvveti, Deniz suyu yoğunluğunun etkisi, Ağırlık merkezinin hareketi, Serbest yüzey etkisi, Trim hesabı ve düzeltmesi

Gümrük Mevzuatı ve Gümrük İdaresi;

Deniz ve Gümrük Mevzuatının tanımı. Taşımacılıkta karayolu, su yolu, deniz yolu, demiryolu, havayolu entegrasyonu sonucu ikili veya daha fazla kombinasyonlar sonucu ikili veya daha fazla kombinasyonlar sonucu ortaya çıkacak hukuki sorunları, liman giriş – ıkış belgeleri, personel listeleri, Gemiye katılış – ayrılmalar, gemilere yk alıp – verilmesi. Gümrük Mevzuatı , Beyan mektupları, Ambarların mühürlenmesi ve açılması, Gümrük kontrol ve belgeleri.

Deniz Ulaştırma Ekonomisi;

Seferlik yakıt hesapları, Navlun hesapları: Kırkambar yükü hesabı, Tek parça yük hesabı, Dökme yük hesapları, Balyalı yk hesapları, sıvı dökme yük hesapları, LPG, LNG yk hesapları. Geminin Sabit Gider hesaplamaları, personel maaş hesaplamaları ve sabit giderlere etkileri.

Limanlar ve Terminaller;

İşletme ve sistem , Liman, iskele, platform ve terminal sistemleri . Liman terminallerde giren ve çıkan trafiğin yörüngeleri, servis sitemleri, kontrol – denetim sistemleri, depolama alanları, servis sistemlerinde servis ve bekleme süreleri. Limanlarda yatırım ve işletme bileşenleri, maliyetler, sabit ve değişken maliyetler. Limanlarda optimum servis araçları ve yapıları.

Deniz Meteorolojisi;

Meteorolojinin denizcilikteki önemi, gemideki meteorolojik aygıtlar ve kullanımları. Meteorolojinin elemanları, atmosfer ve fiziksel özellikleri. Basınç ve rüzgar sistemleri. Hava sıcaklığı, nemlilik, bulutlar, yağış ve görünürlük. Cephe sistemleri. Sinoptik haritalar ve analizi, hava tahmini, meteorolojik gözlem ve raporlar, okyanus ve denizin fiziki ve kimyasal yapısı, denizaltı yapısı. Dalgalar, akıntılar ve gel-git olayları.

İstatistik;

Olasılık ve istatistiğin tanımı, rasgele olay ve değişken, permütasyon, kombinasyon ve küme, olasılık dağılımının özellikleri ve parametreleri, kovaryans ve korelasyon katsayısı, önemli olasılık dağılım fonksiyonları.

Toplam Kalite Yönetimi;

Hizmetin temel özellikleri, Hizmette kalite ve algılama, Kalite süreci, kalite yaklaşımları, Toplam kalite yönetiminin temelleri, Kalite çemberleri, İSO 9000, kalite ödülleri ve imaj, Kalite ekipleri ve yönetimi, Kalite yayılımı, Hoshin planlaması, Sürekli geliştirme

Deniz Ticaret Hukuku;

İşletmenin tabi olduğu ticarî mevzuatı tanıyabilme, ticari hayatta karşılaşılabilecek sorunları ve çözüm yollarını kavrayabilme, şirketlerin kuruluş ve yönetimi ile ilgili temel bilgileri kavrayabilme, ticari senetleri, özelliklerini, türlerini ve ticari hayatta bu senetlerle ilgili karşılaşılabilecek sorunları kavrayabilme.

Ticaret hukukuna giriş, tanımlar, TTK'na göre ticari iş, ticari hüküm, ticari işletme, tacir, tüccar yardımcıları, ticaret şirketleri, kıymetli evrak, Milletlerarası hukuk, anlaşmalar, diplomasi temsilcileri, karasuları, iç suları, serbest geçiş ve boğazlar rejimi, Montreux ve Lozan Antlaşmaları, Kıta sahanlığı, bitişik bölge, abluka ve ambargo.

Seyir ve Haberleşme Aygıtları;

GPS ve DGPS, Radar ve ARPA yapısı, Dümen ve Dümen Donanımları, Otopilot ve Emergency Dümen Donanımları., Telsizle Gemiden Gemiye ve Gemi Sahil Haberleşme Aygıtları, GMDSS, MERSAR.

Genel Turizm Bilgisi;

Turizm ve Turist Kavramları, Temel Yaklaşımlar, Çeşitli Sınıflandırmalara Göre Turizmin Türleri, Turizmin Gelişmesine Etki Eden Unsurlar, Turizm Endüstrisinin Yapısı ve Özellikleri, Turizm Arzı, Turistik Ürün, Turizm İşletmelerinin Tanımı, Yapısı ve Sınıflandırılması, Turizm Talebinin Özellikleri, Çeşitleri, Talebi Etkileyen Unsurların İncelenmesi, Turizmin Ekonomik, Sosyal ve Fiziksel Çevrelerle İlişkileri, Olumlu ve Olumsuz Etkileri Türkiye'de Turizm, Planlı Dönem ve Öncesinde Turizm, Türkiye Ekonomisinde Turizmin Yeri, Turizm Endüstrisinin Sorunları ve Çözüm Önerileri.

4. Yarıyıl verilen dersler

Gemi Kiralama ve Brokerlik;

Navlun sözleşmesi şartları, Gemi kiralama şekilleri, Yük ve gemi sirkülasyonu, Hazırlık mektubu ve zaman sayımı, olgular tutanağı ve zaman çizelgesi, Starya-sürastarya hesaplamaları

Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği;

Konteynerizasyon, yüklerin birleştirilmesi. Konteyner yapısı ve elemanları. Yapılışlarına ve kullanılışlarına göre konteyner çeşitleri. Satıcının deposundan alıcının deposuna kadar konteynerin taşınması sırasında geçirdiği evreler. Konteynerin takibinde yapılması gereken işlemler. Konteyner taşımacılığında kullanılan belgeler. Yüklerin konteynerlere istiflenmesi, Konteynerlerin gemiye istiflenmesi. Konteyner gemileri

Pazarlama İlkeleri;

Pazarlama kavramı, Pazar yapıları, tüketici davranışı, Pazar oluşturma, ürün ve fiyat analizi, Dağıtım ve yükseltme kararları, Pazar araştırmasına giriş, sosyal pazarlama, deniz taşımacılığında pazarlama elemanlarının fonksiyonları, işletmelerin Pazar olanaklarının analizi, Pazar seçimi, Pazar oluşturma ve yöntemi esasları. Uluslararası pazarlama yöntemleri.

Yük İşlemleri ve Gemi Stabilesi II;

Gemi ve yük çeşitleri, yük ve gemilerin özellikleri. Gemi teknesi ve yapısı. Yük planı ve yük istifi, ambarların yüke hazırlanması, özel yükler. Yük işlemleri, yüklerin bağlanması ve korunması. Yük elleçleme donanımları, güverte teçhizatı, ambarlar, tanklar ve devreler. Tehlikeli ve zararlı yükler, dökme yükler, tahıl yüklemesi. Uluslar arası Tehlikeli Yükler Kodu'nun (IMDG) kullanılması. Tankercilik. Gemi üzerindeki gerilmeler. Statik denge, serbest sıvı etkisi. İstif ve denge hesapları, GM ve trimin hesaplanması.

Deniz Acenta İşletmeciliği;

Gemilerin limanda bağlanmaları ve diğer limanlardaki faaliyetlerindeki ihtiyaçları. Bu ihtiyaçlarının yerine getirilmesine ilişkin esaslar. Acenteciğin tanımı, geçmişi ve günümüzdeki konumu. Türk ve yabancı bayraklı gemilerde yapılan acentecilik. Acentecilik mevzuatı, Denizcilikte ilgi kıyı kuruluşları (Gemi inşa, onarım, ikmal, sigortacılık, hukuk v.s.) Kiralama akdinin doğuşu, kiralama şekilleri, broker nedir? Fonksiyonları, sorumlulukları nelerdir? Kiralama nedir? Navlun işlemlerindeki maliyet hesabı ve navlunun belirlenmesi. Konşimento, kancelo, starya, sürstarya, dispeç ile ilgili uygulama ve mevzuatların karşılaştırılması.

Bitirme Projesi;

Deniz ve liman işletmesinin kapsamının içeren, ulusal ve uluslararası her türlü konuları gerçek verilere dayanarak hazırlanacak ön lisans araştırma düzeyinde yazılı rapor şeklinde olacaktır.

Denizcilik İngilizcesi II;

Yakıt ve yağlama yağı devreleri, soğutma suyu devreleri, sıkıştırılmış hava devreleri, egzoz devreleri, balast ve sintine devreleri, yangın devreleri, tanklar ve yerleşim planları, makine ve teçhizatların kullanma klavuzlarının anlaşılıp kullanılması, Gemi dizel motorlarında yağlama yağı sistemi, Gemi dizel motorları ilk hareket sistemleri, Gemi dizel motorlarında soğutma sistemi, pervaneler ve tahrik sistemleri, pompalar ve kompresörler, ısıtma, soğutma iklimlendirme sistemi.

Finansal Yönetim;

Finansmanla ilgili temel kavramları tanıyabilme, Finansal tabloların analizinde kullanılan oranları kavrayabilme, Bir işletme için varlıkların yönetimi, kaynakların bulunması ve yatırım kararlarının verilmesinde kullanılan yöntemleri kavrayabilme.

Liman Organizasyonu;

Limanların yönetim ve işletme şekilleri, Limanların bakım-onarım ve genel güvenlik organizasyonu ve yönetimi, personel eğitiminin planlaması, limanlarda bakım-tutum yönetimi.

Denizcilik Sigortaları ve P&I kuküpleri;

Sigortanın tanımı, Sigorta işletmeciliğinin amacı ve işlevleri, Sigorta piyasasını etkileyen etkenler ve özellikleri, Risk analizi, Reasürans işletmeleri ve komisyonlar, işlevleri, risk yönetim politikaları. İş hayatındaki riskler ve korunma önlemleri. Deniz sigortası ile ilgili temel kavramlar. Deniz sigorta işletmeciliğinde gelir ve maliyet analizi. Tekne, Makine, Yük (Emtea), Navlun Sigortalarının incelenmesi. Klüp sigortaları, yapısı ve işlevleri.

Deniz İş Hukuku;

Deniz İş Yasası maddelerine genel bakış, İş Hukukunun temel kavramlarını, uygulama alanlarını, bölümleri olan Bireysel İş Hukuku ve Toplu İş Hukukunu kavrayabilme, Sosyal Güvenlik Sisteminin, gelişimini, araçlarını, hukukî niteliğini, sigorta kollarını ve Türkiye'deki sosyal güvenlik kurumlarını tanıyabilme.

Avrupa Birliği İlişkileri;

AB Hakkında genel bilgiler, AB ve Türkiye'nin karşılıklı olarak birbirleri için önemi, Parasal birliğe geçiş ve Euro'nun kullanılmaya başlamasının etkileri ile ilgili bilgiler

Yat Turizmi;

Yat tanımı ve temel bilgiler, Yat Turizmi hakkında temel kavramlar, yat turizmi yönetmeliği, kısa mesafe gezinti turları, charter ve kruvaziyer, Türkiye ve dünyada yat turizmi, yatçılıkla ilgili yasal düzenlemeler, kiralama esasları.

BAHÇEŞEHİR UNİVERSİTESİ M.Y.O. -Uluslararası Lojistik Programı

1. Yarıyıl verilen dersler;

Genel Muhasebe;

Bu ders, finansal raporlamanın uygulama ve standartlarına ilişkin temel kavramları kapsarken, ağırlık raporları kullananlar tarafına verilmiştir. Ders bir örgütün ilgili finansal datalarını sunmak, analiz etmek amacıyla dizayn edilmiştir. Bu ilk ders temel olarak muhasebe sisteminin temellerinin öğretilmesi, ticari işlemlerin defter kayıtlarının yapılması, t- hesaplarında gösterilmesi ve finansal tabloların hazırlanması konuları üzerinde odaklanmıştır.

Matematik;

Sayı sistemleri, mutlak değer fonksiyonu, üstel fonksiyon, logaritma fonksiyonu, fonksiyonlarda limit, türev, belirli ve belirsiz integral hesabı. Giriş, Gerçel sayılar, ilişki ve fonksiyonlar bazı özel fonksiyonlar (eşitlikten türetilen fonksiyonlar) doğru, daire, parabol, hiperbol, denklemleri doğru ve doğrusal olmayan eğrilerin işletme ve ekonomiye uygulamaları. Limit, süreklilik, türev, değişim oranı ve marjinal analiz, türev alma kuralları

Bilgisayara Giriş;

Bu derste, kişisel ve profesyonel hayat için gerekli olacak veri ve bilgilerin elde edilmesi ve yönetilmesini kapsayan temel bilgisayar kullanımı öğretilenektir. Temel bilgisayar donanımı, yazılım kavramı, bilgisayar ağları, internetin etkili kullanımı, MS Office programları ve ilgili uygulamaları, web design ve web yayıncılığına ilişkin kavramlar irdelenecektir.Öğrenciler bu konulara ait bilgileri ilgili ders web sayfalarından takip etmekle yükümlü olacaklardır. Bu dersler hesaplama makinelerinin temel donanımları ve işlem süreçleri, bilgisayar donanımları, algoritma

programlama dilleri, kelime işlem uygulamalarının bazıları, tablolar, veri tabanları ve iletişim ve de bilgisayar teknolojisi ile ilgili çeşitli sosyal ve teknik konuların tanıtımını amaçlar. Öğrenciler basit bir programlama diline de giriş yaparlar.

İngilizce I;

Konuşma, Dinleme-Anlama, Yazma, Okuma-Anlama

Ekonomi I;

Ekonominin yapısı, kapsamı ve yöntemleri; arz ve talep kuramları; ekonomik sistemler ve devletin rolü; düzenlenmiş ve düzenlenmemiş ekonomik sistemlerde üretim teorisi, tüketici davranışları ve fiyatlama uygulamaları

Türk Dili ve Edebiyatı I;

Dersin amacı öğrencilere Türk dilinin gramer, linguistic yapısı ve temel karakterini öğretmektir. Türk yazarlarının bazı öykü, edebi eser ve şiirleri kullanılarak, Türkçe'nin bir edebiyat dili olarak kullanımı gösterilecektir. Ayrıca, Türk dili ve kültürü ve dilin kültürü ifade etme ve yaymadaki önemi çeşitli örnekler verilerek açıklanacaktır.

Temel İşletme;

Temel Kavramları, İşletmenin Amaçları, İşletme Türleri, İşletmelerin Yapısı ve Analizi, İşletmenin Fonksiyonları (Üretim), İşletmenin Fonksiyonları (Pazarlama), İşletmenin Fonksiyonları (Finans), İşletmenin Fonksiyonları (İK- Halkla İlişkiler-AR-GE), İşletmenin Fonksiyonları (Yönetim)

Pazarlama I;

Pazarlama sorunlarının çözümünde kullanılan stratejilerin analitik ilkeleri; işletmenin pazarlama çalışmaları ile bütünleşmiş olan ürün, fiyat, kanallar ve promosyon konularında politikaların tartışılması.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I;

Osmanlı Devletinden yeni Türkiye Cumhuriyetinin oluşumu ve nedenleri, Yeni Cumhuriyete ilişkin yapılan devrimler Türk İnkılabına yol açan nedenler ve Kurtuluş savaşının önemli aşamalarının incelenmesi, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin dayanağı ve Anayasada yer alan temel ilkelerin bilimsel yorumu

2. Yarıyıl verilen dersler;

İstatistik;

İstatistiğin Tanımı, Tarihçesi, Kullanım Alanları ve Yararlarının Anlatımı. Veri Toplama ve Verilerin Kullanıma Sunulması. Merkezi Eğilim Ölçüleri ve Dağılım Ölçülerinin Verilmesi ve Tüm Bu Konularda Uygulama Yapılması. Öğrencilerin Çeşitli Tahmin ve Çıkarsama Yeteneklerine Katkıda Bulunmak, Bunlar İçin İstatistiksel Dağılımlar, İlişki Katsayıları: Kovaryans, Koralasyon Katsayısı, Örnekleme, Hipotez Testleri Tahmin, Varyans Analizi ve Regresyon Kavramlarının Güncel Ömeklerle Çözümlemesi.

Temel Hukuk;

Genel Giriş. Hukuk Kuralları Hakkında Genel Bilgi. Hukukun Kaynakları. Hukukun Dalları. Hukukun Temel Kavramları, Borç Kavramı. Borç ve Sorumluluk. Borç Kaynakları. Sözleşmeler. İcap ve Kabul. Haksız Fiiller. Nedensiz Zenginleşme. Ticari İşletme. Tüccar. Ticaret Sicili. Marka ve Ticaret Ünvanı. Haksız Rekabet. Ticaret Ortaklıkları. Kıymetli Evraklar. Kambiyo Senetleri. Rekabet Hukuku. Tüketicinin Korunması

İngilizce II;

Konuşma, Dinleme-Anlama, Yazma, Okuma-Anlama

Fiziksel Dağıtım Kanalları ve Planlama;

Tedarikçiler – Üreticiler – Müşteriler arasındaki malzeme hareketlerinin planlanması, taşıma araçlarının ve zamanının programlanması, JIT (Just in Time – Tam Zamanında) programlama sistemi

Türk Dili ve Edebiyatı II;

Dersin amacı öğrencilere Türk dilinin gramer, linguistic yapısı ve temel karakterini öğretmektir. Türk yazarlarının bazı öykü, edebi eser ve şiirleri kullanılarak, Türkçe'nin bir edebiyat dili olarak kullanımı gösterilecektir. Ayrıca, Türk dili ve kültürü ve dilin kültürü ifade etme ve yaymadaki önemi çeşitli örnekler verilerek açıklanacaktır.

Lojistik ve Taşımacılıkta Uluslararası Mevzuatlar;

Dersin konusu, lojistik sektöründe ulusal ve uluslararası kanunlar, yönetmelikler, konvansiyonlar gibi mevzuatlar ve tarafların sorumluluklarının öğretilmesidir.

Depolama ve Envanter Yönetimi;

Profesyonel anlamda depo yönetimi, uygun teslimat ve yerleşim, düşük maliyetli alan kullanımı, malzemelere en hızlı erişim, uygun malzeme rotasyonu, güvenlik ve depolanan mallarda esneklik yönetimi. Tedarik zincirinin başındaki malzeme ile sonundaki mamullerin nerede nasıl stoklanacağını yönetimi, bu kararların maliyetlere etkileri.

Hizmet Sektörü ve Lojistik;

Ulaştırma sektörünün tanıtımı, Kara, Hava ve Deniz Taşımacılığına giriş, Lojistiğe giriş, Ulusal ve Uluslararası Lojistik, İşletmelerin lojistik firmalarından beklentileri, Lojistik içerisinde nakliye, depoculuk ve üretim kavramlarının yeri.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II;

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunu izleyen siyasal, hukukasal, sosyal, ekonomok ve kültürel alanda gerçekleştirilen inkılaplar çok partili hayata geçiş denemeleri, yeni ekonomi politikasının saptanması, Atatürk dönemi dış politikası, Ermeni sorunu, 1938-1945 ve 1945-1950 dönemlerindeki iç ve dış gelişmeler.

3. Yarıyıl verilen dersler;

Tedarik Zinciri Yönetimi;

Orta ve uzun menzilli dağıtım planlarının ve basit üretim hatlarının yer ve maliyet özellikleri gözönüne alınarak kurma kararları, ikmal kararları fizibilitesi hazırlama, yayılma stratejilerinin belirlenmesi ve uygulanması kararları.

İşletme Finansı;

Finansman Kavramı ve İşletmelerde Finans Fonksiyonu, Paranın Zaman Değeri ve İşletmelerde Vergileme, Finansal Tablolar ve Finansal Tabloların Analizi, Finansal Planlama ve Başabaş Analizi, Aktiflerin Yönetimi: Nakit Yönetimi, Aktiflerin Yönetimi: Alacak Yönetimi, Aktiflerin Yönetimi: Stok Yönetimi, Duran Varlıkların Yönetimi (Projelerin Değerlemesi), Kısa Vadeli Finansman Kaynakları, Uzun Vadeli Finansman Kaynakları, Özsermaye ile Finansman, Otofinsman, İşletmelerde Birleşme ve Satın Almalar

Üretim Yönetimi;

Üretim işlemlerinin çözümlenme, tasarım ve yönetimi alanındaki teknik ve kavramların anlaşılması. Buna ek olarak finans, imalat ve servis endüstrilerindeki Üretim ve Operasyon

Yönetimi rolü tanımlanmaktadır. Üretim ve Operasyon Yönetimleri ile giderek daha fazla entegre olan bilgisayar uygulamaları tanıtılmaktadır.

Tehlikeli Madde Taşımacılığı;

Öğrencilerin ' Tehlikeli Madde Taşımacılığı ' ile ilgili konuları kavraması sağlanır. Yine bu konu ile ilgili çıkartılmış olan kanun ve tüzükler kendileri ile tartışmalı olarak öğretilir. Öğrenci tehlikeli maddenin ne anlama geldiğini ve bu maddelerden nasıl korunulacağını derslerde görür. Konu ile ilgili resim , şema ve filmler dersleri daha iyi anlamasını sağlar.

Pazarlama Araştırması;

Temel pazarlama yaklaşımları, prensipleri, pazarlama bilgileri , müşteriler ve müşteri memnuniyet yaklaşımları; Pazarlama yönetim prensipleri;Pazarlama karması,ürün dağıtım, fiyat ve promosyon; Halkla ilişkiler; Reklamlar; Temel pazarlama araştırma teknikleri

Liman Yönetimi ve Teslim Şekilleri;

Öğrenci ' Liman Yönetimi ve Teslim Şekilleri ' dersinde hem limanlarda yapılan işleri ve işlemleri hemde malların teslim şekillerini öğrenir. Özellikle gümrüklü-gümrüksüz sahalarda uygulanan yasa ve kuralları ders sırasında daha iyi kavrayacaktır. Yine bu sahalarda uygulanan 'Mal Teslim Şekilleri ' ni bizzat yasalar çerçevesinde öğrenecektir.

Uluslararası İktisat I;

Uluslararası Ticaret Teorisinin tanımı, ülkeler ve malların arz-talep koşulları, merkantilizm, klasik liberalizm ve uluslararası ticaret, emek-değer yeorisi, dış ticaret modellerinin standart varsayımları, mutlak üstünlük teorisi, Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi, Ricardo modelinin eksiklikleri, fırsat maliyeti, üretim maliyet ilişkileri, uluslararası göreceli fiyatların oluşumu, karşılıklı talep kanunu, teklif eğrileri, tüketici kayıtsızlık eğrileri, toplumsal kayıtsızlık eğrileri, ekonomide genel denge, faktör donatımı teorisinin temel varsayımları, faktör donatımı, faktör yoğunluğu, teorinin analitik olarak kanıtlanması, Hecksher-Ohlin Modelinden çıkarılan teoremler, Hecksher-Ohlin Modelinin test edilmesi, yeni teoriler.

Mesleki İngilizce I ;

Konuşma, Dinleme-Anlama, Yazma, Okuma-Anlama.

Uluslar arası İktisat I;

Uluslararası Ticaret Teorisinin tanımı, ülkeler ve malların arz-talep koşulları, merkantilizm, klasik liberalizm ve uluslararası ticaret, emek-değer yeorisi, dış ticaret modellerinin standart

varsayımları, mutlak üstünlük teorisi, Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlük Teorisi, Ricardo modelinin eksiklikleri, fırsat maliyeti, üretim maliyet ilişkileri, uluslararası göreceli fiyatların oluşumu, karşılıklı talep kanunu, teklif eğrileri, tüketici kayıtsızlık eğrileri, toplumsal kayıtsızlık eğrileri, ekonomide genel denge, faktör donatımı teorisinin temel varsayımları, faktör donatımı, faktör yoğunluğu, teorisinin analitik olarak kanıtlanması, Heckscher-Ohlin Modelinden çıkarılan teoremler, Heckscher-Ohlin Modelinin test edilmesi, yeni teoriler.

4. Yarıyıl verilen dersler;

Uluslararası Pazarlama;

Pazarlamanın temel ilkeleri, pazarlama uygulaması, pazarlama planlaması gibi konular anlatılır. Buna bağlı olarak uluslararası pazarlama kavramı konusu, dış pazarların araştırılması, dış pazarların alt yapısının tanımlanması ve uluslararası pazarlar hakkında bilgi toplanması konuları anlatılarak, ithalat-ihracat konusundaki pazarlama şekilleri örnek olaylarla açıklanmaktadır.

E-Ticaret;

Bu ders, başlarda internet ve WWW teknolojilerini öğrencilere tanıtarak başlar ve bu alanda gelişen ve de gelişmekte olan teknolojilerden bahseder. Geçen bir kaç yılda bu alanda birçok gelişmeler oldu ve hala olmaktadır. Bu sebepten dolayıdır ki, bu ders, gelişmekte olan e-pazarları ve e-ticareti aynı zamanda bunlarda kullanılan teknolojileri ve trendleri inceler. Bu derste sektörden misafir konuşmacılar, okunacak kaynaklar ve ders haricindeki diğer eğitici kaynaklar göz önüne alınacaktır.

Serbest Ticaret Bölgeleri ve Gümrükler;

Serbest Bölgelerin bir ülkenin ekonomisindeki yeri ve önemi ile, bu bölgelerin ülkenin ekonomisine ve dış ticaretinin gelişmesine sağladığı katkılar, bu bölgelerin avantajları, işleyiş biçimi ile serbest bölge mevzuatı bir disiplin içerisinde anlatılmaktadır

Lojistik Bilgi Sistemleri;

Lojistik ve taşımacılık için gerekli yazılım ve donanım destekleri. Otomasyon, bilgisayar uygulamaları ve veritabanı desteği, gerekli donanım, personel veri ve diğer araç gereçler. Lojistik ve taşımacılıkta yönetim bilişim sistemleri kavramı. Lojistik organizasyonlarında bilgi teknolojisi uygulamalarına giriş, lojistik bilgi sistemlerinin tasarımı ve kullanımı, lojistik problemlerinin çözümünde bilgisayar kullanımı, elektronik veri değişimi, elektronik sipariş ve tanımlama sistemleri, elektronik iş ve lojistik bilgi sistemlerini, elektronik lojistik.

Filo Yönetimi;

Lojistik hedeflerine ulaşmada ihtiyaç duyulan planlama ve yönetim teknikleri; etkili üretim, yenilikçilik ve dağıtım yönetimini destekleyen ilkeler; modern bilgisayarlı sistemlere karşın geleneksel envanter planlama ve yönetimini destekleyen modeller; farklı ağ yapıları; lojistik yönetimini destekleyen endüstri mühendisliğinin diğer tekniklerin katkısı

Uluslararası Lojistik;

Uluslararası taşımacılığın önemi, taşımacılığın ekonomi içerisindeki yeri, taşımacılık türleri, taşımacılıkta kullanılan değerli evraklar ve bunların hukuki sorumluluk dereceleri, taşıma sigortası ve risk konuları.

Uluslararası İktisat II;

Dış ekonomi politikasının kapsamı, amaçları ve araçları, tarihsel açıdan dış ticaret politikaları, dış ticarete koruyuculuğun nedenleri, gümrük tarifeleri: Gümrük vergilerinin işlevleri, gümrük vergilerinin etkileri, gümrük vergilerinin yansımaları, özel gümrük rejimleri, tarife dışı ticaret politikası araçları, uluslararası ticaret antlaşmaları; dünyada küreselleşme eğilimleri, bölgeselleşme ve bütünleşme, uluslararası ticaret antlaşmalarının türleri, dünya ticaretinin serbestleştirilmesi konusunda yapılan çalışmalar, Gatt, Uruguay Round, Wto; bölgesel ticaret antlaşmalarına bir örnek:AB

Mesleki İngilizce II;

Konuşma, Dinleme-Anlama, Yazma, Okuma-Anlama

AREL UNİVERSİTESİ MYO - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK PROGRAMI

Bu programın amacı; taşımacılık sektörünün her geçen gün önem kazanması sebebiyle ihtiyaç duyulan teorik ve uygulamaya yönelik bilgi ve beceri sahibi personel yetiştirmektir. Mezunlar dış ticaret yapan işletmelerde iş bulma olanağına sahip olmaktadır.

Bu programdan dikey geçiş yapılabilecek lisans programları; Lojistik Yönetimi, Ulaştırma ve Lojistik, Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık, Uluslararası Lojistik.

1. Yarıyıl verilen dersler;

- Türk Dili ve Edebiyat-I

- İngilizce -I
- Bilgisayar - I
- Genel İşletme
- Genel Ekonomi
- Temel Hukuk
- Genel Muhasebe
- Matematik
- Lojistiğe Giriş

2. Yarıyıl verilen dersler;

- Türk Dili ve Edebiyat-I
- İngilizce -II
- Bilgisayar - II
- Borçlar Hukuku
- Fiziksel Dağıtım Kanalları ve Planlaması
- Lojistik Yönetimi ve Organizasyonu
- Depolama ve Envanter Yönetimi
- Lojistik Maliyet Analizi
- Lojistik Bilgi Sistemleri

3. Yarıyıl verilen dersler;

- Lojistikte Globalleşme
- Pazarlama İlkeleri
- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-I
- Mesleki İngilizce-I
- Uluslararası Ulaştırma, Gümrük, Sigorta
- Dağıtım Yönetimi
- Tedarik Zinciri Kurma ve Yönetme
- Ticaret Hukuku

4. Yarıyıl verilen dersler;

- Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-II
- Mezuniyet Projesi
- Lojistik ve İnsan Kaynakları
- Girişimcilik

- Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği
- İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku
- Liman İşletmeciliği
- Taşımacılık Hukuku
- Dış Ticaret İşlemleri
- Seçmeli Ders

Seçmeli Dersler;

- Almanca
- Rusça
- Çince
- Fransızca

Genel Lise mezunları ÖSS'den 145 ve üstü puan almak şartıyla alan dışı ÖSS-EA-1 yerleştirme puanıyla bu bölümü tercih edebilirler. Sınavsız geçiş yapabileceği bölüm dışında, bu bölümde öğrenim görmek isteyen Meslek Lisesi mezunları da ÖSS'den 145 ve üstü puan almak koşuluyla alan dışı ÖSS-EA-1 yerleştirme puanıyla tercih yapabilirler.

İZMİR EKONOMİ ÜNİVERSİTESİ MESLEK YUKSEKOKULU - LOJİSTİK PROGRAMI

1. Yarıyıl verilen dersler;

Akademik ve Sosyal Oryantasyon;

Bu ders, İzmir Ekonomi Üniversitesi lisans ve ön lisans 1. sınıf öğrencilerinin tümünün katılımı gerektiği bir oryantasyon programını kapsamaktadır. Ders, öğrencilere, üniversitenin ve çevresinin akademik ve sosyal yönünü tanıtmaktadır. Öğrenciler, oryantasyon programı dahilinde, çeşitli bilgi verici ve etkileşimli konferanslar, sunumlar ve “workshop” çalışmalarını kapsayan oturumların yanısıra, güzel sanatlar aktivitelerine ve sosyal faaliyetlere katılacaktır. Oryantasyon boyunca, üniversitenin çeşitli birimleri, öğrencilerin üniversiteye uyumu ve akademik başarısı amacıyla, onları yönlendirmek için çalışacaktır.

Lojistik İlkeleri - I;

Bu ders temel lojistik kavramlarını, tedarik zinciri ilişkilerini ve bunların uygulama alanlarını içerir. Bu ders; lojistiğin fiziksel dağıtım ve tedarik ağı sistemleri konularının öğrenilmesini sağlar. Derste; dış kaynak kullanımı, bilgi sistemleri ve entegre lojistik gibi lojistiğin temel fonksiyonları da işlenecektir.

Pazarlama İlkeleri;

Bu derste pazar tanımı, mal tanımı, mal çeşitleri, pazarlama bileşenleri, tüketici davranışı, pazarlama araştırmalarının anlatılması hedeflenmektedir.

Genel İşletme;

Bu dersin amacı işletmenin temel kavramları, amaçları ve çevre ile ilişkileri, işletmelerin sınıflandırılması, işletmelerin kuruluş çalışmaları, büyüklüğü ve kapasitesi, işletme fonksiyonlarını anlatmaktır.

Genel Muhasebe;

Bu derste işletme-muhasebe kavramlarının tanımlanması ve birbirleriyle ilişkisi, İşletme ve tacir kavramları, Tacirin sınıflandırılması, genel kabul görmüş muhasebe ilkeleri, tutulması gereken Kanuni defterlerin tutulması anlatılacaktır.

Ekonominin İlkeleri;

Bu derste ekonomi ile ilgili temel kavramlar ve ekonomik sistemler, fiyat teorisi ve fiyat oluşumu, tüketim ve üretim teorileri, piyasa çeşitleri ve firma dengesi analizleri, faktör fiyatları ve genel denge, millî gelir ve istihdam, para ve para politikaları, dış ticaret, ekonomik büyüme, ekonomik dalgalanma ve gelir dağılımının anlatılması amaçlanmıştır.

Türk Dili I;

Türk dilinin dünya dilleri arasındaki yeri, genel özellikleri, yayılma sahası, fonetik özellikleri, Türkçe'nin doğru ve seviyeli kullanılmasının yolları, yazarken ve konuşurken dikkat edilecek temel ilkeler, sözcük, cümle, kelime türleri, kelimelerde ses ve şekil yapıları, anlatımın öğeleri ve anlatım türleri, imla, noktalama ve telaffuz düzeltmeleri, cümle ve fikir sağlamlığı yönünde çalışmalar yapılacak, dilekçe ve yazışmalar anlatılacaktır.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I;

Dünyadaki inkılap hareketleri, Türk inkılabı ve Atatürk'ün inkılapçılık görüşü. Osmanlı Devletinin duraklama-gerileme ve çöküşü. Birinci dünya savaşı neticeleri (Çanakkale Savaşları). Atatürk'ün

Anadolu'ya geçişi, kongreler d6nemi. Faydalı-zararlı cemiyetler. Kurtuluş Savaşı 6ncesinde kurtuluş için hazırlıklar anlatılacaktır.

Akademik Okuma Ve Yazma Becerisi I;

Bu ders 6ğrencinin İngilizceyi verimli okuma ve yazma yeteneğini geliştirmesini sağlamaktadır.

2. Yarıyıl verilen dersler;

Lojistik İlkeleri - II;

Küresel ekonomi, lojistikte 6ng6r6 y6ntemleri, m6şteri hizmeti ve planlama fonksiyonları bu dersin kapsamını oluşturur. Değinilecek olan diğer konular; taşımacılık altyapısı, taşımacılık y6netimi ve ekonomisi ve taşımacılık d6zenlemeleridir. Envanter y6netiminin, antrepo y6netiminin ve lojistik konumlandırmanın çeşitli y6nleri de bu ders içinde işlenecektir.

Y6netim Ve Organizasyon;

Y6netimin kapsamı, y6netimin tanımı, y6netim teorileri. (klasik, neolursalık, durumsallık, modern y6netim yaklaşımları)

Hukuk Bilgisi Ve Ticaret Hukuku;

Bu derste hukuk sistemleri, T6rk hukuk sistemi, hukukun dalları ve kaynakları, T6rk yargı sistemi, yargı kuruluşları ve dava t6rleri, hukukî olaylar, ilişkiler ve işlemler, kişilik kavramı, kişilerin sınıflandırılması ve ehliyetleri, miras kavramı ve kanuni mirasçılar, m6lkiyet hakkı, konusu, kapsamı ve t6rleri, borç kavramı ve s6zleşme t6rleri, ortaklıklar, serbest muhasebecilik ve mali m6şavirlik mevzuatının 6ğretilmesi amaçlanmıştır.

Genel Matematik ve İstatistik;

Bu derste sayılar, cebir, denklemler ve eşitlisizlikler, fonksiyonlar, logaritma, lineer denklem sistemleri ve matrisler, t6rev, integral. İstatistikte temel kavramlar, verilerin toplanması, d6zenlenmesi ve sunulması, merkezi eğilim ve dağılım 6l6leri, indeksler, olasılık kuramı ve tesad6fi değişkenler, regresyon, trend ve korelasyon konuları işlenmektedir.

Bilgisayara Giriş ve Enformasyon Teknolojisi;

Bu derste bilgisayarın tarihi gelişimi, temel kavramları, işletim sistemleri, temel yazılım ve donanım bilgileri, Windows işletim sistemi, Microsoft Ofis Programları (MS Word, MS Excel, MS PowerPoint) ve kullanımları, internet kullanımı anlatılmaktadır.

Türk Dili II;

Türk dilinin morfolojik ve sentaks özellikleri. Cümlede anlama ve fikre doğru yükselirken düşünce ve üslubu kuvvetlendiren yazılı-sözlü çalışmalar. Bir aydın olarak sosyal ve ekonomik hayatta ana dili başarıyla kullanmanın önemi. Yazarken ve konuşurken temel kurallar tartışma ve dinlenme üslubu, bakış tarzı, eleştiri, toplu yerlerde konuşma çalışmaları, roman, hikaye ve fikir esaslarının incelenme, değerlendirilme tarzları, yazışmalar anlatılacaktır.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II;

Bu derste Atatürk dönemi inkılâpları, Türkiye Cumhuriyeti'nin Atatürk dönemindeki dış siyaseti, Atatürk ilkeleri anlatılmaktadır

Akademik Okuma ve Yazma Becerisi II;

Bu ders öğrencinin İngilizceyi verimli okuma ve yazma yeteneğini geliştirmesini sağlamaktadır.

3. Yarıyıl verilen dersler;

Ulaştırma Yönetimi;

Bu ders; öğrencilerin çeşitli taşımacılık modlarını ve bunların özelliklerini detaylı bir şekilde öğrenmelerini sağlar. Taşıma araçları ile çoklu taşıma modu sistemleri konuları tartışılacaktır. Taşımacılığın yönetim ve organizasyonu konuları da dersin kapsamında yer almaktadır.

Materyal Yönetimi;

Öğrencilere; envanter çeşitlerinin temel detayları ve amaçları aktarılacaktır. Temel envanter düzeyleri, ekonomik sipariş miktarı, bağımsız ve bağımlı envanter sistemleri, itme ve çekme sistemleri vaka çalışmaları yardımı ile öğrencilere envanter yönetiminin önemi benimsetilerek işlenecektir.

Tedarik Yönetimi;

Bu dersin temel amacı; tedarik fonksiyonları ve tedarik sistemlerindeki farklılıkları ortaya koymaktır. Miktar, kalite, zaman, fiyat, kaynak gibi satın alma değişkenleri detaylı bir şekilde tartışılacaktır. Tedarikçilerle ilişkiler ve bu konunun tedarik sistemine etkileri de dersin kapsamında yer almaktadır.

Ulaştırma Hukuku;

Taşıma sözleşmeleri. Tarafların sorumlulukları ve sınırları. Zaman aşımı. Kara, hava ve deniz yoluyla eşya taşınması. Taşıyıcının sorumluluğu. Zararın saptanması ve tazmin esasları. Yolcu taşımacılığı hukuku bilgisi.

Liman İşlemleri ve Yönetimi

Seçmeli

4. Yarıyıl verilen dersler;

Lojistik Bilgi Sistemleri;

Temel lojistik bilgi sistemleri ve uygulamaları bu dersin kapsamında tartışılacaktır. Ayrıca; lojistikte elektronik veri değişimi ve elektronik ticaret konularının yanında organizasyon yapısı ve lojistik bilgi sistemlerinin tasarımı da ders kapsamında yer almaktadır.

Tedarik Zinciri Yönetimi;

Bu derste tedarik zinciri boyunca yapılan etkinlikler ve bu etkinliklerin işletmenin rekabet avantajını geliştirecek yönde uygulanması konusu işlenmektedir.

Taşımacılıkta Belgeleme;

Bu derste taşımacılık esnasında, gümrükleme ve ürünlerin sigartalanması sırasında doldurulması gerekli yasal ve uluslararası belgelerin hazırlanması anlatılacaktır.

Dış Ticaret Uygulamaları ve Fiyatlandırma;

Dış ticaret, gümrük ve kambiyo rejimleri ile ilgili temel kavramların bilgisi. Dış ticaret teorilerini kavrayabilme, kambiyo mevzuatı kapsamındaki dış ticaret işlemlerini ve genel kambiyo düzenlemelerini kavrayabilme. Dış ticaret işlemlerinde kullanılan belgeler, teslim ve ödeme şekillerini kavrayabilme. Serbest bölge, kıyı ticareti, ihracata yönelik devlet yardımları, dışarıda işleme rejimi, ikili ve çok taraflı anlaşmalar, Türkiye-AB ilişkilerini kavrayabilme.

YAŞAR ÜNİVERSİTESİ MESLEK YÜKSEKOKULU - LOJİSTİK PROGRAMI

1. Yarıyıl verilen dersler;

İşletmeye Giriş;

İşletmelerde temel kavramlar, ilkeler ve faaliyetler; işletmelerin yapısı ve türleri; işletmeler içinde ve arasında temel işlemler; iş geliştirme üzerinde tartışmalar.

İktisat;

Ekonominin yapısı, kapsamı ve yöntemleri, arz talep kuramları, ekonomik sistemler ve devletin rolü, devlet müdahalesinin olduğu ve olmadığı piyasalarda üretim teorisi; tüketici davranışları ve fiyatlama uygulamaları.

İşletme Matematiği I;

Giriş, gerçel sayılar, ilişki ve fonksiyonlar bazı özel fonksiyonlar (eşitlikten türetilen fonksiyonlar) doğru, daire, parabol, hiperbol, denklemleri doğru ve doğrusal olmayan eğrilerin işletme ve ekonomiye uygulamaları. Limit, süreklilik, türev, değişim oranı ve marjinal analiz, türev alma kuralları.

Muhasebe İlkeleri;

Muhasebeye temel kavramlar ve yaklaşımlar; temel hesap ilkeleri; kayıt ve defter tutma teknikleri; finansal tabloların analizi.

Bilgi Teknolojisi;

Bilgi teknolojisini etkin kullanma yetenekleri ve imkanlarının sunumu; işletim sistemleri, yazılım, donanım ile internet ve network kullanımı hakkında genel bilgiler, veritabanı yönetimi. Geliştirilmiş teknolojinin tanıtımı, bilgisayarda yetenek ve olanakların rolü ve bütünleştirilmesi; işletme ve iktisatta temel programlara giriş; kişisel bilgisayarlar ve iletişim sistemlerinin temel özellikleri.

İş İngilizcesi I;

Dersin amacı, öğrencilerin işle ilgili yazılı ve sözlü haberleşme konusundaki bilgi ve deneyimlerini arttırmaktır. Bunun için gerekli temel kavramlar, kelime hazinesi ve iç haberleşme biçimleri (mektup, genelge, rapor v.b.g) yoğun olarak verilmektedir.

Türk Dili I;

Dersin amacı öğrencilere Türk dilinin gramer, linguistik yapısı ve temel karakterini öğretmektir. Türk yazarlarının bazı öykü, edebi eser ve şiirleri kullanılarak, Türkçe'nin bir edebiyat dili olarak kullanımı gösterilecektir. Ayrıca, Türk dili ve kültürü ve dilin kültürü ifade etme ve yaymadaki önemi çeşitli örnekler verilerek açıklanacaktır.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I;

Osmanlı Devletinden yeni Türkiye Cumhuriyetinin oluşumu ve nedenleri, Yeni Cumhuriyete ilişkin yapılan devrimler Türk İnkılabına yol açan nedenler ve Kurtuluş savaşının önemli aşamalarının incelenesi, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin dayanağı ve Anayasada yer alan temel ilkelerin bilimsel yorumu

2. Yarıyıl verilen dersler;

Lojistiğe Giriş;

Lojistik, fiziksel dağıtım ve lojistik sistemleri, ürün ve tedarik zinciri yönetimi, sipariş yönetimi ve müşteri hizmetleri, koruyucu ambalajlama ve malzeme taşıma, trafik yönetimi ve ulaştırma modları, envanter yönetimi, dağıtım ve depolama, lojistik ve muhasebe, lojistik ve bilgi teknolojileri, lojistik ve pazarlama, uluslararası lojistik

İstatistik;

Giriş, Verilerin düzenlenmesi; tablolar ve grafikler, frekans dağılım ölçüleri, değişkenlik ölçümlenmesi, olasılığa giriş, olasılık dağılımları, regresyon ve korelasyon analizine giriş

İşletme Matematiği II;

Türev alma kuralları, kapalı türev alma, yüksek mertebeden türevler, birinci derece türevle eğri çizimleri, yüksek dereceden türevler, birinci derece türevler ile eğri çizimleri, konkavlık ve ikinci türev testi, işletme ve ekonomiye uygulamalar, üstel ve logaritmik fonksiyonlar, logaritmik ve üstel fonksiyonların türevleri, bileşik faiz uygulamaları, anti türev alma (belirsiz integral), yerine koyma, kısmi ve kesirlere ayırma yöntemi ile integral, işletme ve ekonomiye uygulamaları, belirsiz ifadeler ve L'Hopital kuralı, iki değişkenli fonksiyonlar, kısmi türevler ve uygulamaları.

Dış Ticaret Mevzuatı;

Türk gümrük, teşvik ve kambiyo mevzuatı ve uygulaması, uluslararası ticarete ihracat ve ithalatta uygulamada +standardizasyon +UCP 500 ve uygulamalar. Uluslararası ticari

ilişkilerde kullanılan belgeler (ticari, resmi belgeler, yükleme, sigorta belgeleri ve diğerleri)

Mesleki Bilgi Teknolojisi;

Lojistikte, bilgi teknolojilerinin mesleki olarak kullanılması; lojistik bilgi sistemleri ile ilgili kavram ve terminolojinin verilmesi; lojistik yazılım paketleri ile uygulamalara giriş

İş İngilizcesi II;

Dersin amacı, öğrencilerin işle ilgili yazılı ve sözlü haberleşme konusundaki bilgi ve deneyimlerini arttırmaktır. Bunun için gerekli temel kavramlar, kelime hazinesi ve iç haberleşme biçimleri (mektup, genelge, rapor v.b.g) yoğun olarak verilmektedir.

Türk Dili II;

Dersin amacı öğrencilere Türk dilinin gramer, linguistik yapısı ve temel karakterini öğretmektir. Türk yazarlarının bazı öykü, edebi eser ve şiirleri kullanılarak, Türkçe'nin bir edebiyat dili olarak kullanımı gösterilecektir. Ayrıca, Türk dili ve kültürü ve dilin kültürü ifade etme ve yaymadaki önemi çeşitli örnekler verilerek açıklanacaktır.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II;

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunu izleyen siyasal, hukuksal, sosyal, ekonomik ve kültürel alanda gerçekleştirilen inkılaplar çok partili hayata geçiş denemeleri, yeni ekonomi politikasının saptanması, Atatürk dönemi dış politikası, Ermeni sorunu, 1938-1945 ve 1945-1950 dönemlerindeki iç ve dış gelişmeler.

3. Yarıyıl verilen dersler;

Hukuka Giriş;

Hukukun temel kavram ve ilkeleri, hukukun kaynağı ve dalları, hukuki muamelelerde özgürlükler, haklar, sorumluluklar ve yükümlülükler, İşletme ve işletmenin yasal ortamı

Dış Ticaret Muhasebesi;

Muhasebenin uluslararası boyutları; uluslararası işletme faaliyetlerinde muhasebe ve raporlama, çokuluslu işletmelerin konsolide edilmiş finansal tabloları, yabancı para birimine çevirme, çifte vergilendirme, çokuluslu şirketlerin yönetsel muhasebe problemleri.

Tedarik Zinciri Yönetimi I;

Kısaca materyal ve bilgilerin bir üretim ve dağıtım sistemi boyunca akışının yönetimi olan tedarik zinciri yönetimine giriş; tedarik, üretim ve teslim sistemleri; tedarik zincirinin planlanması; diğer işletme faaliyetlerinin tedarik zinciri yönetimi üzerindeki etkisi ve karşılıklı ilişkiler

Ulaştırma Yönetimi;

Ulaştırma yaklaşımları ve modları; taşıma sistemleri yönetimi; intermodal taşıma; taşıma maliyetlerinin planlanması ve kombine/intermodal taşıma maliyetleri; taşıma şirketleri, operatörler ve aracı kurumların yönetimi; sürdürülebilir taşıma yönetimi; yolcu taşıma sistemleri.

Seçmeli dersler

4. Yarıyıl verilen dersler;

Ulaştırma Hukuku;

Taşıma sözleşmeleri; tarafların sorumlulukları ve sınırları; zaman aşımı konusu; kara, hava ve deniz yoluyla eşya taşıması; taşıtıcının sorumluluğu; zararın saptanması ve tazmin esasları; yolcu taşımacılığı hukuku

Denizcilik Ulaştırması Yönetimi;

Lojistik yönetimde deniz taşımacılığı; intermodal taşıma ve deniz taşıması; deniz taşıma şirketlerinin yönetimi ve aracı kurumlarla ilişkiler; deniz taşıma maliyetlerinin analizi; deniz taşımacılığında EDI uygulamaları; Türk deniz taşımacılığında yasal çerçeve; uluslararası taşıma sistemleri ve uluslararası antlaşmalar.

Tedarik Zinciri Yönetimi II;

Lojistik planlaması ve tedarik zinciri yönetimi; üretim/satın alma kararları, tedarikçi kontratlarının yapılması, tedarikçilerle ilişkilerin yönetimi; tedarik zinciri yönetimde sipariş süreci ve müşteri hizmetleri düzeyi; tedarik zincirinde depo yönetimi; tedarik zincirinde taşıma kararları; tedarik zinciri yönetimde işbirliği ve çatışmalar; tedarik zincirinde bilgi akışı ve bullwhip etkisi; bilgi teknolojilerinin tedarik zincirinde kullanılması; tedarik yönetimde yasal çerçeve.

Uluslararası İşletmelerde Stratejik Yönetim;

Uluslararası işletmelerde karar verme yöntemleri ve stratejik düşünme analizleri; Çevresel, operasyonel, stratejik görüş ve karar verme süreçlerinin geliştirilmesi.

Terminal İşlemleri ve Yönetimi;

Lojistikte terminallerin rolü. Terminal çeşitleri ve özellikleri. Terminallerde kullanılan taşıma ekipmanları. Terminal işlemleri sistemleri. Lojistik hizmetler ve terminallerde yaratılan katma değer hizmetler (trafik yönetimi, materyal taşıma, depolama, kontrol ve etiketleme, dokümantasyon, iletişim). Terminal bilgi sistemleri ve Elektronik Veri Değişimi (EDI).

Seçmeli Dersler;

Stratejik Düşünme,

Görüşme ve Pazarlık; Stratejik düşünce teorilerinin ekonominin işleyişinde ve işletme yönetiminde karar verme sürecine uygulanması, uzlaşma ve pazarlık süreçleri.

Uluslararası Ulaştırma ve Lojistik;

Uluslararası ulaştırmaya giriş. Uluslararası taşıma modları. Ulaştırma modu seçimi. Ulaştırma maliyetleri. Ulaştırma sistemleri. Çoklu taşıma sistemleri. Çoklu taşıma sistemleri maliyeti. Lojistik sistemleri. Sipariş yönetimi ve müşteri hizmeti. Koruyucu ambalajlama ve malzeme elleçleme. Stok yönetiminin ilkeleri. Dağıtım merkezleri ve depolama. Lojistik maliyetler ve değiş-tokuş dengesi. Bilgi teknolojileri ve elektronik lojistik. Dış kaynaklama ve üçüncü taraf lojistik

Girişimcilik;

Temel kavramlar, girişimciliğin önemi ve gelişimi, girişim özellikleri, iç ve dış girişimcilik, girişimcilikte motivasyon, yaratıcılık, yenilikçilik, buluş, marka ve tasarımların korunması, iş fikirleri, örnek olay incelemeleri.

İşletme Finansı I;

İşletmede finans fonksiyonu; finansal yönetim teknikleri; finansal durum analizleri, işletme sermayesi yönetimi; finansal planlama ve kontrol; nakit yönetimi; işletmenin kurumsal ve uluslararası çevresi, örnek olay çalışmaları.

Uluslararası Satışlar ve Görüşmeler;

Global pazarların çevresi ve işleyişi (ithalat, ihracat, birleşik riskler, yabancı iştirakler, lisans ve anlaşmalar). Farklı ülkelerdeki satış stratejileri ve sistemler. Etkin satış için

gerekli olan ilkeler, satış stratejileri, satıcı davranışı ve satış taktikleri. Satıcı ve alıcı arasında iletişim

Uluslararası Ticari Çevreler;

Uluslararası kurumlar ve ticaret. Uluslararası ticarete sınırların kaldırılması. Bütünleşme ekonomisi, mali uyum ve parasal bütünleşme.

İşletme Finansı II;

Finansal yönetim; finansal sistemin yapısı; sermaye bütçelemesi; sermaye maliyeti ve sermaye yapısı; risk yönetimi; hisse senetleri politikaları ve örnek olay çalışmaları.

Ticaret Hukuku;

Ticaret hukuku kavramı, ticari işletme, ticari iş ve tüccara bağlı işlemler, tüccara bağlı olan işlemler, ticari ünvan konularıyla ilgili yasal usuller ve diğer ticari ünvanlar, ticari kayıtlar, ticari envanterler, haksız rekabet, cari hesaplar, yasal belgeler hukuku, ortaklık hukuku, emre yazılı senetler, sigorta hukuku, deniz ticaret hukuku ve yasal belgeler.

OKAN UNİVERSİTESİ M.Y.O. LOJİSTİK BOLUMU

Küreselleşme sürecinde uluslararası ticaret hacminin artması ile Ulaştırma ve Lojistik sektörü çok büyümüş ve ülkemiz dünyanın 40 ülkesiyle işbirliği yapar duruma gelmiştir. Özellikle Kara Ulaştırma'da 10.000'i aşan çekici filosuyla Türkiye, Avrupa'nın en büyük taşıma kapasitesine sahip ülkesi konumundadır.

Bu programın amacı hizmet sektörünün ihtiyaç duyduğu uluslararası meslek standartlarına uygun nitelikli lojistik elemanların yetiştirmektir. Öğrenciler, tüm işletme disiplinleri ile ilgili bilgilerin yanı sıra Nakliyat ve Gümrükleme mevzuatına özgü temel bilgileri de aldığından, zaman içinde başarıları ölçüsünde ve kendilerini geliştirmelerine bağlı olarak daha üst kademe yöneticiliğine de yükselebileceklerdir. Bu programın öğretim dili Türkçe'dir. İsteyen öğrenciler bir yıl süre ile İngilizce Hazırlık Eğitimi alabilirler. Örgün eğitim olarak açılması planlanan programda staj dönemlerinde öğrenciler lojistik ve nakliyat sektöründe pratik yapma imkanı bulabilecekler ve mezun olduklarında da bu alanlarda istihdam edilebileceklerdir.

İSTANBUL AYDIN UNİVERSİTESİ ANADOLU BİL MYO - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK PROGRAMI

Avrasya'nın lojistik üssü olma konusunda büyük ilerlemeler gösteren ülkemiz, iyi derecede yabancı dil bilen, bilgisayar bilgisi yüksek, müşteri ilişkilerini en üst düzeyde yürütebilecek insan kaynağına ihtiyaç duymaktadır. Uluslararası Lojistik Bölümü'nün temel hedefi işletmelerin küresel faaliyetlerine destek sağlayacak nitelikli mezunlar vermektir. Diğer taraftan dış ticaret, gümrük, taşımacılık ve benzeri konulara hakim insan gücünün mezun edilmesi öncelikleri arasındadır.

Uluslararası Lojistik Programı, çok geniş bir çalışma sahasına sahiptir. Teknolojik gelişmeler, endüstriyel sektörlerde de üretim yöntemlerinin, idari ve mali yönetim anlayışının değişimine sebep olmuştur. Özellikle bilişim teknolojisindeki gelişmeler, işletmelerde birimler arası koordinasyonun etkin ve hızlı bir şekilde sağlanmasına olanak vermiştir. Ancak bu yeni teknolojinin endüstriye uygulanmasında, teknik ve sosyal birçok niteliğe sahip eleman ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Büyük kargo şirketlerinde önemli derecede istihdam olanağı bulunmaktadır.

Ulaştırma ve Lojistik meslek elemanı, üretim, enerji ya da hizmet sektöründe eleman olarak her safhada çok önemli yerler almaktadır. Üretim elemanlarının (malzeme, üretim imkanları, insan) zamanında bir araya getirilmesi, üretimi yapılan ürünlerin son kullanıcıya ulaştırılması faaliyetleri içerisinde, bu bölüm mezunlarının istihdamında çok geniş imkanlar vardır. Çağın gerektirdiği bilgi ve beceriyi kazandırmak üzere hazırlanmış olan dersler, en son teknoloji ve teknikler kullanılarak, hem teorik ve hem de uygulamalı olarak verilmektedir.

Bu programın öğretim dili Türkçe'dir. İsteyen öğrenciler bir yıl süre ile İngilizce Hazırlık Eğitimi alabilirler

1. Yarıyıl verilen dersler;

Genel Ekonomi;

Muhasebenin tanımı ve çeşitleri, temel kavramları, belgeler, defterler, hesap kavramı, Türk Tekdüzen Muhasebe Sistemi, Mali Tablolar ve dönem içi işlemlerin kaydedilerek defterlere kaydı.

Genel İşletme;

İşletmecilik temel kavramları, amaçları, çevreyle ilişki ve sorumlulukları, işletme türleri, işletmecilik ilkeleri, işletmeler arası anlaşma ve birleşme türleri, işletme ve kapasite büyüklükleri, planlama, organizasyon yapılarının belirlenmesi, yönetimde karar verme, örgütsel davranışlar.

Genel Muhasebe**Matematik;**

Sayı sistemleri, mutlak değer fonksiyonu, üstel fonksiyon, logaritma fonksiyonu, fonksiyonlarda limit, türev, belirli ve belirsiz integral hesabı.

Lojistiğe Giriş**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-I;**

Türkiye Cumhuriyetinin ve Anayasanın değişmez ve değiştirilemez ilkelerinin tarih bilinci içinde geleceğe taşınması konunun amacıdır. Bu ders Cumhuriyetin ilke ve değerlerine bağlı, aklını önder kılan, demokrasinin olmazsa olmaz koşulu laiklikten ödün vermeyen bireylerin yetiştirilmesinde vazgeçilmez bir temel taşı olarak programlanmıştır. Türk devriminin Hazırlık Dönemi ve Milli Mücadele, Osmanlı İmparatorluğunun Yıkılışını ve Türk Devrimini hazırlayan nedenlere genel bakış, İşgaller karşısında ülkenin durumu ve M. Kemal Paşa'nın Tepkisi, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşu, Büyük Taarruz, Mudanya'dan Lozan'a, Eğitim ve Kültür alanlarında milli mücadele.

Bilgisayar -I**Beden Eğitimi-I/Güzel Sanatlar-I****Türk Dili-I;**

Dilin, insan aklının ürünü olduğunu kavrayabilme, Türk dilinin yapısal özelliklerini ve zenginliğini kavrayabilme, yazılı anlatımda başarılı olmanın yollarını kavrayabilme, araştırma, okuma ve bilgilenme kabiliyetlerini geliştirebilme.

Yabancı Dil-I;

Öğretilen yabancı dili doğru olarak anlayabilme, okuyabilme ve konuşabilme.

2. Yarıyıl verilen dersler;

İstatistik;

İstatistik kavramı, tanımsal istatistik, birinci derecede ve ikinci derecede karakteristikler, ihtimaller, regresyon-korelasyon analizleri.

Depolama ve Envanter Yönetimi;

Profesyonel anlamda depo yönetimi, uygun teslimat ve yerleşim, düşük maliyetli alan kullanımı, malzemelere en hızlı erişim, uygun malzeme rotasyonu, güvenlik ve depolanan mallarda esneklik yönetimi. Tedarik zincirinin başındaki malzeme ile sonundaki mamullerin nerede nasıl stoklanacağına yönetimi, bu kararların maliyetlere etkileri.

Fiziksel Dağıtım Kanalları ve Planlaması;

Tedarikçiler – Üreticiler – Müşteriler arasındaki malzeme hareketlerinin planlanması, taşıma araçlarının ve zamanının programlanması, JIT (Just in Time – Tam Zamanında) programlama sistemi.

Genel Hukuk**Üretim,Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi;**

Ulaştırma sektörünün tanıtımı, Kara, Hava ve Deniz Taşımacılığına giriş, Lojistiğe giriş, Ulusal ve Uluslararası Lojistik, İşletmelerin lojistik firmalarından beklentileri, Lojistik içerisinde nakliye, depoculuk ve üretim kavramlarının yeri.

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi-II;

Kurtuluş mücadelesi, Sakarya savaşı, Büyük taarruz, Mudanya'dan Lozan'a Cumhuriyetçilik ve Halifelik, takriri sükûn dönemi ve demokrasi, milliyetçilik, laiklik ilkesi, Türkiye'nin gündemi.

Bilgisayar-II**Beden Eğitimi-I/Güzel Sanatlar-I****Türk Dili-II;**

Günlük hayattaki yazılı anlatım türleri konusunu tanıyabilme, noktalamanın yazılı anlatımdaki önemini kavrayabilme, doğru anlatımın kişisel ve toplumsal iletişimdeki önemini kavrayabilme, araştırma, okuma ve bilgilenme kabiliyetlerini uygulayabilme.

Yabancı Dil-II;

Öğretilen yabancı dili doğru olarak anlayabilme, okuyabilme ve konuşabilme.

3. Yarıyıl verilen dersler;**Toplam Kalite Yönetimi ve Lojistik;**

Pazarda rekabet için kalite yönetimi, Kalite standartları, ISO 9001' de Üretim Yönetimi, Toplam Kalite Yönetimi için firmanın kalite yönetimi şemaları, Günlük işlemlerde kalite geliştirme, ISO 9000 Belge çalışmaları

Girişimcilik**Pazarlama İlkeleri****Mesleki İngilizce-I****Uluslararası Ulaştırma, Gümrük, Sigorta;**

Uluslararası ticaret ve ulaştırmaya genel bakış, bilgi teknolojileri, Uluslararası ticarete ödeme şekilleri, taşıma şekilleri, riskler, sigortalar, gümrük mevzuatları ve işlemleri

Tedarik Yönetimi**Tedarik Zinciri Kurma ve Yönetme;**

Orta ve uzun menzilli dağıtım planlarının ve basit üretim hatlarının yer ve maliyet özellikleri göz önüne alınarak kurma kararları, ikmal kararları fizibilitesi hazırlama, yayılma stratejilerinin belirlenmesi ve uygulanması kararları.

4. Yarıyıl verilen dersler;**E-Ticaret;**

Globalleşme ve bilgisayarlı iletişimin gelişmesi ile ortaya çıkan elektronik ticaret kavramı, gerekli koşullar ve bu tür ticaretin muhasebeye getirdiği özellikler.

Mezuniyet Projesi

Lojistik ve İnsan Kaynakları;

İnsan kaynakları yönetimi kavramı, amacı ve işlevleri, Liderlik özelliklerinin incelenmesi, ulusal ve uluslararası iletişim ve çatışmaların yönetimi, grup dinamiklerinin uyarılması, uluslararası pazarda proje ekiplerinin teşvik yöntemlerinin incelenmesi.

Lojistikte Globalleşme;

Uluslararası Pazarlama, Uluslararası Üretim ve Uluslararası Nakliyenin ortak bileşenleri, Uygun Pazar, Uygun Üretim Yeri ve Uygun nakliye biçimlerinin seçimi

Mesleki İngilizce-II

Müşteri İlişkileri Yönetimi (CRM)

Yönetim ve Organizasyon

Diğer Dersler;

Hukukun Temel Kavramları; Hukukun temel kavramları, toplumsal yaşamı düzenleyen kurallar, hukukun kaynakları, hakkın tanımı, kazanılması, kullanılması, korunması ve kaybedilmesi.

Ekonomi; Ekonominin konusu ve kapsamı, temel kavramları, talep ve arzın genel esasları, fiyat teorisi, GSMH, milli gelir, istihdam, para politikası, ekonomik kalkınma ve büyüme.

Uluslararası Ticarete Genel Kavramlar; Uluslararası ticaretin genel tanımı, Yurt içi mevzuat (1567 sayılı yasa, 32 sayılı karar ve diğer Türk Parası kıymetini koruma kararları ve ekleri), Yurt dışı mevzuat (MTO 500 sayılı broşür, MTO 522 sayılı broşür, MTO 560 sayılı broşür [INCOTERMS]), dış işlemler ile ilgili diğer tanımlar, banka muhabir ilişkileri, ithalat ve ihracat faaliyetlerinde uygulanan işlem türleri ve bunların genel açıklamaları.

İşletme Finansı; Finansal yönetime giriş, finansal planlama, denetim, finansman kaynakları, fon kaynaklarının maliyetleri, kâr payı dağıtım politikası, döner ve sabit varlıklara yatırım.

Satın Alma ve Pazarlama Yönetimi; Tedarik zincirinin pazar içindeki yeri, toplu alımların maliyetlerdeki etkilerinin incelenmesi, tedarik zincirinin özellikleri ve yaşam döngüsü, pazar ağları, ortaklıktan ticarete alıcı satıcı ilişkileri.

Türkiye’de Lojistik; Dünya üzerinde büyük gelişme gösteren lojistik faaliyetlerin Türkiye’deki gelişimi, Türkiye’nin lojistik üs olma yolunda gelişmeler, avantajları, dezavantajları ve gelecekteki beklentiler.

Yönetim Muhasebesi; Maliyetleme sistemine genel bakış, Yönetim için karar destek sistemlerinin oluşturulması, tam ve değişken maliyetleme sistemleri, Üretme veya satın alma kararları, satın alma ve satıp teslim etme arasındaki faaliyetlerin içeride gerçekleştirilmesi ya da lojistik firmalarında yaptırılması kararlarının verilmesi için gerekli veri analizlerinin yapılması.

Uluslararası Finansman; Uluslararası Para Sistemi, Uluslararası Para Piyasaları, Faiz ve Döviz Kredisiz Swapları, Dış Ticaretin Finansmanı ve Dış Ticaret Belgeleri, Yabancı Sermaye Yatırımları, Uluslararası Finans Kuruluşları, Özel Ticaret Anlaşmaları.

Veri Analizi ve Araştırma Yöntemleri; İstatistiksel karar analizine giriş, beklenen değer, olasılık dağılımları, örnekleme yöntemi ve dağılımları, tahmin ve hipotez testleri

Mezuniyet Projesi / Staj; Mezuniyet için en az 25 günlük 2 staj zorunlu tutulacaktır. Stajını başarı ile tamamlayanlara önlisans diplomaları verilecektir. Ortalaması önceden saptanacak düzeyi tutmayan öğrenciler bir mezuniyet projesi ile yükümlü tutulacak ve proje kurulu tarafından projenin başarısı onaylanınca mezun olabileceklerdir.

Bunların dışında lojistik eğitimi veren diğer meslek yüksek okulları aşağıdaki gibi sıralanabilir.

- **ÇAG UNİVERSİTESİ M.Y.O.**
- **KAVRAM M.Y.O**
- **İSTANBUL TİCARET UNİVERSİTESİ M.Y.O**
- **Beykoz Lojistik MYO (TURLEV)**

2. TÜRKİYE'DE LİSANS EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTELERİN LOJİSTİK PROGRAMLARI VE DERS İÇERİKLERİ

ANKARA ATILIM ÜNİVERSİTESİ - İŞLETME FAKÜLTESİ - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK ve TAŞIMACILIK BÖLÜMÜ

Web: http://www.atilim.edu.tr/adaylar/uluslararasi_lojistik.htm

Adres: ATILIM ÜNİVERSİTESİ Kızılcaşar Mahallesi, 06836 İncek Gölbaşı - Ankara - Türkiye

Telefon : +90 (312) 586 80 00 Pbx

Yeni açılan bir bölüm olduğu için ders programına ulaşamamıştır.

İSTANBUL BEYKENT ÜNİVERSİTESİ - İKTİSADİ İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK ve TAŞIMACILIK BÖLÜMÜ

WEB: <http://www.beykent.edu.tr/>

Adres: Şişli Ayazağa kampüsü - Şişli Ayazağa Mahallesi Hadım Kuru Yolu Mevkii Şişli, İstanbul

Tel: (0212) 444 1997 **Faks:** (0212) 867 50 66

1. Yarıyıl verilen dersler;

Ekonomi I

Matematik

İşletmeye Giriş

Lojistiğin Temelleri I

İngilizce Dinleme ve Konuşma Becerilerini Geliştirme

Türkçe I

2. Yarıyıl verilen dersler

Ekonomi II

İşletme ve İktisat İstatistiği

Lojistiğin Temelleri II

İngilizce Okuma ve Yazma Becerilerini Geliştirme

Türkçe II

Bilgi Teknolojisi

Lojistik Pazarlamanın Prensipleri

3. Yarıyıl verilen dersler

Finansal Muhasebe

İş ve Çalışma Hayatı İçin Hukuk I

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I

Bilimsel Yöntemler ve Araştırma Teknikleri

Lojistikte Sayısal Yöntemler I

İşletme Lojistiği Yönetimi

İleri Mesleki İngilizce I

4.Yarıyıl verilen dersler;

Örgütsel Davranış

Finansal Yönetim

İş ve Çalışma Hayatı İçin Hukuk II

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II

Lojistik Bilişim Sistemleri ve e-Lojistik

Lojistikte Sayısal Yöntemler II

İleri Mesleki İngilizce II

5. Yarıyıldan verilen dersler;

İnsan Kaynakları Yönetimi

Operasyon Yönetimi

Turizmin Prensipleri

Deniz ve Kara Nakliye Sigortacılığı

Tedarik Zinciri Yönetimi

Taşımacılık Yönetimi I

II. Yabancı Dil I

6. Yarıyıl verilen dersler;

İş Süreci Analizi

Uluslararası Lojistik Modelleme

Envanter Yönetimi ve Depolama

Taşımacılık Yönetimi II

II. Yabancı Dil II

Seçmeli I

7. Yarıyıl verilen dersler;

Denizcilik Lojistiği

Uluslararası Yük Kuralları ve Düzenlemeleri I

Denizcilik Hukuku

II. Yabancı Dil III

Seçmeli II

8. Yarıyıl verilen dersler

Lojistikte ve Tedarik Zincirinde Yaratıcılık

Havacılık Lojistiği

Uluslararası Yük Kuralları ve Düzenlemeleri II

II. Yabancı Dil IV

Seçmeli III

İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ - UYGULAMALI BİLİMLER YÜKSEKOKULU - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK ve TAŞIMACILIK BÖLÜMÜ

WEB: <http://www.arel.edu.tr>

Adres; Kemalpaşa Mahallesi, Halkalı Caddesi No:101 34295 Sefaköy - Küçükçekmece

İstanbul - Türkiye **Tel;** (0212) 540 96 96 **Faks;** (0212) 540 97 97

Yeni açılan bir bölüm olduğu için ders programına ulaşamamıştır.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ - ULAŞTIRMA ve LOJİSTİK YÜKSEKOKULU - ULAŞTIRMA ve LOJİSTİK BÖLÜMÜ

Web: <http://ulyo.istanbul.edu.tr/>

Tel:0212 473 7070 / 19203

1. Yarıyıl verilen dersler;

İşletme Yönetimine Giriş

İktisat

Matematik I

Yabancı Dil I
Türk Dili I
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I
Bilgisayar Uygulamaları

2. Yarıyıl verilen dersler;

Yönetim organizasyon
Hukukun Temel Kavramları
Muhasebeye Giriş
Ulaştırma Ekonomisi
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II
Yabancı Dil II
Türk Dili II

3. Yarıyıl verilen dersler;

İstatistik
Ulaştırma ve Lojistik Terminolojisi
Taşımacılık Sistemlerine Giriş
Örgütsel Davranış
Güzel Sanatlar / Beden Eğitimi
Pazarlama İlkeleri
Ticaret Hukuku
Ulaştırma İşletmelerinde Muhasebe

4. Yarıyıl verilen dersler;

Lojistik Yönetimi
Hizmet Pazarlaması
Yönetim Muhasebesi
İstatistik Analiz
İşletme Finansına Giriş
Güzel Sanatlar II/ Beden Eğitimi II

5. Yarıyıl verilen dersler;

Taşıma Operasyonları
Toplam Kalite Yönetimi
Türkiye ve AB Ulaştırma Mevzuatı I

Terminal Planlaması ve Yönetimi

İşletme Finansı

Sayısal Yöntemler

6. Yarıyıl verilen dersler;

İnsan Kaynakları Yönetimi

Kombine Taşımacılık

Şebeke Oluşturma ve Fiziksel Dağıtım

Türkiye ve AB Ulaştırma Mevzuatı II

Nakliyede Sorumluluk I

Yönetim Bilişim ve Haberleşme Sistemleri

7. Yarıyıl verilen dersler;

Havayolu Taşımacılık Politikaları (S)

E-Ticaret (S)

Lojistik Modelleme (S)

Havayolu Pazarlaması (S)

Tedarik Zinciri Yönetimi

Nakliyede Sorumluluk II

Ulaştırma Sektöründe Uluslar arası Sözleşmeler

Ulaştırma Politikaları

Ticketing (S)

Havalimanı Yer Hizmetleri (S)

Gümrük ve Transit İşlemleri

8. Yarıyıl verilen dersler;

Depo Tasarımı ve Yönetimi

Ulaştırma Sektöründe Vergi ve Yatırım Mevzuatı

Küresel Ulaştırma Projeleri

Stratejik Yönetim

Uluslar arası Ödeme ve Teslim Şekilleri (S)

ADR(S)

Hava Kargo Satış(s)

Havayolu Yönetimi(s)

Lojistik Yazılım Uygulamaları(s)

İZMİR EKONOMİ ÜNİVERSİTESİ - İKTİSADİ İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ - LOJİSTİK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ

Web: <http://dlim.ieu.edu.tr/>

e-mail:tuncdan.baltacioglu@ieu.edu.tr

Tel; (232) 488 81 13 - (232) 279 25 25

Dersler:

Lojistik İlkeleri I;

Bu dersin amacı lojistik, planlama ve kontrol süreçlerini tanımlamak ve anlamlandırmaktır. Ders süresince lojistiğin temelleri ve operasyonel entegrasyon alanları incelenirken, tedarik zinciri yönetimi bağlamında bitmiş ürünlerin hareketi ve stoklanması üzerinde durulacaktır. Enformasyon fonksiyonelliği ve tahmini ile müşteri hizmeti yeterliği de bu dersin konuları arasındadır.

Lojistik İlkeleri II;

Bu ders Lojistik İlkeleri I dersinin devamı niteliğinde olup tedarik zinciri ilişkileri, nakliye altyapısı, antrepo yönetimi, elleçleme ve paketleme gibi konuları içerir. Dersin amacı, lojistiğin işletme stratejilerinin oluşturulmasına ve lojistik işlemlerin başarıyla gerçekleştirilmesine katkısının kavranmasını sağlamaktır

Dağıtım Kanalları ve Tedarik Zinciri Yönetimi;

Bu dersin ana amacı bütünleştirici yönetsel konular; dağıtım kanalları ve tedarik zinciri yönetimde karşılaşılan güçlükler hakkında daha derin bir bakış açısı geliştirmektir. Dersin diğer amaçları ise kanal problemlerini tanımlayan ve çözmeye yarayan pazarlama stratejilerini göstermek, müşterinin sürekli değişen ihtiyaçlarına cevap vermek için dağıtım kanallarının nasıl tasarlanması ve yönetilmesi gerektiğini araştırmak ve kapsamlı olarak tedarik zinciri yönetimi öğrencilere aktarmaktır. Endüstriyel pazarlarda ilişki yönetimi; tedarik zinciri üyeleri arasında koordinasyon, işbirliği, çatışma ve güç ilişkileri bu dersin kapsamı dâhilinde olacaktır. Ders kapsamında vaka çalışmalarından ve makalelerden yararlanılacaktır.

Lojistik Planlama ve Modelleme I;

Bu ders fabrika içi lojistik faaliyetlerinin planlanması ve modellenmesini ele almaktadır. Derste işlenen konular tahmin yöntemleri, imalar ortamı ve üretim sistemleri, iş akış tasarımı, zaman etüdü, üretim hattı dengeleme, çizelgeleme ve imalatta kalite güvencesini kapsamaktadır.

Lojistik Planlama ve Modelleme II;

Lojistikte maliyet düşürme ve hizmet kalitesini artırma teknikleri bu derste işlenecektir. Lojistik sistemlerin tasarımı, envanter yönetimi, depo tasarımı ve operasyonları, tesis konumlandırılması ve yük taşımacılığında karşılaşılabilecek uzun, orta ve kısa vadeli kararlarında yöneylem araştırması tekniklerinin kullanılması vurgulanacaktır. Küme örtüleme, gezgin satıcı ve araç rotalama problemleri gibi temel konular işlenerek öğrencilerin ileri düzey modelleme bilgisi geliştirilecektir. Karmaşık lojistik karar problemlerinin çözümü için matematik programlama ve sezgisel algoritmalar, ilgili bilgisayar uygulamaları eşliğinde tanıtılacaktır.

Taşımacılık Mevzuatı ve Belgeleme;

Bu dersin içeriği, güncel taşımacılık problemlerinin kavranması; günümüz hukuki yapısı içinde taşımacılık organizasyonu ile bunlara bağlı olarak teknoloji tarihi ve endüstrinin gelişmesi esnasındaki sosyal ve siyasi şartların incelenmesi; taşımacılık düzenlemeleri ve mevzuatı; nakliye maliyetlerinin karakteristik özellikleri ile nakliye ve hizmet modlarına göre oransal profilleri; ulusal ve uluslararası dokümantasyon; taşımacılığın ithalat-ihracat boyutu ile Avrupa Topluluğu ve diğer önemli birliklerde taşımacılıkla ilgili konulardan oluşmaktadır. Ayrıca; derste Deniz Yoluyla Mal Nakliyesi (Deniz Taşıma Hukuku) ve Hava Taşımacılığı Mevzuatı incelenecektir. Hava taşımacılığında ise Varşova Konvansiyonu ile Sivil Havacılık Kanunu ana yasal yapılar olarak ele alınacaktır. Bunlara ek olarak, Birleşik Taşıma Sözleşmeleri (CCC) üzerinde durulacaktır. Avrupa Birliği düzenlemeleri ve ICC INCOTERMS konuları da yine bu ders kapsamında incelenecektir. Uluslararası tahkim ve yargı konuları, değinilen diğer konular arasındadır.

Taşımacılık Yönetimi;

Bu ders; taşımacılık yönetimine giriş niteliğindedir. Lojistik yönetiminin kapsam ve amaçlarını, farklı taşımacılık sistemlerinin kapsam ve önemini, düzenleme mevzuat ve maliyet sistemine girişi ele alır. Ayrıca, taşımacılık sistemi organizasyonunun yönetsel boyutlarını kapsamaktadır. Taşımacılık altyapısı, taşıma hizmetlerinin tedarikçileri, yasal düzenlemeler, taşımacılıkta karar verme süreçleri ile trafik departmanı ve bu departmanın sorumlulukları bu ders içinde incelenir.

Lojistikte Simülasyon;

Bu ders, öğrencilerin lojistik yönetimi yeteneklerini geliştirmenin yanında onlara başarılı lojistik faaliyetler gerçekleştirmek için gerekli olan bilgi ve becerileri uygulama imkanı sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Simülasyon ve modellemeye giriş, temel teori ve kavramlar, güncel modellerin analizi ile lojistik araştırması için teknik ve araçlar üzerinde durulacaktır. Bu ders,

lojistik ile ilgili dinamik iş çevresindeki değişimleri etkileyen özellikli konuları içerir. Ders esnasında öğrenciler, benzetim modelleri kurma ve bunları analiz etme amacıyla, henüz yeni edindikleri benzetim bilgisini uygulama imkanına sahip olacaklardır. Ayrıca, öğrenilen model geliştirme kavramlarını tanımlamak amacıyla gerçek hayata dair vaka analizleri ile karşılaşacaklardır.

Countertrade ve Offset Yönetimi;

Bu ders lisans öğrencilerine karşılıklı ticaret ve takas yöntemleri ile ilgili konuları öğretmek amacıyla düzenlenmiştir. Countertrade ve Offset yönetimi dersi küresel tedarik, satın alma ve uluslararası ticaret&finansman konularını da içermektedir. Dersin içeriğinde, ülkeler bazında countertade ve offset yönetimi uygulamaları incelenecektir (Türkiye dahil olmak üzere).

Satınalma ve Envanter Yönetimi;

Bu ders, envanter kontrolü ve dağıtım fonksiyonları kapsamında malzeme tedariki, satınalma kapsamı ve hedefleri, satınalma yapısı ve organizasyonu, satınalma değişkenleri olan nitelik, nicelik, zaman, fiyat, kaynak, satınalma yönetimi uygulamaları, satınalma sistemleri ve bunların kontrol işlemlerini; malzemenin üretim merkezindeki akışını kontrol etmek ve müşterilere dağıtmak konusundaki firma işlemleri ile ilgili stratejik ve taktiksel kararları, süreç ile ilgili temel bilgileri, fonksiyonlar arası entegrasyonu (koordinasyon ve kontrol), üretim sistemlerinin performansını geliştirmek ve teknoloji ve işlemler ile rekabet etmek için uygulanan stratejiler ile ERP (Veri tabanlı üretim sistemleri), Eş zamanlı mühendislik, Tam zamanında üretim (JIT), Toplam Kalite Yönetimi (TQM), Değişim Mühendisliği, Kalite Fonksiyon Göçerimi, Senkronize Üretim gibi güncel konuları içerir.

Lojistik Bilgi Sistemleri;

Bu ders lojistik ve taşımacılık fonksiyonlarının başarıyla gerçekleştirilmesi için gerekli yazılım ve donanım desteğinin temel öğelerini içermektedir. Ekipman, personel, tesis, veri ve yazılım gibi tüm sistemlerin ihtiyaç duyacağı alanlarda, otomasyon, bilgisayar uygulamaları ve veritabanı desteği vurgulanacaktır. Ayrıca lojistik ve taşımacılık yönetiminde kullanıldığı şekliyle MIS (Yönetim Bilişim Sistemleri) uygulamaları ve kavramları da bu dersin kapsamında ele alınacaktır.

Stratejik Lojistik Yönetimi;

Bu ders; stratejik sorunlar ve çevrenin analizi, hedef belirleme ve belirli çevrede belirlenen hedeflere ulaşabilmek için kaynak dağılımının belirlenmesi konusunda öğrencilerin

bilgilenmesini amaçlamaktadır. Dersin temel konuları ağ tasarımı, insan kaynakları, örgüt ilişkileri, örgütsel stratejiler ve ölçümler, hedefler ve standartlar olarak belirlenmiştir. Sınıf içi tartışmalar lojistik işlemlerinde entegrasyon ve kıyaslama konularını kapsamaktadır. Öğrencilerin dersle ilgili bir projeyi hazırlayıp, dönem sonunda teslim etmeleri ve sunmaları gerekmektedir.

Şebeke Optimizasyonu;

Bu ders ağ (şebeke) akışları ve bunlara bağlantılı konuların teori ve pratiğe bağlı olarak incelenmesini hedefler. Ağ (şebeke) akış problemleri birçok alanda görülebilir. Ders içeriğinde taşımacılık, lojistik, üretim ve proje yönetimi gibi alanlarda ağ (şebeke) optimizasyon (en iyileme) uygulamaları yapılacaktır.

Tedarik Zinciri Yönetimi;

Bu dersin temel amacı tedarik zinciri stratejileri geliştirmeyle ilgili bütünlüklü yönetimsel sorunları ve mücadeleleri derinlemesine anlamayı geliştirmektir. Bu dersi alan öğrenciler lojistiğin işletme stratejilerinin oluşumundaki ve tedarik zinciri işlemlerinin yürütülmesindeki önemini anlayacak ve geliştireceklerdir. Bu ders ayrıca, tedarik zinciri yönetimi, segmental konumlandırma, katma değer hizmetler, sipariş yönetimi, depolama, mal taşıma hizmetleri ve paketlemenin yanı sıra lojistik operasyon bölgelerini ve bunların karşılıklı ilişkilerini anlamayı geliştirmeyi hedeflemektedir.

Kentsel Lojistik;

Günümüzde artan şehir nüfusuna karşın hızlı ve etkin şehir lojistiği uygulamaları oldukça önemlidir. Dersin içeriğinde şehir lojistiğinin hızlı ve etkin yapılması için gerekli olan faktörler incelenecektir. Ayrıca dünya şehirlerinden bazı uygulamalarda dersin içeriği arasındadır.

Ters Lojistik;

Kaynakların yeniden kullanılması ve geri dönen malların elleçlenmesi iş hayatında oldukça önem kazanmış durumdadır. Ters lojistik dersi kapsamında; ters lojistik faaliyetleri, ürün yaşam dönümü yönetimi, ters lojistikte kullanılan bilgi teknolojileri ve konsolidasyon yaklaşımı, atık ve hurda yönetimi gibi konular ele alınacaktır.

Perakende Yönetimi;

Perakende yönetimi dersi, pazarlama ve operasyonel stratejilerden perakendeciler/ hizmet sağlayıcıların pazarla bağlantı kurabilmeleri için ne şekilde faydalanabileceklerini inceleyen bir derstir. Perakende pazarlama karmaşıklık ile ilgili seçilmiş konular perakendecilerin değişen pazar

koşullarında ne şekilde rekabetçi avantaj sağlayabileceğini gösterecektir. Perakende sektöründe kar elde etmek için gerekli olan faktörler ders kapsamında ayrıca incelenecektir. Ayrıca, uluslararası perakendecilikle ilgili konular ve örnekler de incelenecektir.

Enerji Dağıtımı;

Dersin amacı enerji dağıtımı için gerekli olan teknoloji, süreç ve politikaların incelenmesi ve lojistik açıdan enerji dağıtımı konusunun analiz edilmesidir. Enerji dağıtımında karşılaşılan sorunlar ve bunların çözümüne yönelik olan analizler dersin kapsamı içerisindedir.

Yalın Tedarik Zinciri Yönetimi;

Ders yalın yönetim, lojistikte yalın yaklaşım, yalın tedarik zinciri yönetimi, yalın tedarik zincirinin içsel ve dışsal amaçlarının incelenmesi ve yalın lojistik kavramları gibi konular içerir.

Tedarik Zincirinde Risk Yönetimi;

Bu dersin içeriğinde tedarik zinciri yönetiminde karşılaşılan risklerin sınıflandırılması, riski yönetmek için alınan önlemlerin detaylı olarak incelenmesi amaçlanmaktadır. Buların haricinde tedarik zincirinde riski yönetebilmek için sigortanın rolü ve önemi vaka çalışmaları ve pratik uygulamalarla öğrencilere aktarılacaktır

Terminal İşlemleri ve Yönetimi;

Dersin içeriğinde konteyner terminallerinin detaylı incelenmesi, konteyner terminallerinde yapılan lojistik faaliyetlerin analizinin yapılması ve konteyner terminallerinin birbirleriyle kıyaslama esasına dayanarak karşılaştırılması yer almaktadır. Dersi alan öğrenci, konteyner terminallerindeki bütün işleyiş sürecini öğrenecek ve önemli bir ulaşım şekli olarak deniz taşımacılığının tedarik zinciri içerisindeki yerini daha iyi kavrayabilecektir.

Lojistikte Uygulamalı Atölye I;

Sektörden uzman konuşmacılar derse davet edilecektir. Böylece öğrenciler, gerçek iş hayatı uygulamaları hakkındaki bilgi kaynağına ulaşma fırsatı yakalamış olacaklardır. Grup çalışmalarını geliştirmek amacıyla, öğrencilere işlenen konularla ilgili grup projeleri verilecektir. Bu gruplara belirli konular verilecek ve projenin hazırlanması esnasında sektör çalışanlarıyla yapılacak yüzyüze görüşmeler sonucunda elde edilecek bilgilerin kullanılması istenecektir.

Lojistikte Uygulamalı Atölye II;

Bu ders Lojistikte Uygulamalı Seminer II dersinin devamı niteliğindedir.

Yönlendirilmiş Araştırma;

Bu ders, lisans öğrencisinin dersi veren öğretim elemanı ile birlikte karar verdiği bir konuda yazacağı makaleyi / projeyi içeren bir derstir. Dersin içeriği, dersi seçen öğrencilerin sayısına bağlı olarak farklılık gösterebilir.

Bilgi Güvenliği Yönetimi;

Ders içeriğinde genel olarak bilgisayara dayalı bilgi sistemleri ve güvenliği, sistem yapısı, bilgi sistemlerinin ve güvenliğinin geliştirilmesinde kullanılacak araçlar, iletişim ve ağ sistemleri ve güvenliği gibi konular ele alınacaktır.

Deniz Taşımacılığı Yönetimi;

Bu ders ile öğrenciler deniz taşımacılığının ticari tarafını tanıyacaklardır. Gemi taşımacılığı yönetiminin teori ve bilgisini tartışmak, ve gemi sahipliği olan veya operasyonlarda bulunan kurumların çalışmalarını incelemek bu dersin kapsamı içindedir. Bu derste konteynır taşımacılığı, düzensiz seferli gemi taşımacılığı, hat trafiği şirketleri, terminal yönetimi, navlun ücretleri, yolcu seferleri, endüstriyel ve özel taşımacılar, şimdi uygulanan ve gelecekte uygulanması muhtemel deniz taşımacılığı uygulamaları ayrıntılı bir şekilde incelenecektir.

Lojistikte Güncel Konular;

Serbest piyasa ekonomisinde lojistiğin rolünü anlatmak ve güncel konulara bağlı olarak bütünleşik lojistik hizmetleri incelemek dersin içeriği arasında yer almaktadır. Dersi alan öğrenciler, akademide ve iş hayatında var olan lojistikle ilgili son güncel gelişmeleri ve konuları öğrenme şansını bulacaklardır.

Deniz Ticaret Hukuku;

Deniz Ticaret Hukuku deniz üzerinde yürütülen ticari ilişkileri düzenleyen hukuk dalıdır. Dersin içeriğinde genel olarak gemi, gemi sicili, navlun sözleşmeleri, denizde yolcu taşıma sözleşmesi, kurtarma ve yardım ve gemi alacaklısı hakkı gibi konular ele alınacaktır.

Hava Taşımacılığı;

Ders hava taşımacılığına giriş niteliğindedir. Hava taşımacılığının operasyonel konuları ve lojistikle ilgili analizleri ve hava taşımacılığının hava yolları, hava alanları, hava trafik yönetimi gibi konuları içerir.

Antrepo Yönetimi ve Modelleme;

Bu ders temel olarak; antrepo yönetiminin prensipleri, antrepo ve fiziki dağıtımın lojistikteki yeri, antrepo yönetiminde yönetimsel fonksiyonlar, antrepo tipleri, antrepo yapısı, antrepo yeri seçimi

ve antrepo faaliyetleri, antrepo tasarımı ve düzeni, ağ yönetimi, malzemelerin depolanması, envanter yeterliliğinin sağlanması, antrepo güvenliği, etkililik ve verimin ölçülmesi, ambalajlama ve taşıma sistemleri ve yasal konuları içerir. Ayrıca, bilgisayar destekli bilgi sistemleri, karar destek sistemleri, optimizasyon modelleri, simülasyon, ileri istatistik, ticari lojistik yazılımları aracılığıyla antrepo modellemesi üzerinde durulacaktır.

Lojistik Yönetiminin Yasal Çerçevesi;

Bu ders, lojistik alanda çalışan iş adamının yönetsel karar alma değişkenleri üzerinde durur. Yasal çevre (işletme şekilleri, ulusal/uluslararası hukuk ve organizasyonlar, ulusal/uluslararası anlaşmazlıkların çözümü), ticari işlemler (satış anlaşmaları, banka finansmanı, akreditif), ticaret hukuku (GATT/WTO, tarifeler, NAFTA), temel dış ticaret belgeleri ve dökümantasyonu gibi konuları içermektedir. Ayrıca, derste Deniz Yoluyla Mal Nakliyesi (Deniz Taşıma Hukuku) ve Hava Taşımacılığı Mevzuatı incelenecektir. Hava taşımacılığında ise Varşova Konvansiyonu ile Sivil Havacılık Kanunu ana yasal yapılar olarak ele alınacaktır. Bunlara ek olarak, Birleşik Taşıma Sözleşmeleri (CCC) üzerinde durulacaktır. Avrupa Birliği düzenlemeleri ve ICC INCOTERMS konuları da yine bu ders kapsamında incelenecektir. Uluslararası tahkim ve yargı konuları, değinilen diğer konular arasındadır

Taşımacılık Yönetimi ve Modelleme;

Bu ders; temel olarak taşımacılık yönetiminin prensipleri, dağıtım ve nakliyenin lojistik sürecindeki yeri, taşıma sistemleri, nakliye modları ve intermodal taşımacılık, nakliye maliyetleri, nakliye operatörleri ve araçları, taşımacılık yasaları, nakliye işlemleri ve dökümantasyonu, kent taşımacılığı, e-ticaret ve müşteri hizmetlerinin nakliyedeki rolü gibi konuları ele alır. Bilgisayar destekli bilgi sistemleri, karar destek sistemleri, optimizasyon modelleri, simülasyon, ileri istatistik, ticari lojistik yazılımları aracılığıyla nakliye modellemesi üzerinde durulacaktır.

Tedarik Zinciri Proje Yönetimi;

Bu ders proje yönetimi ve aktiviteleri için gerekli olan temeli ve beceriyi öğrencilere kazandırmayı amaçlamaktadır. Proje yönetiminin araçları ve teknikleri olan kritik yol methodu (CPM), program değerlendirme ve inceleme tekniği (PERT) ve ticari bir proje yönetimi yazılımı bu ders kapsamında ayrıntılarıyla incelenecektir. Bu dersten öğrenilecek bilgiler tedarik zinciri ve fabrika içi proje yürütmede öğrencilere büyük kolaylıklar sağlayacaktır.

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi;

Bu ders; lojistik fonksiyonlarının ve tedarik zinciri faaliyetlerinin planlanması ve yönetimi konularını içermektedir. Ders süresince; fiziki dağıtım ve lojistiğe giriş, lojistik sistemleri, ürün ve

lojistik, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi, sipariş yönetimi ve müşteri hizmetleri, koruyucu ambalajlama ve taşıma sistemleri, envanter yönetimi prensipleri, dağıtım merkezleri ve antrepolar, lojistik maliyetleri, bilişim teknolojileri ve elektronik lojistik, üçüncü parti lojistik hizmetleri, tedarikçi seçimi ve geliştirilmesi, talep yönetimi, hızlı tepki, stratejik ittifaklar, performans ölçümleri üzerinde durulacaktır. Ayrıca, satın almanın bütünleştirilmesi, materyal yönetimi ve çok firmalı lojistik planlama gibi konular tartışılacaktır.

Tedarik ve Satın Alma Yönetimi;

Bu ders, satın alma ve tedarikle ilgili stratejik konuları içermektedir. Satın alma ve tedarik süreçlerinin anlaşılması; örgütsel kavram, politika ve ilişkiler; maliyet/fiyat analizi, değer analizine dair araç ve teknikler, stratejik satın alma ve tedarik kavramları, tedarikçi seçimi, gelişimi ve değerlendirilmesi, tedarikçi kalitesi, küresel tedarik kavramları, bir örgütün tedarik yapısının yönetiminde kullanılan metod ve teknikler üzerinde durulacaktır. Ayrıca, firmaların faaliyetleri ve rekabetçi stratejilerinde satın alma ve tedarikçinin rolü, satın almanın kapsamı, amaçları, yapısı ve organizasyonu, satın alma değişkenleri: nitelik, nicelik, zaman, fiyat, kaynak; satın alma yönetimindeki uygulamalar, satın alma sistemleri, denetim ve personel, işletmelerde satın alma ve tedarik yönetimi konuları tartışılacaktır.

Uluslararası Ticaret Yönetimi;

Bu ders uluslararası ticaret finansmanını, uluslararası ticarete hangi enstrümanların nasıl kullanıldığını, işlemlerin nasıl gerçekleştiğini ve dokümantasyonun rolü üzerine odaklanmıştır. Bu derste ayrıca uluslararası yük taşımacılığı, konsolidasyon, ihracat paketleme gerekleri, gümrük, terminal operasyonları, taşıma modu seçimi, ve taşıyıcı seçimi gibi konulara odaklanılacaktır. Bu ders katılımcılarına spesifik bir kargo için gerekli olan planlama, satın alma, uluslar arası taşıma, elleçleme ve paketleme gereklerini öğretecektir.

Bu ders kapsamındaki diğer konular ise;

- Avrupa, Asya, Amerika gibi değişik ülkelerdeki lojistik sistemleri etkileyen yasal , kültürel, yapısal ve politik faktörlerin incelenmesi
- Global operasyonların gereklilikleri ve strateji geliştirme, yerel ve uluslar arası tedarik zinciri operasyonlarındaki benzerlikler ve farklılıklar

Tedarik Zinciri Lojistiği-Strateji ve Uygulamalar;

Bu ders, tedarik zinciri lojistiği kavramlarına ait strateji ve uygulamaları içermektedir. Öğrenciler, ders esnasında tedarik zinciri yönetimi ile ilgili vaka analizleri ve simülasyon uygulamaları gerçekleştireceklerdir. Bu ders ile öğrencilerin; takım çalışması, iletişim ve işle ilgili becerilerinin

geliştirilmesi de amaçlanmaktadır. Strateji ve uygulamalar temel olarak; satın alma, üretim, lojistik ve taşımacılık gibi bütünleşik tedarik zinciri konularında gerçekleştirilecektir.

Envanter Sistemleri;

Bu ders envanter planlaması ve kontrolünde karşılaşılan problemlere odaklanmakta ve bu problemlerin çözümü için matematik modellere ağırlık vermektedir. Bu derste öğrenciler statik – dinamik modeller ile deterministik ve stokastik talep sistemlerini incelemenin yanı sıra tedarik zinciri odaklı güncel problemler ve çözüm yollarına da odaklanacaklardır. Bu dersin kapsamında öğrenciler envanter simülasyon yapacaklar ve böylelikle tedarik zincirindeki gerçek problemlerin farkına varacaklardır ve öğrendiklerinin ışığında çözüme ulaşmaya çalışacaklardır.

Tedarik Zinciri ve Lojistikte Simülasyon;

Bu ders tedarik zinciri ve lojistik sistemlerinin kesikli olay simülasyon modelleri ile analizi için bir giriş dersi niteliğindedir. Ders rastlantısal değişken oluşturmak, oluşturulan rastlantısal sayıların test edilmesi, dağılımları verilere uydurmak ve çıktı analizi konularını içermektedir. Öğrenciler bu ders boyunca ticari bir simülasyon yazılım paketini kullanacaklar ve tedarik zinciri ve lojistik problemleri için simülasyon modelleri geliştireceklerdir.

Hesap Tablosu Temelli İş Modelleri Tasarımı;

Birçok şirkette, hesap tablosu yazılımı bulunmakta ve büyük ölçüde kullanılmaktadır. Karar analizi, simülasyon, optimizasyon tekniklerinden yönetsel problemlere kadar birçok konu bu dersin kapsamı içerisindedir. Öğrenciler bu derste güncel iş modelleri analizine yardımcı olacak hesap tablosu modellerini oluşturma ve sunma yeteneklerini geliştireceklerdir.

Tedarik Zinciri ve Lojistikte Bilgi Sistemleri;

Bu ders bilgi sistemlerinin tedarik zinciri ve lojistik fonksiyonlarındaki rolüne odaklanacaktır. Dersin konuları strateji, tedarik zinciri ve bilgi sistemleri seçimi, MRP, DRP, ERP, tedarikçi ilişkileri yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, bilgi sistemleri taşımacılık,/depolama/ dağıtım, karar destek sistemleri, izleme teknolojileri, RFID, EDI, elektronik ticaret, tedarik zinciri performans kriterlerini içermektedir.

Liman Yönetimi: Planlama ve Operasyonlar;

Bu derste modern limanlarda gerçekleştirilen operasyon ve fonksiyonların, planlamaların, yerleştirme ve düzenlemelerin net bir şekilde anlaşılması sağlanacaktır. Bu dersle uluslararası deniz taşımacılığının karmaşıklığı araştırılacak; deniz taşımacılığı ekonomisi ve teknolojisi,

liman yönetimi, liman performansı, deniz taşımacılığı hukuku, liman hukuku ve deniz kanunları işlenecektir.

Tedarik Zincirinde Değişim Yönetimi;

Bu ders organizasyonel değişim yönetiminin rolü ve süreçlerine odaklanmaktadır. Değişim türleri, değişim ihtiyacının tanımlanması, ve değişim yönetimi süreçleri incelenecektir. Dersin konuları tedarik zinciri süreçlerinin yeniden tasarımı ve ilgili araç ve tekniklerin uygulamalarını içermektedir. Bu ders tedarik zinciri yeniden tasarımına ve süreç yeniden yapılanmasına sistematik bir bakış açısı getirmeye yardımcı olacaktır.

Dağıtım Kanalları ve Perakende Yönetimi;

Bu dersin ana amacı dağıtım kanalları yapısı ve tasarımı hakkında ayrıntılı bilgi sağlamaktır. Bu ders ayrıca, kanal üyeleri arasındaki ilişkilere ve olası çatışmalara da odaklanmaktadır.

- Pazar erişim stratejileri: Kanal tasarımı ve yönetimi
- Hizmet çıktı talepleri
- Son kullanıcıların taleplerini karşılamak için kanal yapısı optimizasyonu
- Varolan kanal stratejisindeki talep ve arz yönlü boşlukları değerlendirmek
- Kanal koordinasyonu
- Dağıtım kanallarında çatışma yönetimi
- Pazarlama kanalında tedarik zinciri yönetimi
- Dağıtım kanalında güç ve kanal ortakları davranışı

Tedarik Zinciri Yönetiminde Güncel Konular;

Bu ders güncel tedarik zinciri konularını kapsayacaktır.

- Sürdürülebilirlik ve Tedarik Zincirleri- Ters Lojistik, Kapalı Devre Tedarik Zincirleri
- Tedarik Zinciri Yönetiminde Risk ve Güvenlik
- Kurumların Sosyal Sorumlulukları ve Tedarik Zinciri Yönetiminde Etik Konular
- Tedarik Ağlarının Globalleşmesi
- Tedarik Zinciri İlişkileri
- Kategori Yönetimi
- Tedarik Zinciri Ağ Tasarımı (Politik ve yasal belirsizlik ortamlarında)
- Toplam Kalite Yönetimi ve Altı Sigma

Yalın, Çevik ve Hibrid Tedarik Zincirleri;

Bu derste yalın, çevik ve hibrid tedarik zincirleri incelenecektir. Pazar yapısındaki, endüstrideki ve ürünlerdeki farklılıklar nedeniyle değişiklikler gösteren tedarik zinciri konseptleri bu dersin

kapsamında analiz edilecektir. Tedarik zincirinde erteleme, erteleme maliyetleri ve kazançları, siparişe göre yapılanma, kitlesel özelleştirme, fonksiyonel – yenilikçi ürünler, verimli - hızlı cevap veren tedarik zincir stratejileri, erteleme için süreç tasarımı, konuları bu ders kapsamındadır.

Dönem Projesi;

Dönem projesinin konusu öğrencinin kendisi tarafından belirlenir. Lojistikte ilgili olarak yapılan konu seçiminin ; öğrencinin akademik danışmanı tarafından onaylanması şarttır. Öğrencinin mutlaka projenin hazırlanma sürecinde akademik danışmanı ile birlikte irtibatlı olması şarttır. Amaç, öğrencinin akademik anlamda belirlediği bir konuda proje hazırlamasıdır.

Yüksek Lisans Tezi;

Tez aşamasında, öğrenciler lojistik faaliyetlerle ilişkili bir konuda tez yazarak o konuda derinlemesine bilgi sahip olurlar. Öğrenciler bu aşamada tez danışmanlarıyla koordineli olmak durumundadırlar.

Tedarik Zinciri Stratejisi ve Yönetimi;

Bu ders, tedarik zinciri üyesi organizasyonlar için rekabetçi stratejinin temel unsuru olan bütünleşik tedarik zinciri yönetimi hakkında kapsamlı yaklaşımı içerir. Temel konular; lojistik yönetimi, bilgi sistemleri ve teknolojileri, örgütsel ilişkiler ve küresel sorunlardır. Tüm ürün/hizmet tedarik sistemlerindeki müşteri ile tedarikçi ilişkileri, tedarik zinciri yönetimi ve stratejileri ile bunların güncel firmalar açısından önemi üzerinde durulacaktır. Ayrıca, tedarik zinciri yönetiminin temel bileşenleri ile ilgili teknik bilgi ile bu bilginin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi için gerekli analitik ve yönetim becerileri üzerinde durulacaktır. Değişen tedarik sistemi kavramları ve teknikleri ile bunların kısıt ve fırsatları yanında ileri tedarik sistemlerinin etkili faaliyetleri için gerekli olan firmalar arası stratejiler tartışılacaktır. Öğrenci tarafından seçilen ve ilgili öğretim üyesi tarafından onaylanan yönlendirilmiş araştırmalar ve projeler yürütülecektir.

Bütünleşik Tedarik Zinciri Modellemesi ve Tasarım;

Bu ders, tedarik zinciri tasarımına dair sistematik yaklaşım kavramını ve temel tedarik zinciri modelleme tekniklerini içerir. Etkili tedarik zinciri tasarımı ve yönetimindeki modelleme teknikleri; mevcut modelleme uygulamaları, tedarik zincirinde bilgi akışı ve fiziksel akışın entegrasyonu, operasyonel planlama ve envanter yönetimi, modelleme sistemi ve uygulamalarına örgütsel uyum konuları üzerinde durulacaktır.

Bu ders ayrıca, tedarik zinciri araç ve tekniklerinin uygulanması, faaliyet yapısı olarak tedarik zinciri ağı, kaynak yapısı olarak tedarik zinciri ağı, tedarik zinciri ağında etkinlik ve değer

yaratımı konularını vurgulamaktadır. Öğrenciler, kendi çalışmalarında tedarik zinciri modellemesi ve tasarımına dair teknik ve yaklaşımları öğrenme ve uygulama fırsatına sahip olacaklardır.

Lojistikte Simülasyon;

Bu ders, öğrencilerin lojistik yönetimi yeteneklerini geliştirmenin yanında onlara başarılı lojistik faaliyetler gerçekleştirmek için gerekli olan bilgi ve becerileri uygulama imkanı sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Simülasyon ve modellemeye giriş, temel teori ve kavramlar, güncel modellerin analizi ile lojistik araştırması için teknik ve araçlar üzerinde durulacaktır. Bu ders, lojistik ile ilgili dinamik iş çevresindeki değişimleri etkileyen özellikli konuları içerir. Ders esnasında öğrenciler, simülasyon modelleri kurma ve bunları analiz etme amacıyla, henüz yeni edindikleri simülasyon bilgisini uygulama imkanına sahip olacaklardır. Ayrıca, öğrenilen model geliştirme kavramlarını tanımlamak amacıyla gerçek hayata dair vaka analizleri ile karşılaşacaklardır.

İSTANBUL MALTEPE ÜNİVERSİTESİ - İKTİSADİ İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ - ULUSLAR ARASI TİCARET ve LOJİSTİK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ

WEB: <http://www.maltepe.edu.tr/akademik/fakulteler>

Adres: Maltepe Üniversitesi, 2008 Marmara Eğitim Köyü 34857 Maltepe/ İSTANBUL

Tel: (0216) 626 10 50 Pbx **Fax:**0216 626 10 70

Yeni açılan bir bölüm olduğu için ders programına ulaşamamıştır.

OKAN ÜNİVERSİTESİ - İKTİSADİ İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK BÖLÜMÜ

WEB: <http://www.okan.edu.tr/tr>

1. Yarıyıl verilen dersler

Ekonomi-I

İşletmeye Giriş

Matematik I

İngilizce I

Türk Dili I

Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi I

2. Yarıyıl verilen dersler

İşletme

Sosyoloji

Matematik Iı

İngilizce Iı

Türk Dili Iı

Davranış Bilimlerine Giriş

Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi 2

Bilgisayara Giriş

3. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik İlkeleri I

Muhasebe I

İşletme Yönetimine Giriş

Finansa Giriş

Hukuka Giriş

İnsan Kaynakları Yönetimi

Yabancı Dilde Okuma Ve Konuşma

İstatistiğe Giriş

4. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik İlkeleri 2

Vergi Hukuku

Finansal Yönetim

Pazarlama

Risk Yönetimi

Uygulamalı İstatistik

Mesleki İngilizce I

5. Yarıyıl verilen dersler

Satınalma Ve Envanter Yönetimi

Deniz Ticaret Hukuku

Türk Vergi Sistemi

Uluslararası Pazarlama
Uluslararası İktisat
Araştırma Yöntemleri
Uluslararası Ticaret Ve Lojistik Sigorta
Mesleki İngilizce 2

6. Yarıyıl verilen dersler

Uluslararası Taşımacılık Sistemleri
İşlemler Yönetimi
Borçlar Hukuku
Gümrük İşlem Ve Uygulamaları
Dış Ticaret Politika Ve Uygulamaları
Uluslararası İlişkiler
İş Hayatı İçin Yabancı Dil
Seçmeli Yabancı Dil

7. Yarıyıl verilen dersler

Navlun Mevzuat ve Düzenlemeleri
Lojistik Bilgi Sistemleri.
Tedarik Zinciri Yönetimi
Stratejik Lojistik Yönetimi
Teşvik Mevzuatı
E- Ticaret
Seminer Proje

8. Yarıyıl verilen dersler

Uluslararası Lojistik
Uluslararası Taşıma Sözleşmeleri
Sunum Ve Raporlama
Pazarlama Stratejileri
Süreç Yönetimi

YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ - TİCARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ - ULUSLAR ARASI LOJİSTİK ve TAŞIMACILIK BÖLÜMÜ

WEB: <http://www.yeditepe.edu.tr>

Adres: İnönü Mah. Kayışdağı Cad. 26 Ağustos Yerleşimi 34755 Kadıköy – İstanbul

Tel: (0216) 578 00 00 (pbx)

1. Yarıyıl verilen dersler

İktisat'a Giriş I

Ekonomi için Analiz I

Tedarik Zinciri Yönetimine Giriş ve Lojistik I

Akademik Okuma ve Yazma

Uygarlık Tarihi I

Bölüm Seçmeli

2. Yarıyıl verilen dersler

İktisat'a Giriş II

Ekonomi için Analiz II

Tedarik Zinciri Yönetimine Giriş ve Lojistik II

Uygarlık Tarihi II

Bölüm Seçmeli / Serbest Seçmeli

3. Yarıyıl verilen dersler

Finansal Muhasebe

Lojistik ve Pazarlam Yönetimi

Türk Dili ve Edebiyatı I

Zorunlu Bir Yabancı Dil I

İşletme İstatistiği I

Bölüm Seçmeli

4. Yarıyıl verilen dersler

İşletme Muhasebesi

İşletme İstatistiği II

Entegre Global Lojistik

Staj I

Türk Dili ve Edebiyatı II

Zorunlu Bir Yabancı Dil II

Bölüm Seçmeli

5. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik ve Nakliye Mevzuatı I

Tedarik Zinciri Bilgi Sistemleri I

Finansal Yönetim

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I

Zorunlu Bir Yabancı Dil III

Bölüm Seçmeli

6. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik ve Nakliye Mevzuatı II

Tedarik Zinciri Bilgi Sistemleri II

Staj II

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II

Zorunlu Bir Yabancı Dil IV

Bölüm Seçmeli

7. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik Planlama ve Modelleme Teknikleri

Bölüm Seçmeli

8. Yarıyıl verilen dersler

Mezuniyet Tezi

Bölüm Seçmeli

Seçmeli dersler

İşletme Yönetiminin Temelleri

İşletme Etiği'ne Giriş

Ekonomik Coğrafya I

Uluslararası İşletmeye Giriş

Davranış Bilimlerinin Temelleri

Ekonomik Coğrafya II

Pazarlamaya Giriş

Satınalma, Depolama ve Dağıtım

Uluslararası İktisat

Avrupa Ekonomileri I
Uluslararası Pazarlama
Yönetim Bilimi
Avrupa Ekonomileri II
Havayolu Yönetimi I
Uygulamalı Araştırma Yöntemleri
Taşımacılık Pazarları ve İş Geliştirme
Asya Ekonomileri I
Hizmet Pazarlaması
İthalat-İhracat Yönetimi
Taşımacılık Sistemleri ve Teknolojileri
Gemicilik ve Uluslar arası Lojistik
Karşılaştırmalı İthalat-İhracat Mevzuatı ve Gümrükler
Taşımacılık Hizmet Pazarlaması
Havayolu Yönetimi II
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Yönetiminde Güncel Konular
Maliyet Muhasebesi
Asya Ekonomileri II
Varış Noktası Yönetimi
Kargo Yönetimi
Liman ve Terminaller
Havaalanı Yönetimi
E-İş
Üretim ve Verimlilik Yönetimi
Lojistikte Güvenlik ve Risk Yönetimi
Envanter Finansmanı, Satın Alma ve Lojistik
Lojistik ve Dağıtım Yönetimi
Uluslararası Lojistik Yönetimi
Lojistik ve Özel Madde Taşımacılığı
Kombine Taşımacılık
Denizcilik Yönetmelik ve Sigortaları
Nakliye Ekonomisi
E-CRM
Hava Kargo Yönetimi
Lojistik ve Taşımacılık Yönetiminde Seçilmiş Konular
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Yönetiminde Güncel Konular

**GİRNE AMERİKAN ÜNİVERSİTESİ (KKTC-GİRNE) - DENİZCİLİK ve ULAŞTIRMA
YÜKSEKOKULU - ULAŞTIRMA ve LOJİSTİK BÖLÜMÜ**

WEB: <http://www.gau.edu.tr/turk/>

Adres: Girne Amerikan Üniversitesi, Üniversite Caddesi, P.K. 5, Karmi Kampüsü,
Karaoğlanoğlu, Girne / KKTC

Tel: +90 (392) 650 2000

Yeni açılan bir bölüm olduğu için ders programına ulaşılammıştır.

3. TÜRKİYE'DE YÜKSEK LİSANS EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTELERİN LOJİSTİK PROGRAMLARI VE DERS İÇERİKLERİ

İZMİR DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ - LOJİSTİK MÜHENDİSLİĞİ ANA BİLİM DALI - [Lojistik Mühendisliği Tezli Yüksek Lisans](#) ve [Lojistik Mühendisliği Tezsiz Yüksek Lisans \(İkinci Öğretim\)](#)

Web: <http://www.fbe.deu.edu.tr>

Tel; 4538197

1. Yarıyıl verilen dersler

[Taşıma Hukuku](#)

[Differential Equation Applications in Logistics](#)

[Lojistikte Olasılık ve İstatistik Yöntemler](#)

[Logistics Systems](#)

[Transportation Systems](#)

[Lojistik Operasyonları Yönetimi](#)

[Lojistik Sistemlerin Tasarımı ve Analizi](#)

[Urban Network Analysis](#)

[Şehirsel Yerleşme Alanlarında Lojistik Planlama](#)

[Lojistik ve Çevre İlişkileri](#)

[M.Sc. Seminar](#)

[M.Sc. Research](#)

[M.Sc. Thesis](#)

[Applied Mathematics \(II. Öğretim\)](#)

[Numerical and Approximate Methods \(II.Öğretim\)](#)

2. Yarıyıl verilen dersler

[Liman ve Terminal İşletmeciliği](#)

[Industrial Applications of Simulation](#)

[Lojistik Tesisler ve Süreçler](#)

[International Logistics](#)

[Supply Chain Management](#)

[Lojistik Bilgi Sistemleri ve Teknolojileri](#)

[Operations Research in Supply Chains](#)

[Transportation Flow Models](#)

[Taşıyıcı Sistem Analizi](#)

[Lojistikte İşletme Stratejileri](#)

[Veri Madenciliği](#)

[M.Sc. Seminar](#)

[M.Sc. Research](#)

[M.Sc. Thesis](#)

[Applied Mathematics \(II. Öğretim\)](#)

[Numerical and Approximate Methods \(II.Öğretim\)](#)

Mezuniyet Şartları:

598 M.Sc.Research (Uzmanlık Alanı Dersi) ve 599 M.Sc.Thesis dersine 2. yarıyıldan itibaren kayıtlamak zorunludur. 596 M.Sc. Seminar dersini danışman belirlendiği tarihten itibaren kalan 3 yarıyılık ders alma süresi içinde, alıp başarmak zorunludur. Bu dersler kredisizdir. - (Öğrenci danışmanının onayı ile MAT501 Applied Mathematics (3 0 0) veya MAT 502 Numerical and Approximate Methods (3 0 0) veya LOG 501 Differential Equation Applications in Logistics (3 0 0) derslerinden birini zorunlu olarak alması gerekir. Öğrencinin zorunlu olarak alması gereken bu ders danışmanınca ders kayıtlarında mutlaka Enstitüye bildirilir.)

GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ - [Pazarlama ve Lojistik Yönetimi İkinci Öğretim Tezsiz Yüksek Lisans Programı](#)

WEB: <http://sbe.gsu.edu.tr>

Adres : GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ - SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ - Çırağan Cad.
No: 36 34357 Ortaköy / İstanbul **Tel :** 0(212) 227 44 80 (15 hat) 266 / 267 / 265

1. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik Yönetimi

Pazarlama İlkeleri

Yönetim Muhasebesine Güncel Yaklaşımlar

Yönetim Organizasyon

Pazarlama Yönetimi

Kantitatif Yöntemler

2. Yarıyıl verilen dersler

[Lojistik ve taşıma mevzuatı](#)

Lojistik planlama ve tedarik zinciri yönetimi

[Uluslararası pazarlama yönetimi](#)

Dönem Projesi

Stratejik Perakende Yönetimi

[Uluslararası Ticaret](#)

[E-pazarlama ve E-lojistik](#)

ISTANBUL UNIVERSİTESİ - SOSYAL BİLİMLER ENSTİTUSU - LOJİSTİK YONETİMİ VE ULASTIRMA TEZSİZ YUKSEKLİSANS PROGRAMI

Web Mail www.iie.istanbul.edu.tr

Programın Amacı;

Küreselleşme sürecinin gittikçe hızlandığı ve kurumlar arası rekabetin tedarik zincirleri arasındaki rekabete dönüşmeye başladığı bir ortamda; 21. yüzyılın en fazla gelişme göstermesi beklenen üç önemli iş kolundan biri olan ve ülkemizde de hızla gelişen lojistik sektöründe; tedarik zinciri yönetiminin temel ilkelerine, stratejilerine ve tekniklerine vakıf, analitik düşünme, problem çözme ve karar verme yetenekleri ile donanmış yönetici adayları yetiştirmektir.

Programın Süresi ve Yeri

Program üç yarıyıldan tamamlanacak şekilde ve toplam 30 kredi olarak düzenlenmiştir. Bir yarıyıl 14 haftadan oluşur ve her dersin kredi değeri 3 saattir.

Program, İstanbul Üniversitesi'nin Avcılar Kampüsü'nde İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü'nde hafta içi 19:00-22:00 saatleri arasında yapılır.

Programa Kabul

Adayların programa kabulü için lisans diplomasına sahip ve Akademik Personel ve Lisansüstü Eğitimi Giriş Sınavı (ALES) girmiş olmaları gerekir. İlan edilmiş kontenjanlara göre adayların programa yerleştirilmeleri, Enstitü tarafından yapılan giriş sınavları sonucu gerçekleştirilir.

Öğretim Yöntemleri

Programda, katılımcıların uygulamada karşılaşılan sorunlara çözüm bulma, gerekli bilgileri araştırma, sistematik ve analitik düşünme, başkalarını dinleme, onların fikir ve görüşlerinden yararlanma, birarada çalışma, etkili konuşma ve ikna etme gibi iş hayatında başarı için vazgeçilmez nitelik ve yeteneklerinin geliştirilmesine yönelik olarak, teorik ve uygulamalı bilgilerin yanısıra, başta örnek olay (vak'a) tartışması olmak üzere, rol oynama, işletme oyunu, çoklu ortam sunumları, bilgisayar uygulamaları, grup ve proje çalışmaları, konferanslar ve benzeri değişik eğitim yöntem ve tekniklerinden yararlanır.

Diploma

Programdaki derslerini ve dönem projesini yönetmelikte belirtilen başarı koşullarına göre tamamlamış öğrencilere İstanbul üniversitesi Rektörü ve İşletme İktisadı Enstitüsü Müdürü tarafından imzalanan "Yüksek Lisans" diploması verilir.

Programda Yer Alan Dersler

1. Yarıyıl verilen dersler

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi

Taşımacılık Tipleri ve Uygulamaları

Küresel Lojistik ve Dış Ticaret

Lojistik ve Kalite Yönetimi

2. Yarıyıl verilen dersler

Kombine Taşımacılık

Lojistik Taşıma ve Gümrük Mevzuatı

Tedarik ve Stok Yönetimi

Tedarik Zincirinde Optimizasyon

3. Yarıyıl verilen dersler

Depo ve Dağıtım Merkezi Yönetimi

Lojistik sistemlerde modelleme

Proje

BAHCESEHIR UNIVERSITESI - FEN BILIMLERI ENSTITUSU - Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi

İletişim: algun@bahcesehir.edu.tr, 0212 381 0555

Web; www.bahcesehir.edu.tr

Program Özellikleri

Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans programı Türkçe yürütülen, tezli ve tezsiz seçenekleri olan bir programdır. Toplam 30 kredilik 10 ders ile proje çalışmasından oluşan tezsiz program iki yarıyıldadır, toplam 21 kredilik 7 ders ile seminer ve tez çalışmasından oluşan tezli program ise iki yarıyıl ve bir yaz dönemi sonunda tamamlanabilir. Programlar ortalama olarak normal koşullarda üç yarıyıldadır tamamlanabilmektedir. Firmalarda çalışan öğrencilere,

geniş bir alanda bilgi birikimi edinmelerini sağlamak amacıyla tezsiz program, akademik çalışma yapmak ve belirli konularda derinleşmek isteyen öğrencilere ise tezli program önerilmektedir.

Programın Amaçları Ve Hedef Kitleleri

Tedarik Zinciri ve Lojistik Yüksek Lisans Programı, günümüzde küreselleşmenin de etkisiyle önemi giderek artan lojistik ve daha ötesinde işletmeleri birbirlerine bağlayan her türlü mal, hizmet, bilgi ve para akışlarını tek elden yönetmeyi planlayan tedarik zinciri kavramını, sektörde bu alanda çalışmak isteyenlere ilk elden aktarmayı planlayan ve bu anlamda sektörün gereksinimlerine yanıt vermeyi hedefleyen bir programdır. Klasik olarak dağıtım ve nakliye işlemleri ifade eden, çoğu kez işletmeler arasındaki faaliyetlere yönelik lojistik kavramı, günümüzde işletmelerin kendi iç faaliyetlerini de kapsayan ve rekabetin firmalar değil tedarik zincirleri arasında gerçekleştiği bir ortamda tedarik zinciri yönetimi boyutuna taşınmıştır. Program, hem tedarik zinciri üzerinde yer alan firmaların hem de bu zincirin çalışmasına katkıda bulunan lojistik firmalarının ihtiyaç duyacağı niteliklere yönelik olarak tasarlanmış bir programdır. Tedarik Zinciri ve Lojistik Yüksek Lisans Programı ana disiplinleri ne olursa olsun, belli bir alanda lisans derecesi olan yeni mezunlara ve bilişim ile ilişkili sektörlerde halen çalışan ancak uzmanlıklarını akademik altyapıyla güçlendirip kendilerine katma değer yaratmak isteyenlere dinamik ve modüler bir program yapısı ile üst düzey eğitim olanağı sunmaktadır. Zorunlu program derslerinin yanı sıra seçmeli dersler ile adaylar istedikleri konuda akademik bilgilerini artırmaktadırlar.

Program dersleri Enstitümüz kadrosunda bulunan akademik öğretim üyelerinin yanı sıra endüstride çalışan ve akademik olan uzman kişilere de yer vermektedir. Böylece gerçek uygulama ile akademik bilgiler bir araya getirilmiş olup adaylara daha yararlı olunmaya çalışılmaktadır.

Programın hedef kitesini her sahada tedarik ve lojistik ile ilgili aktivitesi olan firmalarda çalışan veya çalışmak isteyenler, tedarik ve lojistik konusunda yöneticilik ve planlama yapanlar oluşturmaktadırlar. Adayların bilgisayar programlarını kullanabilmeleri, temel matematik ve endüstri mühendisliği derslerini almaları bir avantaj sağlayacaktır ama olmazsa olmaz koşulu değildir.

Program Yapısı

Tezli program, beş tanesi kısıtlı seçmeli ders grubundan olmak üzere yedi tane kısıtlı veya teknik seçmeli ders ile zorunlu tez ve seminerden; tezsiz program ise altısı kısıtlı ve ikisi teknik seçmeli ders grubundan olmak üzere on ders ile zorunlu proje çalışmasından oluşur. Teknik seçmeli veya serbest seçmeli dersler başvuranın uzmanlık tercihi, altyapısı ve ilgi alanlarına bağlı olarak program koordinatörü tarafından belirlenmektedir.

Zorunlu Dersler;

Seminer (Tezli Program için)

Yüksek Lisans Tezi (Tezli Program için)

Proje (Tezsiz Program için)

Kısıtlı Seçmeli Dersler:

(Tezsiz program için aşağıdaki derslerin tümü, Tezli program için en az beş tanesi)

İstatistik Veri Analizi ve Karar Alma

Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi

Üretim ve İşlemler Yönetimi

Lojistik Uygulamalarının Yasal Çerçevesi

Satın Alma Yönetimi

Nakliye ve Dağıtım İşlemlerinin Yönetimi

Teknik Seçmeli Dersler (En az iki tane):

Lojistik Kalite Yönetimi

Lojistik ve Üretim Bilişim Sistemleri Yönetimi

Tedarik Zinciri Tesis Planlama ve Ağ Tasarımı

Hizmet Operasyonlarının Yönetimi

Lojistik Sözleşmelerinde Uluslararası Tahkim

Lojistik Sözleşme Yönetimi

Tedarik Zinciri için Tasarım

Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi Özel Konuları

KARA HARP OKULU - MALZEME TEDARİK VE LOJİSTİK YÖNETİMİ - YÜKSEK LİSANS PROGRAMI VE DERS KAPSAMLARI

Web: www.kho.edu.tr/enstitu

Bu program kapsamında verilen dersler, uygulamalar ve tez çalışmaları ile; öğrencilere lojistik ve malzeme yönetimi konularını hem ulusal hem de uluslar arası düzeyde entegre olarak ele alabilme yeteneği kazandırılması, askeri birim ve birliklere etkili bir malzeme ve mühimmat akışı sağlanması konusunda karar verme, problem çözme ve araştırma yapabilme kabiliyetlerinin

artırılması ve bu alanda sıkça başvuru alan stok kontrol, depolama, ulaştırma, dağıtım yöntem ve tekniklerini kullanma becerisi kazandırılması amaçlanmaktadır.

Malzeme-Tedarik ve Lojistik Yönetimi Programı; Türk Silahlı Kuvvetlerinin lojistik ve malzeme ihtiyaç sistemine makro yaklaşım, ordu ve kolordu seviyesinde stratejik planlama, programlama ve kontrol yanında, mikro yaklaşım, tabur ve bölük seviyesinde operasyonel ve taktik karar alma faaliyetlerini kapsamaktadır. Programın alt disiplinleri; genel lojistik planlama, strateji belirleme, ihtiyaç planlaması, dağıtım ve ulaştırma süreçlerini ele alan Lojistik Yönetimi ve belirlenen ihtiyaçların dış ya da iç kaynaklardan tedarik süreçlerini ele alan Malzeme/Tedarik Yönetimi bilim dallarından oluşmaktadır

Lojistik Yönetimi Bilim dalında verilen dersler;

Dağıtım Yönetimi

Depolama ve Yerleştirme

E-Devlet

Global Lojistik

İleri Lojistik Sistemler Analizi ve Tasarımı

İşletme Lojistiği

Lojistiğin Temelleri ve Stratejileri

Lojistik Bilgi Sistemleri Yönetimi

Lojistik Hukuku

Lojistik Planlama ve Politikası

NATO Lojistiği

Satınalma ve Lojistik Stratejisi

Sistem Mühendisliği ve Konfigurasyon Yönetimi

Ulaştırma Yönetimi

Malzeme Tedarik Yönetimi Bilim dalında verilen dersler;

Bilgi Yönetimi

E-Devlet

Global Lojistik

Malzeme - Tedarik Yönetimi

Malzeme Hazırlık Yönetimi

Malzeme ve Test Geliştirme

Satın Alma Araştırma ve Görüşmeleri

Satınalma ve Lojistik Stratejisi

Sistem Mühendisliği ve Konfigurasyon Yönetimi

Sistem Satınalma ve Proje Yönetimi
Üretim Sistemleri Yönetimi
Verimlilik ve Kalite Yönetimi
Araştırma Yöntemleri
Askeri Sistemlere Giriş
Seminer
Müşterek Lojistik Yönetimi
Ömür Devri Maliyeti ve Ekonomik Analiz
Proje Yönetimi
Tedarik ve Kontrat Yönetimi
Tedarik Lojistiği
Uluslararası Ulaştırma ve Lojistik

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ - SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ LOJİSTİK YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI (TEZLİ ve TEZSİZ)

Web: www.iticu.edu.tr/enstituler

Amacı:

Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı, Türkiye'nin uluslararası alanda, kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılığı açısından 'transit ülke' konumunda olması ve Avrasya coğrafyasında gelişen dış ticaret için bir lojistik merkezi haline gelmesi, sektördeki kalifiye insan gücü ihtiyacını hızla arttırmaktadır. Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı, lojistik alanında faaliyet gösterenlere günümüz iş dünyasının kapılarını açmak için gereken bilgi ve becerilere sahip olmalarını sağlayacak şekilde tasarlanmış bir programdır.

Günümüzde iş yaşamının küresel hale gelmesinden kaynaklanan bir çok yeni rekabet konusu lojistik alanının sınırları içerisinde. İmalat sektöründen hizmet sektörüne doğru dengelerin değiştiği günümüz ekonomilerinde lojistiğin temel kavramlarının ve prensiplerinin eşdeğer bir şekilde uygulanabilmesi önemlidir. Bunun yanında, tedarik zinciri faaliyetlerinin gerektirdiği yeni entegre iş yönetimi ve işletme lojistiği ilkeleri her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır

- Proaktif düşünce yapısına sahip, diğer bir deyişle, problemleri ortaya çıkmadan önleyebilecek tedbirleri düşünen ve uygulayan,
- Lojistik sektörünün gerektirdiği ölçülerde sınırlı zaman diliminde hızlı karar alma yeteneğine sahip,
- Karşılaştığı sorunları çözmek için sistematik ve hızlı düşünebilen,

- İş dünyasındaki gelişmeleri sürekli takip eden; bilgi ve becerilerini sürekli geliştiren,
- İşinde inisiyatif kullanabilen,
- Yaratıcı ve rekabetçi niteliklere sahip insan gücünü ülke ekonomisine kazandırmayı amaç edinmiştir. Ülke içinde işletmelerin kendi aralarındaki rekabetin canlanması, ülkemizin rakip ülkelerle rekabet yarışında da öne geçebilmesi bakımından önemlidir.

Öğrencinin bu programdan mezun olabilmesi için 8'i zorunlu, 3'ü seçimli olmak üzere toplam 11 ders ve bitirme projesini başarı ile tamamlaması gerekmektedir. İleriki dönemlerde zorunlu/seçimli derslerde değişimler olabilir. Ancak, mezuniyet için öğrencinin programa kayıt yaptırdığı ilk dönemdeki zorunlu/seçimli ders sayıları esas alınır.

Lisans derecesini, başvurdukları yüksek lisans programından farklı alanlarda almış olan adaylara Bilimsel Hazırlık Programı uygulanır.

Bilimsel Hazırlık Dersleri;

İstatistik

İşletme Yönetimine Giriş

Ekonomiye Giriş

Finansal Muhasebe

Zorunlu Dersler;

Uluslararası Lojistik Yönetimi

Lojistik Sistemlerinin Planlaması

Uluslararası Pazarlama

Depolama ve Dağıtım Planlaması

Tedarik Zinciri Yönetimi

Taşıma Sistemleri Yönetimi

Bilimsel Araştırma ve Yazım Teknikleri

Seçmeli Dersler;

Dış Ticarete Gümrük ve Lojistik Yönetimi

Türkiye Ekonomisi

İhracat ve Yatırım Teşvik Politikaları

Dış Ticaret ve Kambiyo Rejimi

Yabancı Sermaye Yatırım Politikaları

İZMİR EKONOMİ ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ - LOJİSTİK YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

WEB: <http://ss.ieu.edu.tr>

Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programının (MLM) temel amacı, ülkemiz ekonomi politikası hedeflerine uygun olarak, kamu ve özel sektör kuruluşlarının ulusal ve uluslararası alanda rekabet gücünü artıracak nitelikli uzman kadroların yetiştirilmesi ve lojistik alanında yapılacak akademik çalışmaların yaygınlaştırılmasıdır.

1980'lerin başlarından itibaren giderek artan bir hızla uygulanmaya çalışılan Lojistik Yönetimi kavramı, bugün modern iş dünyasının üzerinde en çok durduğu konulardan biri haline gelmiştir. Küreselleşme sürecinde pazarların, müşterilerin, beklentilerin ve bunlara bağlı olarak kurumsal yapılanmalar ile iş anlayışlarının değişmesinin, Lojistik Yönetiminin bugün kazandığı anlam üzerinde kuşkusuz büyük etkisi vardır.

Bugün, işletmelerin belkemiği haline gelen Lojistik Yönetimi, küreselleşmenin getirdiği baş döndürücü değişim hızı nedeniyle giderek daha da fazla önem kazanmakta ve işletmelerin başlıca "rekabet avantajı" olarak nitelendirilmektedir.

Bu nedenle, Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı ile ekonomimizin atardamarı haline gelen lojistik sektöründe ihtiyaç duyulan bilgi ve birikim sahibi yönetici ve yönetici adaylarının yetiştirilmesi amaçlanmaktadır. Program ayrıca, akademik alanda Lojistik Yönetimi üzerine yapılacak çalışmaların artırılmasını ve bu alanda çalışacak bilim adamlarının yetiştirilmesine basamak olmayı da hedeflemektedir

1. Yarıyıl verilen dersler;

Sayısal Yöntemler

Örgütlerin Dinamikleri

Yönetim Ekonomisi

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi

2. Yarıyıl verilen dersler;

Teknoloji ve İşlemler Yönetimi

Tedarik Zinciri Proje Yönetimi

Tedarik ve Satın Alma Yönetimi

3. Yarıyıl verilen dersler;

Pazarlama Yönetimi

Yönetim Muhasebesi ve Maliyet Yönetimi

Seminer

Uluslararası Ticaret Yönetimi

4. Yarıyıl verilen dersler;

Seçmeli Ders I

Seçmeli Ders II

Dönem Projesi

5. Yarıyıl verilen dersler;

Yüksek Lisans Tezi

Seçmeli Dersler;

İnovasyon ve Yaratıcılık

Antrepo Yönetimi ve Modelleme

Lojistik Yönetiminin Yasal Çerçevesi

Taşımacılık Yönetimi ve Modelleme

Envanter Sistemleri

Tedarik Zinciri ve Lojistikte Simulasyon

Hesap Tablosu Temelli İş Modelleri Tasarımı

Tedarik Zinciri ve Lojistikte Bilgi Sistemleri

Liman Yönetimi: Planlama ve Operasyonlar

Tedarik Zincirinde Değişim Yönetimi

Dağıtım Kanalları ve Perakende Yönetimi

Tedarik Zinciri Yönetiminde Güncel Konular

Yalın, Çevik ve Hibrid Tedarik Zincileri

**OKAN UNIVERSITESI SOSYAL BILIMLER ENSTITUSU - LOJISTIK YONETIMI
YUKSEKLISANS PROGRAMI**

WEB: www.okan.edu.tr

Yeni açılan bir bölüm olduğu için ders programına ulaşamamıştır.

YEDITEPE UNIVERSITESI SOSYAL BILIMLER ENSTITUSU - Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Programı

Web: www.yeditepe.edu.tr

Dersler hakkında bilgi edinilememiştir.

YEDITEPE UNIVERSITESI FEN BILIMLERI ENSTITUSU - [Lojistik Sistemleri Yönetimi ve Mühendisliği](#)

Dersler;

Systems Modeling and Simulation

Supply Chain Management and Logistics

Operations Management

Principles of Logistical Operations I

Principles of Logistical Operations II

Marketing and Market Logistics

Information Technologies for Supply Chain Management and Logistics

Rules and Regulations for Logistics

Decision Theory and Optimization

Change Management and QA

Quality Management

Games and Seminars

Optimization Methods for Systems and Control

Introduction to Systems Engineering

Safety & Reliability Engineering

Systems Modeling & Simulation

E-Commerce

Quality Improvement of Products and Processes

**EK 1.3: MERSİN ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU
“DENİZ VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ” PROGRAMI DETAYLARI**

- **Programın Açılacağı İl** : Mersin/Merkez
- **Üniversite/Meslek Yüksekokulu** : Mersin Üniv./ Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu
- **Öğretim Yılı** : 2006 – 2007
- **Programın Adı** : Deniz ve Liman İşletmeciliği
- **Program yörede mevcut değil, ilk kez açılacak**
- **Bu programı uygulayan Meslek Yüksekokulu yok**
- **Üniversite Bünyesinde İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Meslek Yüksekokulumuzda bulunan İşletme, Gümrük İşletme, Pazarlama, Muhasebe programlarından destek alınabilecektir.**
- **Programdan Mezun Olanların Alacağı Unvan:** Deniz ve Liman İşletmeciliği Meslek Elemanı
- **Programdan Mezun Olanların İstihdam Alanları:** Deniz ve Liman İşletmeciliği programından mezun olan öğrenciler, tüm kamu ve özel kuruluşlarda çalışma olanağına sahip olacaklardır. Gerek Lojistik sektöründe hizmet sağlayıcı olarak faaliyet gösteren gerekse lojistik fonksiyonlarının bir kısmını kendi bünyelerinde gerçekleştiren firmalarda ve lojistik sektörünün gelişmesi ve yapılanması konusunda faaliyet gösteren firmaların çeşitli kademelerinde görev alabileceklerdir.
- **Programdan Mezun Olabilmek İçin Gerekli Koşullar:**

Ders Sayısı : 38

Kredi Toplamı : 106

Staj : 40 iş günü olacak şekilde EDÖ stajı yapmaları zorunludur.

- **Programın Ders Planı** : Programda alınması zorunlu tüm derslerin kodları, adları ve kredileri Ek-1 de sunulmuştur.
- **Programın Ders İçerikleri** : Programda yer alan tüm derslerin içerikleri Ek-2 de sunulmuştur.
- **ÖSYM Klavuzu ile İlgili Bilgiler** : Programın öğrenci sayısı, genel kontenjanı, puan türü ve özel koşulları aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Programın Adı	Öğrenim Süresi	Puan Türü	Genel Kontenjan	Özel Koşullar ve Açıklama
Deniz ve Liman İşletmeciliği	2 yıl	EA	50	1*,3*

1*. Bir mesleğe yönelik program uygulayan lise ve dengi meslek okulu çıkışlı adayların bu programla ilgili tercihlerini belirtmeden önce Tablo-6 yı dikkatle incelemeleri gerekmektedir.

3*. Bu programda zorunlu ortak yabancı dil dersi sadece İngilizce'dir.

EĞİTİM – ÖĞRETİM PROGRAM FORMU**FAKÜLTE / YO / MYO ADI :Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu****BÖLÜM / PROGRAM ADI : Sosyal Bilimler Bölümü / Deniz ve Liman İşletme****Akademik Yıl :2006 - 2007****I . DÖNEM****II . DÖNEM**

Sıra	Dersin Kodu	Dersin Adı	T	U	K	Dersin Kodu	Dersin Adı	T	U	K	
1	TD - 101	Türk Dili - I	2	0	2	TD - 102	Türk Dili - II	2	0	2	
2	AİL - 101	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi - I	2	0	2	AİL - 102	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi - II	2	0	2	
3	YD - 107	İngilizce - I	4	0	4	YD - 108	İngilizce - II	4	0	4	
4	İŞL - 131	Genel İşletme	3	0	3	LLI - 102	Lojistik İlkeleri - II	3	0	3	
5	LLI - 101	Lojistik İlkeleri - I	3	0	3	LLI - 104	Yönetim ve Organizasyon	2	0	2	
6	İŞL - 135	İktisada Giriş	2	0	2	İŞL - 138	İstatistik	2	1	3	
7	MUH - 105	Genel Muhasebe	3	1	4	LLI - 106	Ulaştırma Sistemleri	2	1	3	
8	İŞL - 129	Temel Hukuk	2	0	2	LLI - 108	Yük Taşımacılığı ve İşlemleri	2	1	3	
9	LLI - 103	Bilgisayar	2	1	3	LLI - 110	Maliyet Muhasebesi	2	1	3	
10	İŞL - 137	Matematik	2	1	3	LLI - 112	Yolcu Taşımacılığı ve İşlemleri	2	0	2	
TOPLAM			25	3	28	TOPLAM			23	4	27

III. DÖNEM**IV. DÖNEM**

Sıra	Dersin Kodu	Dersin Adı	T	U	K	Dersin Kodu	Dersin Adı	T	U	K	
1	LLI - 201	Yöneylem Araştırması	2	1	3	LLI - 202	Uluslararası Pazarlama	3	0	3	
2	LLI - 203	Dış Ticaret Mevzuatı ve Gümrükleme	3	1	4	İŞL - 247	Finansal Yönetim	2	1	3	
3	LLI - 205	Pazarlama İlkeleri	3	0	3	LLI - 204	Lojistik Yönetimi	2	2	3	
4	LLI - 207	Lojistik Sigortacılığı	2	0	2	LLI - 206	Deniz Acenta İşletmeciliği	2	0	2	
5	LLI - 209	Limnlar ve Terminaler	2	0	2	LLI - 208	Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği	3	0	3	
6	LLI - 211	Lojistiğin Bilgisayarlı Uygulamaları	2	2	3	LLI - 210	Deniz Ticaret Hukuku	2	0	2	
7	LLI - 213	Tedarik ve Stok Yönetimi	3	0	3	LLI - 212	Fiziksel Dağıtım ve Dağıtım Planlama	2	1	3	
8	LLI - 215	Limn işletmesi ve organizasyonu	2	2	3	LLI - 214	Mesleki Çalışma ve Seminer	2	1	3	
9	LLI - 217	Taşımacılıkta Belgeleme	2	0	2	İŞL - 240	Üretim Yönetimi	3	1	4	
TOPLAM			21	6	25	TOPLAM			21	6	26

DERS İÇERİKLERİ ;

TD – 101 Türk Dili – I 2+0

Dil , diller ve Türk Dili, Dil Bilgisi, sözcük, cümle, Kelime türleri, Anlatım öğeleri ve anlatım türleri, Düzgün ve etkili konuşmanın temel ilkeleri

AİL – 101 Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi – I 2+0

Temel Kavramlar, Türk İnkılabı Öncesinde Osmanlı Devletinin Yaptığı İslahatlar, Türk İnkılaplarının Hazırlık Dönemi, Türk İstiklal Savaşı

YD – 107 İngilizce – I 4+0

Tenses, commands, Requests, Articles, Nouns, Pronouns, questionword, Adjectives, Modals, Prepositions.

İŞL – 131 Genel İşletme – 3+0

İşletmenin tanımı, işletmenin kuruluş amaçları, kuruluş şekilleri, işletmenin sınıflandırılması, türleri ve kapasitesi, işletmeler arası işbirliği şekilleri, işletmecilikte geçerli olan ilkeler. Yönetimin tanımı, yönetimin işlevleri, yönetim ve yönetici özellikleri, pazarlama, üretim, üretim planlaması, finansman, insan kaynakları, Ar-Ge.

LLI – 101 Lojistik İlkeleri – I 3+0

Bu ders temel lojistik kavramlarını, tedarik zinciri ilişkilerini ve bunların uygulama alanlarını içerir. Bu ders; lojistiğin fiziksel dağıtım ve tedarik ağı sistemleri konularının öğrenilmesini sağlar. Derste; dış kaynak kullanımı, bilgi sistemleri ve entegre lojistik gibi lojistiğin temel fonksiyonları da işlenecektir.

İŞL – 135 İktisada Giriş – 2+0

Bu derste ekonomi ile ilgili temel kavramlar ve ekonomik sistemler, fiyat teorisi ve fiyat oluşumu, tüketim ve üretim teorileri, piyasa çeşitleri ve firma dengesi analizleri, faktör fiyatları ve genel denge, millî gelir ve istihdam, para ve para politikaları, dış ticaret, ekonomik büyüme, ekonomik dalgalanma ve gelir dağılımının anlatılması amaçlanmıştır.

MUH– 105 Genel Muhasebe – 3+1

Bu derste işletme-muhasebe kavramlarının tanımlanması ve birbirleriyle ilişkisi, İşletme ve tacir kavramları, Tacirin sınıflandırılması, genel kabul görmüş muhasebe ilkeleri, tutulması gereken Kanuni defterlerin tutulmasına yönelik uygulamalar anlatılması amaçlanmıştır. Uluslararası ticaretin nasıl muhasebeleştirileceğinin açıklanması, lojistik işlemlerine ait hesap planlarının açıklanması, lojistikle ilgili diğer muhasebe kayıtlarının tanıtımı.

İŞL – 129 Temel Hukuk – 2+0

Hukuk sistemleri, Türk hukuk sistemi, hukukun dalları ve kaynakları, Türk yargı sistemi, yargı kuruluşları ve dava türleri, hukukî olaylar, ilişkiler ve işlemler, kişilik kavramı, kişilerin sınıflandırılması ve ehliyetleri, miras kavramı ve kanuni mirasçılar, mülkiyet hakkı, konusu, kapsamı ve türleri, borç kavramı ve sözleşme türleri.

LLI - 103 Bilgisayar- 2+1

Temel bilgiler, DOS WINDOWS, Kelime İşleme, Veri Tabanı Kullanma Prezentasyon hazırlama, Bilgi Ağları kullanma:İnternet, E-Mail, WWW, HTML Programlama.

LLI – 215 Liman İşletmesi ve Organizasyonu- 2+2

Limanların yönetim ve işletme şekilleri, Limanlarda haberleşme sistemi, Limanların bakım - onarım ve genel güvenlik organizasyonu ve yönetimi.

İŞL – 137 Matematik 2+1

Fonksiyonlar,işletme problemlerinin matematik modelleri. Lineer denklem sistemleri, işletme ve iktisadi uygulama (Hasılat – Maliyet, Arz – Talep, Kar fonksiyonları, faiz ve bileşik faiz hesabı), Lineer programlama, Limit, Türev, Integral

TD – 102 Türk Dili – 2 2+0

Yazılı ve sözlü anlatım türleri, noktalama ve yazım kuralları, anlatım bozuklukları.

AİL – 102 Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi – II 2+0

Atatürk dönemi inkılapları, Türkiye Cumhuriyetinin Atatürk dönemindeki dış siyaseti, Atatürk İlkeleri

YD – 108 İngilizce – II 4+0

Tenses, commands, Requests, Articles, Nouns, Pronouns, questionword, Adjectives, Modals, Prepositions.

LLI – 102 Lojistik İlkeleri – II 3+0

Küresel ekonomi, lojistikte öngörü yöntemleri, müşteri hizmeti ve planlama fonksiyonları bu dersin kapsamını oluşturur. Değınilecek olan diğler konular; taşımacılık altyapısı, taşımacılık yönetimi ve ekonomisi ve taşımacılık düzenlemeleridir. Envanter yönetiminin, antrepo yönetiminin ve lojistik konumlandırmanın çeşitli yönleri de bu ders içinde işlenecektir.

LLI – 104 Yönetim ve Organizasyon 2+0

Yönetimin kapsamı, yönetimin tanımı, yönetim teorileri. (klasik, ne olursalık, durumsallık, modern yönetim yaklaşımları)

İŞL - 138 İstatistik 2+1

İstatistikte temel kavramlar, verilerin toplanması, düzenlenmesi ve sunulması, merkezi eğilim ve dağılım ölçüleri, indeksler, olasılık kuramı ve tesadüfi değışkenler, regresyon, trend ve korelasyon konuları işlenmektedir.

LLI – 106 Ulaştırma Sistemleri 3+0

Ulaştırma yöntemleri, karayolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı, taşıma planlaması.

LLI – 108 Yük Taşımacılığı ve İşlemleri 2+1

Gemi ve yük çeşitleri, yük ve gemilerin özellikleri. Gemi teknesi ve yapısı. Yük planı ve yük istifi, ambarların yüke hazırlanması, özel yükler. Yük işlemleri, yüklerin bağlanması ve korunması. Yük elleçleme donanımları, güverte teçhizatı, ambarlar, tanklar ve devreler. Tehlikeli ve zararlı yükler, dökme yükler, tahıl yükleme. Uluslar arası Tehlikeli Yükler Kodu'nun (IMDG) kullanılması. Tankercilik. Gemi üzerindeki gerilmeler. Statik denge, serbest sıvı etkisi. İstif ve denge hesapları, GM ve trimin hesaplanması. Yük taşımacılığı sistemlerine giriş, kargo taşımacılığı, ambar tipi taşımacılık, ekspres kargo taşımacılık, malzeme cinslerine göre taşıma planlaması, taşıma aracı yükleme planlaması, taşıma güvenlik ve emniyet planlaması, emniyet yük taşımacılığı planlama ve dökümantasyon, bilgisayarla taşımacılık takip ve planlaması ve kontrolü, ihracat ve ithalat yük taşımacılığı çeşitleri ve kuralları, organizasyon ve planlaması.

LLI – 217 Taşımacılıkta Belgeleme 2+0

Bu derste taşımacılık esnasında, gümrükleme ve ürünlerin sigortalanması sırasında doldurulması gerekli yasal ve uluslararası belgelerin hazırlanması anlatılacaktır.

LLI – 110 Maliyet Muhasebesi 2+1

Temel kavramlar, Maliyet Muhasebesi sistemleri, İmalatta maliyetleme, maliyet analizleri ve karar verme seçenekleri.

LLI – 112 Yolcu Taşımacılığı ve İşlemleri 2+0

İnsan ulaştırma sistemlerine giriş, toplu taşıma araçları tanıtımı, bireysel taşımacılık, taşıma servis ağları, taşıma ağı planlaması ve kontrolü, toplu taşımacılık ve servis organizasyonu, filo büyüklüğü tayini, durak ve park alanı planlaması.

LLI – 201 Yöneylem Araştırması 2+1

Karar Verme ve Modelleme, Doğrusal Programlama, Tam Sayı Programlama, Çok Amaçlı Karar Verme: Hedef Programlama, Ağ (Şebeke) Modelleri, Dinamik Programlama

LLI – 203 Dış Ticaret Mevzuatı ve Gümrükleme 3+1

Dış ticaret, gümrük ve kambiyo rejimleri ile ilgili temel kavramların bilgisi. Dış ticaret teorilerini kavrayabilme, kambiyo mevzuatı kapsamındaki dış ticaret işlemlerini ve genel kambiyo düzenlemelerini kavrayabilme. Dış ticaret işlemlerinde kullanılan belgeler, teslim ve ödeme şekillerini kavrayabilme. Serbest bölge, kıyı ticareti, ihracata yönelik devlet yardımları, dışarıda işleme rejimi, ikili ve çok taraflı anlaşmalar, Türkiye-AB ilişkilerini kavrayabilme.

LLI – 205 Pazarlama İlkeleri 3+0

Bu derste pazar tanımı, mal tanımı, mal çeşitleri, pazarlama bileşenleri, tüketici davranışı, pazarlama araştırmalarının anlatılması hedeflenmektedir.

LLI – 207 Lojistik Sigortacılığı 2+0

Sigortacılıkla ilgili temel kavramlar ve rizikonun tanıtımı, sigortanın yararları ve ilkeleri, sigorta sözleşmeleri ve sigorta tazminatı, sigorta tazminatının hesaplanması, sigorta çeşitleri, sigorta sektörünün ülke ekonomisine katkısı, lojistikte sigortanın önemi, lojistik sigortası işlemleri, lojistikte yapılan sigorta çeşitleri.

LLI – 209 Limanlar ve Terminaller 2+0

İşletme ve sistem , Liman, iskele, platform ve terminal sistemleri . Liman terminallerde giren ve çıkan trafiğin yörgümleri, servis sistemleri, kontrol – denetim sistemleri, depolama alanları, servis sistemlerinde servis ve bekleme süreleri. Limanlarda yatırım ve işletme bileşenleri, maliyetler, sabit ve değişken maliyetler. Limanlarda optimum servis araçları ve yapıları.

İŞL – 240 Üretim Yönetimi 3+1

Üretim sistemlerinin tanımı ve sınıflandırılması, ürün tasarımı, talep tahmini, ana üretim planı, malzeme ihtiyaç planlaması, imalat kaynakları planlaması, iş sıralama ve çizelgeleme, Kanban JIT üretim sistemleri.

LLI – 211 Lojistiğin Bilgisayarlı Uygulamaları 2+2

Temel lojistik bilgi sistemleri ve uygulamaları, Ayrıca; lojistikte elektronik veri değişimi ve elektronik ticaret konularının yanında organizasyon yapısı ve lojistik bilgi sistemlerinin tasarımı da ders kapsamında yer almaktadır. Lojistiğe ilişkin bilgisayar uygulamaları.

LLI – 213 Tedarik ve Stok Yönetimi 3+0

Tedarik zinciri boyunca yapılan etkinlikler ve bu etkinliklerin işletmenin rekabet avantajını geliştirecek yönde uygulanması, Stoklama, stok kontrolü, stok yöntemleri, stok yönetimi.

LLI – 202 Uluslararası Pazarlama 3+0

İç pazar, dış pazar ayrımı, Globalleşme ve pazarlama faaliyetlerine etkileri, Uluslararası pazarlama stratejileri, Uluslararası pazarlama faaliyetleri, Incoterms

İŞL – 247 Finansal Yönetim 2+1

Finansman ile ilgili temel kavramlar, finansal analiz teknikleri, varlık ve kaynak yönetimi

LLI – 204 Lojistik Yönetimi 2+2

Lojistik yönetiminin tanımı, lojistikte yönetimin önemi, lojistik yönetiminin esasları, lojistik yönetiminin ana unsurları, yönetimde engeller ve fırsatlar, müşteri hizmeti ve planlama fonksiyonları, hizmet yönetimi, envanter yönetimi, antrepo yönetimi ve lojistik konumlandırmasının çeşitli yönleri, lojistik hizmet bileşenleri, küresel ekonomi yönetimi.

LLI – 206 Deniz Acenta İşletmeciliği 2+0

Gemilerin limanda bağlanmaları ve diğer limanlardaki faaliyetlerindeki ihtiyaçları. Bu ihtiyaçlarının yerine getirilmesine ilişkin esaslar. Acenteciliğin tanımı, geçmişi ve günümüzdeki konumu. Türk ve yabancı bayraklı gemilerde yapılan acentecilik. Acentecilik mevzuatı, Denizcilikte ilgi kıyı kuruluşları (Gemi inşa, onarım, ikmal, sigortacılık, hukuk v.s.) Kiralama akdinin doğuşu, kiralama şekilleri , broker nedir ? Fonksiyonları, sorumlulukları nelerdir ? Kiralama nedir ? Navlun işlemlerindeki maliyet hesabı ve navlunun belirlenmesi.

Konşimento, kancelo, starya, sürstarya, dispeç ile ilgili uygulama ve mevzuatların karşılaştırılması.

LLI – 208 Konteyner Sistemleri ve İşletmeciliği 3+0

Konteynerizasyon, yüklerin birimleştirilmesi. Konteyner yapısı ve elemanları. Yapılışlarına ve kullanılışlarına göre konteyner çeşitleri. Satıcının deposundan alıcının deposuna kadar konteynerin taşınması sırasında geçirdiği evreler.Konteynerin takibinde yapılması gereken işlemler. Konteyner taşımacılığında kullanılan belgeler. Yüklerin konteynerlere istiflenmesi, Konteynerlerin gemiye istiflenmesi . Konteyner gemileri.

LLI – 210 Deniz Ticaret Hukuku 2+0

İşletmenin tabi olduğu ticarî mevzuatı tanıyabilme, ticari hayatta karşılaşılabilecek sorunları ve çözüm yollarını kavrayabilme, şirketlerin kuruluş ve yönetimi ile ilgili temel bilgileri kavrayabilme, ticari senetleri, özelliklerini, türlerini ve ticari hayatta bu senetlerle ilgili karşılaşılabilecek sorunları kavrayabilme.Ticaret hukukuna giriş, tanımlar, TTK'na göre ticari iş, ticari hüküm, ticari işletme, tacir, tüccar yardımcıları, ticaret şirketleri, kıymetli evrak, Milletlerarası hukuk, anlaşmalar, diplomasi temsilcileri, karasuları, iç suları, serbest geçiş ve boğazlar rejimi, Montreux ve Lozan Antlaşmaları, Kıta sahanlığı, bitişik bölge, abluka ve ambargo.

LLI - 212 Fiziksel Dağıtım ve Dağıtım Planlama 2+1

Ürün sevkiyatı, planlama, tali depolama, sevkiyat rotalama, filo planlama ve yönetimi, satış dağıtım haberleşme ağı ve organizasyonu, satış dağıtımında stok planlama ve kontrolü.

LLI -214 Mesleki Çalışma ve Seminer 2+1

Bir öğretim elemanı danışmanlığında. Öğrencinin istekleri göz önünde bulundurularak mesleki derslerle ilgili uygulama ve araştırmaya yönelik bir çalışmanın tek veya grup halinde yaptırılması.

**EK 1.4: MERSİN ÜNİVERSİTESİ DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK UYGULAMA VE
ARAŞTIRMA MERKEZİ YÖNETMELİĞİ**

Resmî Gazete

Sayı : 27007

24 Eylül 2008 ÇARŞAMBA

YÖNETMELİK

Mersin Üniversitesinden:

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ DIŞ TİCARET VE LOJİSTİK
UYGULAMA VE ARAŞTIRMA MERKEZİ
YÖNETMELİĞİ**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; Mersin Üniversitesine bağlı olarak kurulan Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezinin amacına, faaliyet alanlarına, işleyişine, yönetim organlarına ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik; Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezinin amacına, faaliyet alanlarına yönetim organları ve görevlerine, çalışma usul ve esaslarına ilişkin hükümleri kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik; 4/11/1981 tarihli ve 2547 sayılı Yükseköğretim Kanununun 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinin (2) numaralı alt bendi ile 14 üncü maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

- a) Danışma Kurulu: Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi Danışma Kurulunu,
- b) Merkez (DTLM): Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezini,
- c) Merkez Müdürü: Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürünü,
- ç) Merkez Yönetim Kurulu: Mersin Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi Yönetim Kurulunu,
- d) Rektör: Mersin Üniversitesi Rektörünü,
- e) Rektörlük: Mersin Üniversitesi Rektörlüğünü,
- f) Üniversite: Mersin Üniversitesini ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Merkezin Amacı ve Faaliyet Alanları

Merkezin amacı

MADDE 5 – (1) Merkezin amacı; Üniversitede ve Mersin kentinde dış ticaret ve lojistik konularında Üniversite-sektör işbirliğini sağlayarak dış ticaret ve lojistik konularındaki gelişmelere paralel yeni stratejiler oluşturmak, dış ticaret ve lojistik sektörü için yenileşim sağlayacak potansiyeli belirleyerek bölgenin rekabet edebilirliğini sağlamak amacıyla bilimsel çalışmalar yapmak ve projeler üretmektir.

Merkezin faaliyet alanları

MADDE 6 – (1) Merkez; bu Yönetmeliğin 5 inci maddesinde belirtilen amaçları doğrultusunda ön lisans, lisans, yüksek lisans öğrencilerine ve kişilere sektörün ana aktörleriyle birlikte belirlenecek ihtiyaçlar doğrultusunda dış ticaret ve lojistik alanlarında eğitim programları, kurslar, seminerler, konferanslar ve iş gezileri düzenler, projeler geliştirir, danışmanlık hizmetleri verir, bu faaliyetlerin koordinasyonunu sağlar ve sektöre belirlenecek fikirleri uygulamaya koymaları konusunda destek verir. Bu hizmetlerin daha iyi yürütülmesi için ilgili her türlü yayını ve bu alanlardaki Üniversite imkanlarının tanıtımını yapar.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Merkezin Yönetim Organları ve Görevleri

Merkezin yönetim organları

MADDE 7 – (1) Merkezin yönetim organları şunlardır;

- a) Merkez Müdürü,
- b) Merkez Yönetim Kurulu,
- c) Danışma Kurulu.

Merkez müdürü

MADDE 8 – (1) Merkez Müdürü, Üniversitenin öğretim elemanları arasından Rektör tarafından üç yıl süre ile görevlendirilir. Görev süresi sona eren Merkez Müdürü tekrar görevlendirilebilir. Merkez Müdürü, Üniversitenin aylıklı öğretim elemanları arasından çalışmalarında kendisine yardımcı olmak üzere en fazla iki öğretim elemanını yardımcı olarak görevlendirebilir. Merkez Müdürü görevi başında olmadığı zamanlarda yardımcılarında biri vekalet eder. Göreve vekalet altı aydan fazla sürerse yeni bir Merkez Müdürü görevlendirilir. Merkez Müdürü istediğinde yardımcılarını değiştirebilir. Merkez Müdürünün görevi sona erdiğinde yardımcılarının görevi de kendiliğinden sona erer.

Merkez müdürünün görevleri

MADDE 9 – (1) Merkez Müdürünün görevleri şunlardır;

- a) Merkezi temsil etmek ve Merkezin çalışmalarının yürütülmesini sağlamak,
- b) Merkez Yönetim Kuruluna başkanlık etmek, Merkez Yönetim Kurulu kararları ile çalışma programını uygulamak ve Merkezin düzenli çalışmasını sağlamak,
- c) Fakülte, enstitü, yüksekokul ve meslek yüksekokullarındaki, Merkezin programlarıyla ilgili koordinasyonu sağlamak,
- ç) Her faaliyet dönemi sonunda, Merkez Yönetim Kurulunda değerlendirilmek üzere merkez faaliyet raporunu hazırlamak ve sunmak,
- d) Etkinliklerin uygun yerlerde ilanını sağlamak,
- e) Merkezin görevleriyle ilgili etkinliklere katılmak,
- f) Merkezin personel ihtiyaçlarını gerekçesi ile birlikte Rektörlüğe bildirmek.

Merkez yönetim kurulu

MADDE 10 – (1) Merkez Yönetim Kurulu; Merkez Müdürü, Müdür Yardımcıları ve Üniversitenin öğretim elemanları arasından Merkez Müdürünün önerisi ile Rektör tarafından görevlendirilecek dört öğretim elemanı olmak üzere toplam yedi kişiden oluşur.

(2) Merkez Yönetim Kurulu üyelerinin görev süreleri üç yıldır. Herhangi bir nedenle ayrılan üyenin yerine, aynı usulle yenisi görevlendirilir. Görevi sona eren üye tekrar görevlendirilebilir. Merkez Müdürü, Merkez Yönetim Kurulunun başkanıdır. Merkez Yönetim Kurulu, Merkez Müdürünün daveti üzerine salt çoğunlukla toplanır ve kararlar oy çokluğuyla alınır.

Merkez yönetim kurulunun görevleri

MADDE 11 – (1) Merkez Yönetim Kurulunun görevleri şunlardır;

- a) Merkezin uygulamaları ile ilgili kararları almak,
- b) Merkezin genel strateji ve politikalarını oluşturmak, düzenlenecek programlarla ilgili faaliyetlerin koordinasyonunu ve değerlendirmesini yapmak,
- c) Merkezin faaliyetlerini gözden geçirmek ve ilgili konularda gerekli kararları almak,
- ç) Bir eğitim-öğretim yılında Merkezin hangi hizmetleri vereceğini ve yapacağı tüm etkinlikleri tespit etmek,

d) Eğitim programları sonunda verilecek olan katılım belgesi, sertifika ve benzeri belgelerin verilmesi ile ilgili esasları belirlemek.

Danışma kurulu

MADDE 12 – (1) Merkezin çalışmalarında etkinlik ve verimliliğin artırılması, yeni görüşlerin çalışmalara kazandırılması, Merkez yönetiminin ihtiyaç duyduğu konularda hizmetlerinden yararlanmak üzere, Merkezin amaç ve çalışma alanlarında Danışma Kurulları oluşturulabilir.

(2) Danışma Kurulu üyeleri; Merkez Müdürü tarafından gereken sayıda ve öngörülen süre için önerilen, Üniversite içinden ve dışından konu ile ilgili uzman kişiler arasından Merkez Yönetim Kurulunca seçilir. Gerekliğinde, seçilen üyelerin görev süresi uzatılabilir. Danışma Kurulu, Merkez Müdürünün çağrısı üzerine toplanır. Danışma Kurulu toplantılarına Merkez Müdürü başkanlık eder.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Çeşitli ve Son Hükümler

Personel ihtiyacı

MADDE 13 – (1) Merkezin akademik, teknik ve idari personel ihtiyacı 2547 sayılı Kanununun 13 üncü maddesi uyarınca Rektör tarafından görevlendirilecek personel tarafından karşılanır.

Malzeme ve demirbaşlar

MADDE 14 – (1) Merkez tarafından desteklenen araştırma ve uygulamalar kapsamında alınan her türlü makine, teçhizat, sarf malzemesi, büro malzemesi ve benzeri malzeme ve demirbaşlar, proje bitiminde Merkezin kullanımına tahsis edilir.

Yürürlük

MADDE 15 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 16 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Mersin Üniversitesi Rektörü yürütür.

EK 1.5: İTHAL VE İHRAÇ TAŞIMALARIMIZ

TAŞIMA YAPILAN BÖLGE	TAŞIMA TÜRÜ	2004			2005		
		SEFER	TON	USD	SEFER	TON	USD
AVRUPA TAŞIMALARI	İHRAÇ	246.346	4.434.228	818.607.758	279.033	5.217.917	841.373.786
	İTHAL	207.242	3.937.598	667.526.482	216.552	4.222.764	651.139.381
TRANSİT TAŞIMALAR		14.521	290.420	109.865.886	20.672	413.440	155.040.000
İRAN TAŞIMALARI	İHRAÇ	23.059	424.286	60.852.701	15.373	284.401	40.830.688
	İTHAL	12.650	231.495	13.206.600	11.560	211.548	12.068.640
İRAK TAŞIMALARI	İHRAÇ	425.316	7.060.246	1.001.411.472	524.310	8.703.546	995.634.264
	PETROL İTH.	83.835	1.425.195	125.752.500	2.736	46.512	2.736.000
DİĞER ORTADOĞU VE KÖRFEZ ÜLKELERİNE TAŞIMALAR	İHRAÇ	21.890	415.910	47.063.500	32.863	624.397	77.228.050
	İTHAL	987	19.148	1.381.800	1.432	27.781	2.004.800
BDT ÜLKELERİNE TAŞIMALAR	İHRAÇ	60.492	1.161.446	305.484.600	73.578	1.412.698	386.284.500
	İTHAL	26.672	514.770	53.344.000	30.651	591.564	61.302.000
TOPLAM		1.123.010	19.914.741	3.204.497.299	1.208.760	21.756.567	3.225.642.109

TAŞIMA YAPILAN BÖLGE	TAŞIMA TÜRÜ	2006			2007		
		SEFER	TON	USD	SEFER	TON	USD
AVRUPA TAŞIMALARI	İHRAÇ	303.563	5.676.628	1.033.935.578	366.291	6.336.834	1.307.658.870
	İTHAL	239.568	4.671.576	776.104.493	280.768	5.545.168	1.052.262.310
TRANSİT TAŞIMALAR		22.500	450.000	168.750.000	41.188	815.522	385.807.996
İRAN TAŞIMALARI	İHRAÇ	15.929	294.687	46.098.526	16.773	311.978	61.590.456
	İTHAL	12.833	234.844	16.118.248	13.500	247.050	20.695.500
İRAK TAŞIMALARI	İHRAÇ	285.995	5.433.905	762.306.000	256.126	4.687.106	712.798.658
	PETROL İTH.	8.567	145.639	8.866.845	28.559	428.385	34.270.800
DİĞER ORTADOĞU VE KÖRFEZ ÜLKELERİNE TAŞIMALAR	İHRAÇ	37.825	718.675	96.453.750	49.640	992.800	132.389.880
	İTHAL	2.319	44.989	3.207.177	7.410	146.718	11.240.970
BDT ÜLKELERİNE TAŞIMALAR	İHRAÇ	88.452	1.698.278	589.886.388	123.865	2.427.754	812.554.400
	İTHAL	30.821	594.845	61.642.000	32.774	655.480	65.121.938
TOPLAM		1.048.372	19.964.066	3.563.369.005	1.216.894	22.594.795	4.596.391.778

TRANSİT TAŞIMALAR SATIRI AVRUPA'DAN ORTADOĞU'YA, ORTADOĞU'DAN AVRUPA'YA, BDT'DEN ORTADOĞU'YA, ORTADOĞU'DAN BDT'YE YAPILAN TAŞIMALARI KAPSAR.

EK 1.6: ÇIKIŞ KAPILARINA GÖRE TAŞIMALARIMIZ

	2004				2005				2006				2007			
	İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL		İHRAÇ		İTHAL	
	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI	TÜRK	YABANCI
BATI KAPILARI	247.041	82.007	193.391	72.331	284.710	85.384	223.775	68.004	319.551	85.894	268.450	68.428	376.344	101.851	291.228	74.442
ÇEŞME-TRIESTE	14.892	699	9.396	962	15.960	628	12.155	819	17.648	833	13.977	803	19.694	705	14.880	657
TUZLA-TRIESTE	49.596	1.922	48.920	1.530	52.578	2.339	55.280	2.221	54.037	3.284	63.239	3.540	60.738	3.564	65.101	4.092
İPSALA	31.884	9.308	24.484	3.014	36.898	8.412	29.211	2.607	37.288	5.965	29.283	2.384	50.056	12.260	33.908	7.416
KAPIKULE	133.304	67.668	95.156	64.129	158.802	70.627	111.595	58.660	167.516	59.048	127.404	45.462	198.435	52.641	136.051	36.808
AMBARLI-TRIESTE	17.365	2.410	15.435	2.696	17.055	1.889	12.983	2.103	18.520	1.926	14.782	2.020	17.564	2.990	16.706	2.907
HAMZABEYLİ	0	0	0	0	3.417	1.489	2.551	1.594	24.542	14.838	19.765	14.219	29.857	29.691	24.582	22.562
DOĞU KAPILARI	569.652	18.168	40.471	8.504	661.611	20.464	25.822	9.535	416.991	24.132	31.243	14.807	469.613	25.988	33.955	18.142
ÇILVEGÖZÜ	23.966	4.127	987	2.428	34.149	2.519	1.432	1.093	44.610	5.246	2.758	1.414	38.241	4.160	4.843	592
ONCUPINAR	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8.514	2.884	1.964	4.640
DILUCU	7.591	1.580	2.462	0	10.306	1.724	1.065	0	11.300	10	591	0	20.839	23	1.513	1
GÜRBULAK	43.026	8.496	16.738	4.589	34.969	11.496	16.989	5.638	35.925	14.560	22.721	11.606	42.973	14.705	20.221	11.789
HABUR	481.830	0	17.609	0	563.129	0	0	0	299.218	0	0	0	308.436	0	0	0
SARP	12.914	3.783	2.660	1.428	18.521	4.581	6.267	2.769	25.513	4.186	4.870	1.780	45.980	4.121	5.176	1.081
TÜRKGÖZÜ	325	182	15	59	537	144	69	35	425	130	303	7	318	95	238	39
NUSAYBIN	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	4.312	1	41	91
ESENDERE	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	45	1	44	1
KARADENİZ LİMANLARI	16.925	2.604	12.379	1.607	18.963	4.158	13.440	3.131	19.531	5.076	13.215	3.589	16.657	4.704	12.365	2.191
SAMSUN-NOVOROSSIYSK	8.677	1.430	4.571	532	10.475	1.438	6.113	420	10.806	1.314	4.281	162	7.071	1.466	3.026	123
TRABZON-SOCHI	1.528	5	1.679	5	1.675	0	1.833	0	2.956	0	3.606	0	3.001	0	3.610	0
ZONGULDAK-KIRIM	3.585	1.169	3.752	1.070	4.258	2.682	4.368	2.694	5.299	3.751	5.070	3.424	6.585	3.238	5.729	2.068
TRABZON-RİZE-POTİ	3.135	0	2.377	0	2.555	38	1.126	17	470	11	258	3	0	0	0	0
TOPLAM	833.618	102.779	246.241	82.442	965.284	110.006	263.037	80.670	756.073	115.102	312.908	86.824	862.614	132.543	337.548	94.775

NOT:

1) Yukarıdaki taşıma sayıları, transit geçişleri ve boş giriş-çıkışları kapsamamaktadır.

2) Ayrıntılı bilgi alınmadığı için 2006 sonuna kadar dahil edilmemiş olan Nusaybin ve Esendere kapıları da 2007 başından itibaren dahil edilmiştir. 2006 yılı sonuna kadar Cilvegözü sayılarına dahil olan Öncüpınar çıkışları da 2007 yılı başından itibaren ayrıca gösterilmeye başlanmıştır.

EK 1.7 : RO-RO TAŞIMALARIMIZ

	2004			2005			2006			2007		
	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM	TÜRK	YABANCI	TOPLAM
PENDİK/HAYDARPAŞA-TRİESTE	52.271	3.335	55.606	50.760	2.869	53.629	53.653	4.039	57.692	59.320	5.249	64.569
ÇEŞME - TRİESTE	15.073	1.149	16.222	16.385	855	17.240	17.304	982	18.286	19.616	695	20.311
KUMPORT - TRİESTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AMBARLI - TRİESTE	17.530	2.457	19.987	16.339	2.253	18.592	19.139	2.587	21.726	17.713	3.074	20.787
TEKİRDAĞ - TRİESTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAMSUN-NOVOROSSISKY	9.734	1.506	11.240	11.731	1.897	13.628	12.134	1.751	13.885	8.022	1.953	9.975
SAMSUN-ILYICHEVSKY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZONGULDAK-UKRAYNA	3.541	1.905	5.446	4.352	3.434	7.786	5.231	4.426	9.657	7.250	4.654	11.904
RİZE-POTİ	2.903	141	3.044	2.561	41	2.602	470	11	481	0	0	0
TRABZON-SOCHI	1.609	0	1.609	1.553	0	1.553	2.957	0	2.957	2.845	0	2.845
TOPLAM	102.661	10.493	113.154	103.681	11.349	115.030	110.888	13.796	124.684	114.766	15.625	130.391

Kaynak : RODER Web Sitesi

EK 1.8: YABANCI ARAÇLARIN TÜRKİYE'YE BOŞ GİRİŞLERİ

ÜLKE	KAPIKULE			IPSALA			HAMZABEYLİ			PENDİK			ÇEŞME			AMBARLI			TOPLAM		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
ALMANYA	735	539	297	2.078	1.113	908	40	481	133	168	80	12	106	36	8	6	3	0	3.133	2.252	1.358
ARNAVUTLUK	21	21	13	347	377	485	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368	398	498
AVUSTURYA	253	229	169	247	192	152	38	83	76	5	10	0	1	3	0	0	1	0	544	518	397
AZERBEYCAN	7	10	0	0	9	1	2	31	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	9	52	2
BELARUS	62	185	149	0	0	1	1	28	179	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63	213	329
BELÇİKA	40	23	11	65	178	85	5	10	1	7	15	0	1	0	0	0	0	0	118	226	97
BULGARISTAN	11.234	6.262	4.814	15	9	99	166	1.379	2.385	0	1	0	0	0	0	0	0	0	11.415	7.651	7.298
ÇEK CUM.	332	261	291	112	115	127	5	50	62	5	3	0	0	0	0	0	0	0	454	429	480
DANİMARKA	19	9	2	9	1	3	3	13	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	23	13
FRANSA	8	2	4	70	94	56	1	0	0	33	51	0	18	18	0	0	0	0	130	165	60
HOLLANDA	193	62	38	169	150	228	17	133	82	11	12	3	3	4	0	2	0	0	395	361	351
İNGİLTERE	72	77	44	50	59	11	6	33	11	27	146	0	3	0	0	0	0	0	158	315	66
İSVİÇRE	4	8	5	10	9	4	0	6	1	17	15	0	1	0	0	0	0	0	32	38	10
İTALYA	7	9	2	33	77	13	0	0	0	258	343	4	83	137	3	1	1	0	382	567	22
LİTVANYA	161	303	319	63	88	58	53	16	252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	277	407	629
MACARISTAN	738	950	618	51	61	49	64	342	563	0	0	0	0	0	0	0	0	0	853	1.353	1.230
MAKEDONYA	1.690	1.827	1.660	4.105	2.675	3.925	8	13	40	0	0	0	2	0	0	0	0	0	5.805	4.515	5.625
MOLDOVYA	3.074	2.302	1.559	62	67	96	1.678	5.348	8.936	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.814	7.717	10.591
POLONYA	327	474	425	88	94	43	14	27	165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	429	595	633
ROMANYA	2.267	1.622	1.342	77	17	88	354	2.465	3.582	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.698	4.104	5.012
RUSYA	171	105	143	54	34	18	36	261	719	0	0	0	1	0	0	0	0	0	262	400	880
SLOVAKYA	146	283	184	19	15	20	0	16	144	0	0	0	0	0	0	0	0	0	165	314	348
SLOVENYA	16	15	5	1	0	1	0	6	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	20	23	6
SİRBİSTAN	1.004	691	459	97	47	156	6	54	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.107	792	706
YUNANISTAN	1	0	1	1.723	1.631	1.093	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1.730	1.631	1.094
DİĞER	1.503	1.181	842	154	234	24	254	840	1.209	18	48	0	6	6	0	0	1	0	1.935	2.310	2.075
TOPLAM	24.085	17.450	13.396	9.699	7.346	7.744	2.753	11.635	18.640	551	728	19	230	204	11	9	6	0	37.327	37.369	39.810

**EK 1.9: MERSİN GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ BÜNYESİNDEKİ
GÜMRÜK MÜDÜRLÜKLERİNE BAĞLI ANTREPOLAR**

SIRA NO	GÜMRÜK İDARESİ	İŞLETİCİ FİRMA	ANTREPO TİPİ VE KODU	DEPOLANAN EŞYANIN /ANTREPONUN TÜRÜ	ANTREPO ALANI-HACMİ
1	MERSİN GÜM. MD.	UMAT UMUM MAĞAZALAR A.Ş.	A 33000003	Gıda, Tekstil vs.	1.183 m2
2	MERSİN GÜM. MD.	UMAT UMUM MAĞAZALAR A.Ş.	A 33000005	Gıda, Tekstil vs.	5.450 m2
3	MERSİN GÜM. MD.	SER-PORT YAĞ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000012	Nebati Yağ	19.614 m3
4	MERSİN GÜM. MD.	CEYNAK NAK. LTD. ŞTİ.	A 33000017	Gıda, Tekstil vs.	8.500 m2 Açık 12.159 m2 Kapalı
5	MERSİN GÜM. MD.	CEYNAK NAK. LTD. ŞTİ.	A 33000023	Gıda	74.346 m3
6	MERSİN GÜM. MD.	CEYNAK NAK. LTD. ŞTİ.	A 33000032	Gıda, Tekstil vs.	6.144 m2
7	MERSİN GÜM. MD.	CEYNAK NAK. LTD. ŞTİ.	A 33000042	Nebati Yağ	55.981 m3
8	MERSİN GÜM. MD.	NOKTA DEPOLAMA LTD. ŞTİ.	A 33000019	Gıda, Tekstil vs.	6.593 m2 Açık 6.126 m2 Kapalı
9	MERSİN GÜM. MD.	AGİLİTY LOJ. TAŞ. HİZM. GIDA MAD. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000037	Gıda, Tekstil vs. Soğuk Hava Dep.	13.100 m2 Açık 5.895 m2 Kapalı 3.245 m2 Soğuk Hv.
10	MERSİN GÜM. MD.	BYS DIŞ TİCARET A.Ş.	A 33000021	Gıda, Tekstil vs.	2.253 m2 Açık 22.728 m2 Kapalı
11	MERSİN GÜM. MD.	TEKNOTAŞ ULUSL. NAK. VE TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000024	Gıda, Tekstil vs.	3.914,5 m2
12	MERSİN GÜM. MD.	HAKAN GIDA SAN. DIŞ TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000026	Gıda, Tekstil vs.	2.715 m2 Kapalı 1.290 m2 Soğuk Hv.
13	MERSİN GÜM. MD.	DOĞAN MAHMUT NARİN	A 33000038	Gıda, Tekstil vs.	6.800 m2
14	MERSİN GÜM. MD.	BORUSAN LOJ. DAĞITIM TAŞ. TİC. A.Ş.	A 33000040	Gıda, Tekstil vs.	9.104 m2 Açık 9.325 m2 Kapalı
15	MERSİN GÜM. MD.	İCCT CANEKS ANTREPO DAĞ. HİZ. LTD. ŞTİ.	A 33000043	Gıda, Tekstil vs.	19.114 m2 Açık 7.276 m2 Kapalı
16	MERSİN GÜM. MD.	KAHRAMANLI ULUSL. NAK. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000044	Gıda, Tekstil vs.	5.510 m2 Açık 1.980 m2 Kapalı 1.326 m2 Soğuk Hv.
17	MERSİN GÜM. MD.	AKDEM DIŞ TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000050	Gıda, Tekstil vs.	32.956 m3
18	MERSİN GÜM. MD.	AKDEM DIŞ TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000030	Gıda, Tekstil vs.	6.647 m2
19	MERSİN GÜM. MD.	KATOEN NATIE LOJİSTİK A.Ş.	A 33000051	Klasik Hammadde	6.000 m2
20	MERSİN GÜM. MD.	TORUNLAR GIDA SAN. VE TİC. A.Ş.	A 33000052	Gıda, Tekstil vs.	3.400 m2 Yatay 15.236 m2 Silo
21	MERSİN GÜM. MD.	ÖZGE GIDA SAN. DIŞ TİC. VE ANT. LTD. ŞTİ.	A 33000053	Gıda, Tekstil vs.	12.400 m2 Açık 10.776 m2 Kapalı
22	MERSİN GÜM. MD.	DAN GIDA SAN. VE TİC. A.Ş.	A 33000054	Gıda, Tekstil vs.	7.523 m2 Açık 2.557 m2 Kapalı
23	MERSİN GÜM. MD.	KAHRAMANLI ULUSL. NAK. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000055	Yanııcı, parlayıcı hariç her türlü eşya	7.600 m2 Açık
24	MERSİN GÜM. MD.	MEMİŞOĞLU TARIM ÜR. LTD. ŞTİ.	C 33000050	Gıda, Bakliyat	2.500 m2
25	MERSİN GÜM. MD.	TOROS TARIM GÜBRE TİC A.Ş.	C 33000003	Kimyevi, Suni, Sentetik Gübre	74.286 m3
26	MERSİN GÜM. MD.	ARBEL BAKL. HUB. SAN. VE TİC. A.Ş.	C 33000026	Bakliyat	6.620 m2 Kapalı
27	MERSİN GÜM. MD.	AKEL GIDA SAN. VE TİC. A.Ş.	C 33000057	Bakliyat	3.720 m2
28	MERSİN GÜM. MD.	ABDULKADİR ÖZCAN OTOMOTİV LASTİK SAN. VE TİC. A.Ş.	C 33000065	Plastik hammadde vs.	800 m2 Açık 1.240 m2 Kapalı
29	MERSİN GÜM. MD.	BAŞHAN TAR. ÜR. PAZARLAMA SAN. VE DIŞ TİC. A.Ş.	C 33000066	Gıda, Bakliyat	745,79 m2
30	MERSİN GÜM. MD.	NOBLE GIDA TİC. A.Ş.	C 33000037	Bakliyat	2.160 m2
31	MERSİN GÜM. MD.	AKEL GIDA SAN. VE TİC. A.Ş.	C 33000034	Bakliyat	20.386 m3
32	MERSİN GÜM. MD.	PINARSAN GIDA İNŞ. NAK. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	C 33000067	Gıda vs.	1.253 m2 Kapalı
33	MERSİN GÜM. MD.	SEVAN DIŞ TİC. LTD. ŞTİ.	C 33000069	Gıda vs.	720 m2 Kapalı
34	MERSİN GÜM. MD.	TORUNLAR GIDA SAN. VE TİC. A.Ş.	C 33000070	Gıda vs.	3.240 m2 Kapalı
35	MERSİN GÜM. MD.	ÖZBAŞAK TARIM AKARYAKIT GIDA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	C 33000072	Gübre, Kükürt	3.120 m2 Kapalı
36	MERSİN GÜM. MD.	TCDD MERSİN GAR AMBAR MD.	G 0122	Muhtelif	402 m2
37	MERSİN GÜM. MD.	MIP / MERSİN ULUSLARARASI LIMAN İŞLETMESİ A.Ş.	G 0124	Muhtelif	1.000.000 m2

38	MERSİN GÜM. MD.	MIP / MERSİN ULUSLARARASI LIMAN İŞLETMESİ A.Ş.	G 0124	Muhtelif	51.146 m2
39	MERSİN GÜM. MD.	TASIŞ ADANA İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ	G 0123	Muhtelif	5.500 m2 Açık 1.065 m2 Kapalı
1	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	ENERJİ PETROL ÜR. PAZ. A.Ş.	A 33000033	Genel Antrepo	33.000 m3
2	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş.	A 33000006	Genel Antrepo	144.050 m3
3	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	ALTINBAŞ PETROL VE TİC. A.Ş.	A 33000016	Genel Antrepo	70.800 m3
4	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	AKPET AKARY. DAĞ. VE PAZ. A.Ş.	A 33000034	Genel Antrepo	6.000 m3
5	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	PETROL OFİSİ A.Ş.	A 33000058	Özel Antrepo	43.275 m3
6	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	TUTA PETROLÇÜLÜK A.Ş.	A 33000011	Genel Antrepo	186.300 m3
7	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	SİYAM PETROLÇÜLÜK A.Ş.	A 33000025	Genel Antrepo	84.600 m3
8	ATAŞ RAF. GÜM. MD.	ATAŞ ANADOLU TASFIYEHANESİ A.Ş.	A 33000015	Genel Antrepo	570.330 m3
1	TAŞUCU GÜM. MD.	GEMAŞ A.Ş.	C 33000042	Duty Free Mağazası	126 m2
2	TAŞUCU GÜM. MD.	ABC A.Ş.	C 33000038	Duty Free Mağazası	56 m2
3	TAŞUCU GÜM. MD.	CENTUR A.Ş.	C 33000043	Duty Free Mağazası	26,01 m2
4	TAŞUCU GÜM. MD.	ODİN A.Ş.	C 33000041	Duty Free Mağazası	80,36 m2
5	TAŞUCU GÜM. MD.	SUN A.Ş.	C 33000036	Duty Free Mağazası	25 m2
6	TAŞUCU GÜM. MD.	ORKAN A.Ş.	C 33000040	Duty Free Mağazası	126 m2
7	TAŞUCU GÜM. MD.	MUTLULAR A.Ş.	C 33000039	Duty Free Mağazası	126 m2
1	ADANA GÜM. MD.	GÖKBORA ULUSL. NAK. TİC. A.Ş.	A 0185	Genel Antrepo	1.922 m2
2	ADANA GÜM. MD.	ÜNKAR ULUSL. NAK. TİC. A.Ş.	A 0187	Genel Antrepo	1.200 m2
3	ADANA GÜM. MD.	THY KARGO MÜDÜRLÜĞÜ	A 0186	Genel Antrepo	1.115 m2
4	ADANA GÜM. MD.	GÜMRÜK AMBARI, YOLCU SAL., CEP AMBARI, PTT GÜMRÜK AMBARI	GD 038	Geçici Depolama	---
5	ADANA GÜM. MD.	TCDD AMBARI	G 0031	Geçici Depolama	360 m2
6	ADANA GÜM. MD.	ADVANSA SASA DUPONT SAN. VE TİC. A.Ş.	C 2030	Özel Antrepo	1.278 m2
7	ADANA GÜM. MD.	PİLSA PLASTİK SAN. VE TİC. A.Ş.	C 2031	Özel Antrepo	1.000 m2
8	ADANA GÜM. MD.	BOSSA SAN. İŞL. A.Ş.	C 1421	Özel Antrepo	975 m2
9	ADANA GÜM. MD.	TEMSA TERMO MEK. SAN. TİC. A.Ş.	C 3511	Özel Antrepo	6.247 m2
10	ADANA GÜM. MD.	MARSA GIDA SAN. TİC. A.Ş.	C 7043	Özel Antrepo	452 m2
11	ADANA GÜM. MD.	AMYLUM NIŞASTA SAN. VE TİC. A.Ş.	C 2034	Özel Antrepo	550 m2
12	ADANA GÜM. MD.	ÖZERŞAH ENERJİ VE PETROL ÜR. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.	C 9388	Özel Antrepo	682 m2
13	ADANA GÜM. MD.	NET MAĞAZA İŞLETMELİĞİ A.Ş.		Özel Antrepo (Duty Free)	62,5 m2
14	ADANA GÜM. MD.	UNIFREE DUTY FREE İŞL. A.Ş.		Özel Antrepo (Duty Free)	52 m2
15	ADANA GÜM. MD.	THY DO CO		Özel Antrepo	6 m2
16	ADANA GÜM. MD.	THY DO CO		Genel Antrepo	12 m2
17	ADANA GÜM. MD.	SETUR SERVİS TURİSTİK A.Ş.		Özel Antrepo	100 m2
18	ADANA GÜM. MD.	LSG SKY CHEFS HAV. HİZ. A.Ş.		Özel Antrepo	900 m2
1	İNCİRLİK GÜM. MD.	DELTA DENİZCİLİK VE TİC. A.Ş.	G 0172	Oto	524 m2
2	İNCİRLİK GÜM. MD.	İSTANBUL EKSPRES NAK. VE TİC.A.Ş.	A 33000004	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	825 m2
3	İNCİRLİK GÜM. MD.	TUZCUOĞLU HOLDİNG A.Ş.	G 00443	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	1.390 m2
4	İNCİRLİK GÜM. MD.	FEVZİ ÇAPAR BEYNELMİLEL NAK. LTD. ŞTİ.	G 0045	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	1.221 m2
5	İNCİRLİK GÜM. MD.	ASYA NAK. VE TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000009	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	495 m2
6	İNCİRLİK GÜM. MD.	SOYER NAK. AMB. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	G 33000002	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	1.178 m2
7	İNCİRLİK GÜM. MD.	ÖZGÜR NAK. VE TİC. LTD. ŞTİ.	G 33000001	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	480 m2
8	İNCİRLİK GÜM. MD.	ESEN ULUSL. NAK. VE TİC. LTD. ŞTİ.	A 33000014	Kullanılmış Zati Ev Eşyası	400 m2

EK 1.10: LOJİSTİK SEKTÖRÜ ARAŞTIRMASI ANKET FORMU

Mersin Lojistik Strateji Planı 2009 Lojistik Firma Anketi

Değerli Firma Yetkilisi,

Bu anket, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO) tarafından yaptırılmakta olan “Mersin Lojistik Strateji Planı” için gerekli olan sektör bilgilerinin toplanması ve sektör yapısının analizi amacıyla yapılmaktadır. Hazırlanacak olan planın gerçekçiliği ve performansı, anketimize katılımınız ve öğrenmek istediğimiz bilgilerin eksiksiz paylaşımı ile birebir artacaktır. O nedenle katılımınız bizim için çok önemlidir.

Burada vereceğiniz bilgiler, MTSO tarafından kesin bir gizlilik ilkesi altında muhafaza edilecektir. Bu anket için her türlü bilgi ve teyit, MTSO’dan Bay/Bayan ve nolu telefonlardan sağlanabilecektir. Katılımınız ve işbirliğiniz için şimdiden teşekkür ederiz.

MAESTRO DANIŞMANLIK A.Ş.

Anket No : Görüşme Tarihi :/...../.....

Firma Unvanı :

Adresi :

Telefon : Faks :

Web : www. e-mail:

Yetkili Kişi :

Görüşülen Kişi :

Anket Durumu : Tamamlandı Reddedildi Ertelendi (.../.../.....)

BÖLÜM 1. Firma Yapısı Bilgileri

1.1. Şirketinizin hizmet statüsünü nasıl sınıflarsınız?

- a) Ana şirket merkezi
- b) Bir ana şirket şubesi
- c) Bir ana şirket acentesi
- d) Diğer (açıklayınız)

1.2. Şirketiniz ana şirket ise şirketinizin kaç şube ve acentesi vardır?

- a) Şube sayısı :
- b) Acente Sayısı :

1.3. Şirketinizin/şubenizin lojistik sektöründeki faaliyet süresi kaç yıldır? (Eğer bir başka ildeki ana firmanın şubesi olarak hizmet veriyorsa, şubenin hizmet süresi yazılacaktır)

- a) 1 yıldan az
- b) 1-2 yıl arası
- c) 3-4 yıl arası
- d) 5-6 yıl arası
- e) 7 yıl üstü

1.4. Şirketinizin sermaye yapısı nasıldır?

- a) Tek sahipli
- b) Çok ortaklı
- c) Halka Açık
- d)Diğer(açıklayınız)

1.5. Şirketinizin sermaye dağılımı nasıl tanımlarsınız?

- a) Tamamı yerli sermayedir
- b) Tamamı yabancı sermayedir
- c) Yabancı ve yerli sermaye bir arada olup, % si yerli, %'ı yabancı sermayedir.
- d) Diğer (açıklayınız)

1.6. Şirket operasyonlarının yurt içi ve yurt dışı ağırlıklarını nasıl tanımlarsınız?

- a) Yurt içi %
- b) Yurt dışı %

1.7. Şirket merkezinin bulunduğu şehir ve ülke neresidir?

.....

1.8. Şirketinizin yurt içi ofislerinin bölgeler itibariyle sayıları nedir?

Marmara Bölgesi	.... ofis
Karadeniz Bölgesi	.... ofis
Doğu ve Güneydoğu Bölgesi	.... ofis
Akdeniz Bölgesi	.... ofis
Ege Bölgesi	.... ofis
İç Anadolu Bölgesi	....ofis

1.9. Şirketinizin yurt dışı ofisleri var mıdır ve nerelerdedir?

- a) Yok
- b) Var:

Ülke

Şehir

.....

.....

.....

BÖLÜM 2. Firma Ölçeği Bilgileri

2.1. Bu şirket/şube'nin 2007 yılı, 2008 ve 2009 tahmini ciroları ne kadardır?

<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>
a) 500.000 YTL den az	a) 500.000 YTL den az	a) 500.000 YTL den az
b) 500.000 – 1.000.000 YTL arası	b) 500.000 – 1.000.000 YTL arası	b) 500.000 – 1.000.000 YTL arası
c) 1.000.001-2.000.000 YTL arası	c) 1.000.001-2.000.000 YTL arası	c) 1.000.001-2.000.000 YTL arası
d) 2.000.001-4.000.000 YTL arası	d) 2.000.001-4.000.000 YTL arası	d) 2.000.001-4.000.000 YTL arası
e) 4.000.001-6.000.000 YTL arası	e) 4.000.001-6.000.000 YTL arası	e) 4.000.001-6.000.000 YTL arası
f) 6.000.001 YTL üzeri	f) 6.000.001 YTL üzeri	f) 6.000.001 YTL üzeri

2.2. Bu Şirket/Şube'deki 2008 yılı çalışan sayıları kaç kişidir?

- a) Üniversite Mezunu kişi
b) Yüksek Okul Mezunu kişi
c) Lise Mezunu kişi
d) Temel Eğitim Mezunu kişi
e) Bir Okul Bitirmeyen Kişi

2.3. Şirketinizin sahip olduğu yetki belgeleri hangileridir?

Belge	C1	C2	C3	E2	G1	G2	G3	G4	H1
Belge	H2	K1	K2	K3	L1	L2	M1	M2	M3
Belge	N1	N2	P1	P2	R1	R2	T1	T2	T3

2.4. Şirketinizin sahip olduğu kalite sertifikaları hangileridir?

- a) ISO 9001
b) ISO 14001
c) ISO 18001
d) TSE
e) Diğer (açıklayınız)

2.5. Bu şirket/şube aşağıdaki araçlardan ve gayri-menkullerden hangilerine ve kaç tanesine sahiptir (adına kayıtlıdır)?

a) Tır : adet	h) Açık Depolama Alanı :..... m2
b) Kamyon : adet	i) Kapalı Depo Alanı :..... m2
c) Kamyonet : adet	j)Antrepo Alanı :..... m2
d) Dorsey : adet	k)Soğuk Hava :..... m2
e) Vagon : adet	l) Araç/Tır Parkı :..... m2
f) Gondol : adet	
g) Gemi : adet,	
Gemi Tipi: Kapasitesi : dwt	
Gemi Tipi: Kapasitesi : dwt	
Gemi Tipi: Kapasitesi : dwt	
Gemi Tipi: Kapasitesi : dwt	
Gemi Tipi: Kapasitesi : dwt	

2.6. Araçlarınız görevde olmadıkları zaman nereye park edilmektedir?

- a) kendi park alanımıza
- b) kiralık park alanına
- c) kent içindeki muhtelif bos alanlara
- d) Yol kenarlarına
- e) Diğer (açıklayınız)

2.7. Depo işletiminde kullanılan sistemleri nasıl nitelersiniz?

(Eğer deposu yoksa BÖLÜM 3'e geçiniz)

- a) Geleneksel insan gücü
- b) Tam otomatik
- c) Yarı otomatik

2.8. Depolarınızın 2008 yılındaki doluluk oranları nedir?

- a) % 1 - % 20
- b) % 21 - % 40
- c) % 41 - % 20

d) % 61 - % 80

e) % 81 - % 100

BÖLÜM 3. Sağlanan Hizmetlere Yönelik Bilgiler

3.1. Aşağıdaki hizmetlerin hangileri şirketiniz bünyesinde veya dışarıdan hizmet alınarak verilmektedir? Yüzdesele olarak belirtiniz.

Hizmet Türü	İşletme Bünyesinde Veriliyor %	Dışarıdan Hizmet Olarak Alınıyor %
Karayolu taşımacılığı		
Demiryolu taşımacılığı		
Denizyolu taşımacılığı		
Havayolu taşımacılığı		
Depo işletmeciliği (m2 si :.....)		
Antrepo işletmeciliği (m2 si :.....)		
Elleçleme		
Dağıtım Merkezi		
Çok noktalı toplama/dağıtım		
Tersine Lojistik		
Sipariş işleme		
Ambalajlama/Paketleme		
Proje Taşımacılığı		
Kargo		
Barkod/Etiketleme		
Konteynır taşımacılığı		
Kalite Kontrol		
Envanter/Stok yönetimi		
Cross-Docking		
Tedarik		
İthalat/İhracat		
Gümrükleme		
Yük Konsolidasyonu		
Sigorta		
Diğer.....(açıklayınız)		

3.2. Firmanız tarafından aşağıda belirtilen sektörlerden hangilerine hizmet verilmektedir?

1. Gıda ve içecek ürünleri imalatı _____ adet

2. Deri ve deri ürünleri imalatı _____ adet

3. Giyim ve tekstil ürünleri imalatı _____ adet

4. Basım ve yayın ürünleri imalatı_____ adet
5. Ağaç ve orman ürünleri İmalatı_____ adet
6. Mineral ve maden ürünleri (metalikler hariç)_____ adet
7. Metal ürünleri (makine teçhizat hariç) imalatı_____ adet
8. Makine teçhizat ürünleri imalatı_____ adet
10. Plastik ve Kauçuk ürünleri imalatı_____ adet
11. Kağıt ve kağıt ürünleri imalatı_____ adet
12. Kimyasal madde ve ürünleri imalatı_____ adet
13. Mobilya ürünleri imalatı_____ adet
14. Bilgisayar ürünleri imalatı_____ adet
15. Tıbbi ve hassas aletler imalatı_____ adet
16. Elektronik ürünler imalatı_____ adet
17. Motorlu kara taşıtları imalatı_____ adet
18. Petrol, kömür ve türevleri imalatı_____ adet
19. Tarımsal ürünler_____ adet
20. Tütün ve tütün ürünleri _____ adet
21. Geri dönüşüm ürünleri_____ adet
22. İthalat-İhracat Firmaları_____ adet
23. Diğer (açıklayınız)adet

BÖLÜM 4. Bilgi Teknolojileri Kullanım Bilgileri

- 4.1. PC Sayısı
- Laptop Sayısı
- TOPLAM Bilgisayar Sayısı

4.2. Aşağıda belirtilen bilgi teknolojilerinden hangileri, hangi tarihten itibaren şirketiniz tarafından kullanılmaktadır?

1. İnternet/.../.....
2. İnternet/.../.....
3. Veritabanı/.../.....
4. Elektronik Veri İletişimi (EDI)/.../.....
5. Barkod/.../.....
6. GPS/GPRS/.../.....
7. Radyo Frekanslı Veri İletişimi/.../.....
8. Server/.../.....

4.3. Aşağıda belirtilen yazılım gruplarından hangileri, hangi tarihten itibaren şirketiniz tarafından kullanılmaktadır?

Program Türü	Kullanılmaya Başlanılan Tarih	İhtiyacı Karşılama Düzeyi		
		Karşılıyor	Vasat	Karşılmıyor
Muhasebe Finansman	../..../.....			
Depo Yönetimi	../..../.....			
Yük Takip	../..../.....			
Taşıma Yönetimi	../..../.....			
Araç Takip	../..../.....			
Dağıtım Yönetimi	../..../.....			
Müşteri İlişkileri	../..../.....			
Yükleme/Boşaltma	../..../.....			
RF Barkod Sistemi	../..../.....			
Konteynır Yönetimi	../..../.....			
ERP (Kurumsal Kaynak Planlanması)	../..../.....			

BÖLÜM 5. Taşımacılık Bilgileri

5.1. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz uluslar arası karayolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Ülke ve Şehir	Taşımanın Bittiği Ülke ve Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.2. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz uluslar arası demiryolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Ülke ve Şehir	Taşımanın Bittiği Ülke ve Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.3. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz uluslar arası denizyolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Ülke ve Şehir	Taşımanın Bittiği Ülke ve Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.4. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz uluslar arası havayolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Ülke ve Şehir	Taşımanın Bittiği Ülke ve Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.5. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz uluslar arası inter-modal taşımacılığın, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Ülke ve Şehir	Taşımanın Bittiği Ülke ve Şehir	Modal Kombinasyonlar	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.6. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz ulusal karayolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Şehir	Taşımanın Bittiği Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.7. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz ulusal demiryolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Şehir	Taşımanın Bittiği Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.8. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz ulusal denizyolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Şehir	Taşımanın Bittiği Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.9. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz ulusal havayolu taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Şehir	Taşımanın Bittiği Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.10. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz ulusal parsiyel taşımacılığının, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Şehir	Taşımanın Bittiği Şehir	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

5.11. 2008 yılı içinde yapmış olduğunuz ulusal inter-modal taşımacılığın, orijini, destinasyonu ve taşıma miktarları itibariyle yazınız:

Taşımanın Başladığı Ülke ve Şehir	Taşımanın Bittiği Ülke ve Şehir	Modal Kombinasyonlar	Miktarı (Ton, Konteynır, Tır ya da Kamyon Olarak Belirtilebilir)

(Tablonun yetmediği yerde lütfen ilave form kullanınız)

BÖLÜM 6. Mersin’de Lojistik Sektöründe Yaşanılan Sorunlar

Aşağıda belirtilen Mersin Lojistik Sektörüne yönelik potansiyel sorunlara yönelik ifadeleri sizi etkileme derecesine göre (1 kesinlikle katılmıyorum, 2 katılmıyorum, 3 bir şey söyleyemem, 4 katılıyorum 5 kesinlikle katılıyorum) 1 ile 5 arasında değerlendiriniz.

6.1. Karayolu altyapısına yönelik sorunlar	5	4	3	2	1
Mersin kent içi yolları ve otoyol bağlantılarındaki trafik sıkışıklığı yük taşımalarını engelleyecek düzeyde çok fazladır.					
Mersin’deki karayolları kamyon operasyonlarını kısıtlayacak şekilde kötüdür.					
Mersindeki karayollarının fiziksel kalitesi oldukça kötüdür.					
Mersin’de yeterli kamyon ve araç parkı bulunmamaktadır.					
Diğer sorunlar (açıklayınız)					

6.2. Demiryolu Taşımacılığında Yaşanan Sorunlar	5	4	3	2	1
Demiryolu ağı ve modernizasyonu yetersizdir.					
Demiryolu taşımacılığında vagon temini zor olmaktadır.					
Demiryolu taşımacılığında Mersin’de ciddi yönetim sorunları bulunmaktadır.					
Diğer sorunlar (açıklayınız).					

6.3. Mersin Limanında Yaşanan Sorunlar	5	4	3	2	1
Mersin Limanının depolama sahaları yetersizdir.					
Mersin Limanında boşaltma yükleme ekipmanları yetersizdir.					
Mersin Limanında yanaşma ücretleri yüksektir.					
Mersin Limanında gümrükleme hizmetleri yetersizdir.					
Mersin Limanında yükleme ve boşalma ücretleri yüksektir.					
Mersin Limanında araç park sahaları yetersizdir.					
Mersin Limanında gemiler yanaşabilmek için uzun süre bekletilmektedir.					
Mersin Limanı kombine taşımacılık olanakları açısından yetersizdir.					
Diğer sorunlar (açıklayınız).					

6.5. Havayolu Taşımacılık Sorunları	5	4	3	2	1
Mersin'den havayolu taşımacılığına erişim sorunludur.					
Mersin çevresindeki hava meydanları kargo taşımacılığı için yeterli filo kapasitesine ve ekipmana sahip değildir.					
Mersin çevresinde havayolu taşımacılığında gümrükleme sorunları yaşanmaktadır.					
Mersin çevresindeki havayolu taşımacılığında gereksiz bürokrasi zaman ve kaynak kaybına neden olmaktadır.					
Diğer sorunlar (açıklayınız).					

6.6. Gümrüklerde Yaşanılan Sorunlar	5	4	3	2	1
Mersin gümrüklerindeki elemanların ciddi bir eğitim eksikliği bulunmaktadır.					
Mersin gümrüklerindeki bürokrasi olması gerekenden fazladır					
Mersin gümrüklerdeki teknik altyapı olanakları oldukça düşüktür.					
Mersin gümrüklerindeki personel sayısı yetersizdir.					
Mersin gümrüklerinde haksız taleplerde bulunmaktadır.					
Diğer sorunlar (açıklayınız)					

6.7. Depolarda karşılaşılan sorunlar	5	4	3	2	1
Soğutmalı depo temininde güçlük çekilmektedir.					
Kapalı depo bulmakta zorluklar yaşanmaktadır.					
Depolardaki elleçleme araçları ve altyapısı yetersizdir.					
Depo lokasyonları erişimi, trafik nedeniyle zor yerlerde kalmaktadır.					
Depo düzenlemeleri ve lokasyonları kamyon manevralarına uygun değildir.					
Depolarda yönetim ve organizasyon sorunları yaşanmaktadır.					
Depolardaki emtia kötü koruma koşullarından ötürü zarar görebilmektedir.					
Diğer sorunlar (açıklayınız)					

6.8. Diğer Sorunlar	5	4	3	2	1
Mersinde lojistik sektöründe kalifiye eleman bulma sıkıntısı yaşanmaktadır.					
Mersinde kalifiye eleman maaşları olması gerekenden yüksektir.					
Mersinde bir lojistik sürekli eğitim merkezi kurulmalıdır.					
Sizin işaret etmek istediğiniz başka sorunlar var mıdır? (açıklayınız).					

BÖLÜM 7. Lojistik Merkez Talep Analizi

7.1. Mersin'de yapılacak entegre ve organize bir lojistik merkezde yer almak ister misiniz?

- a) Hayır, düşünmüyorum
- b) Hemen katılmak isterim
- c) Orta-uzun (5-10 yıl) dönemde yer almayı tercih ederim

7.2. Böyle bir lojistik merkezde hemen ya da kısa vadede talep etmeniz muhtemel kullanım türleri ve miktarlarını belirtir misiniz?

- a) Yönetim ofisi :.....m2
- b) Açık depolama alanı :.....m2
- c) Kapalı depolama alanı :.....m2
- d) Soğuk depolama alanı :.....m2
- e) Konteynır parkı :.....m2
- f) Araç/kamyon parkı :.....m2
- g) Diğer (belirtiniz) :.....m2

7.3. Böyle bir lojistik merkezde orta ya da uzun vadede talep etmeniz muhtemel kullanım türleri ve miktarlarını belirtir misiniz?

- a) Yönetim ofisi :.....m2

- b) Açık depolama alanı :.....m2
c) Kapalı depolama alanı :.....m2
d) Soğuk depolama alanı :.....m2
e) Konteynır parkı :.....m2
f) Araç/kamyon parkı :.....m2
g) Diğer (belirtiniz) :.....m2

7.4. Böyle bir lojistik merkezde kısa vadede yer almak için yukarıdaki kullanımlar için ödemeyi göze alacağınız yaklaşık bütçe ne kadar olabilecektir?

- a) 1milyon dolar altı
b) 1-3 milyon dolar
c) 3-5 milyon dolar
d) 5 milyon dolar üstü

7.5. Böyle bir lojistik merkezde orta ve uzun vadede yer almak için yukarıdaki kullanımlar için ödemeyi göze alacağınız yaklaşık bütçe ne kadar olabilecektir?

- a) 1milyon dolar altı
b) 1-3 milyon dolar
c) 3-5 milyon dolar
d) 5 milyon dolar üstü

BÖLÜM 8. Firmanın Büyüme Hedefleri

8.1. Kısa ve orta vadede aşağıdaki sermaye varlıkları açısından ne kadar bir ilaveniz olabileceğini düşünüyorsunuz?

	Kısa Vade	Orta Vade
Tır	.....adet	.....adet
Kamyon	.....adet	.....adet
Kamyonet	.....adet	.....adet
Dorsey	.....adet	.....adet
Vagon	.....adet	.....adet
Gondol	.....adet	.....adet
Gemi	.....adet	.....adet
Açık Depolama Alanı	.....m2	.....m2
Kapalı Depolama Alanı	.....m2	.....m2
Antrepo Alanı	.....m2	.....m2
Soğuk hava	.....m2	.....m2
Araç/Tır parkı	.....m2	.....m2

8.1. Kısa ve orta vadede aşağıdaki bilişim teknolojilerinden hangilerine yatırım yapmayı düşünüyorsunuz?

- a) İnternet
- b) Network
- c) Web sayfası
- d) E-Ticaret
- e) Diğer

Anketimiz sona ermiştir katılım ve işbirliğiniz için teşekkür ederiz

Anketör Adı Soyadı :

İmza :

EK 1.11: MERSİN'DE UND ve RODER'E KAYITLI FİRMALAR LİSTESİ**Tablo 1: RODER'e KAYITLI FİRMALAR LİSTESİ (MERSİN)**

	FİRMA ÜNVANI
1	ACTIVE LOJİSTİK NAK.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
2	AÇIKGÖZ TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
3	ADANIR ULUS. NAK.PET.SAN.TİC. LTD.ŞTİ
4	AĞAOĞLU GIDA İNŞ.NAK.İTH.İHR. LTD.ŞTİ
5	AHMET YİĞİT AĞIR NAK.HAFR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
6	AKAN-SEL NAK.SAN.VE TİC.A.Ş.
7	AKAR ULUS.NAK.GÜM.HİZM.TİC.SAN. LTD.ŞTİ
8	AKDAĞLAR ULUS.NAK.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ
9	AKIN NAK.TİC.VE SAN.A.Ş.
10	AKTOĞ ULUS.NAK.OTO.PET.ÜRN.SAN. TİC.LTD.ŞTİ.
11	AKTRANS TAŞ.OTO.PET.TAR.İNŞ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
12	AKTUR TAŞ.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.
13	ALKAN ULUS.LOJİSTİK HİZ.PET.GIDA TEKS.GÜM.VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.
14	ARI-HAN UL.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
15	ARİFOĞLU NAK.PET. GIDA TEKS.PAZ. SAN.TİC.LTD.ŞTİ
16	ASDOĞU UL.NAK.GIDA İNŞ.İTH.İHR. SAN VE TİC.LTD.ŞTİ.
17	ASİL UL.NAK.KÖMÜR DEMİR TAAH. TİC.LTD.ŞTİ.
18	ASNAK ULUS.NAK.GIDA İHR.MAD. TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.
19	ATAK GÜMRÜKLEME NAK.VE TİC.LTD. ŞTİ.
20	ATAK TAŞIMACILIK TİC.LTD.ŞTİ.
21	ATAKO UL.TAŞ.DENİZCİLİK TİC.LTD.ŞTİ.
22	AT-KO UL.TAŞ.TAR.ÜRN.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
23	ATLIHAN UL.NAK.GIDA SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
24	AYDOĞAN UL NAK.GIDA.İNŞ.TARIM HAYV.TURZ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
25	AYTAŞLAR ULUS.NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
26	BABACAN NAK VE TİC.LTD.ŞTİ.
27	BAHAR ULUS.NAK.TEKS.GIDA TURZ. VE DIŞ.TİC.LTD.ŞTİ.
28	BAKİLER ULUS.TAŞ.İTH.İHR.PET.İNŞ. TUR.GIDA.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
29	BARANLAR ULUS.NAK.İNŞ.PET.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ
30	BARKO DENİZCİLİK TAŞ.OTO.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
31	BİLEN ULS.NAK.PET.İNŞ.TAAH.GIDA TUR.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
32	BİLGE PETROL TAR.ÜRN.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
33	BULKAN ULS.TAŞ.ANTREPO GIDA PET. ÜRN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
34	BÜYÜKTRANS ULUS. NAK.SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
35	BYN ULUS.NAK. İNŞ.TUR.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
36	CANEKS LOJİSTİK HİZ.VE TİC.LTD.ŞTİ.
37	ÇETİN TRANS ULUS.NAK.VE TUR.İTH. İHR.TEKS.İNŞ.PET.TİC.LTD.ŞTİ.

38	ÇİÇEK TRANS ULUS. TAŞ. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
39	ÇÖLBEYİ LOJİSTİK NAK.GÜMR.DEN.İNŞ. TURİZM.SAN.VE TİC. LTD. ŞTİ.
40	DEĞER LOJİSTİK.ULS.TAŞ.PET.ÜRÜN. TURZ.GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
41	DENİZ NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
42	DENİZER TAŞ. VE TİC. LTD. ŞTİ
43	DENKTAŞ NAK.İNŞ.TUR.TİC.LTD.ŞTİ.
44	DİLHAN ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
45	DÖNÜŞ ULUSLAR ARASI TAŞ A.Ş.
46	DURU ULUS.NAK.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
47	EFE PROJEKT ULUS. PROJELİ TAŞ. TUR.İTH.İHR.SAN.VE TİC. LTD. ŞTİ.
48	EKİN GIDA DIŞ.TİC.VE TAŞ.LTD.ŞTİ.
49	ERENTUR TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
50	ERENTUR TRANSPORT
51	ERMAN NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
52	ERTAN LOJ.AKARY.İNŞ.TURZ. TİC.SAN.LTD.ŞTİ.
53	ERTEM ULUS.NAK.VE İHR.LTD.ŞTİ.
54	ESENLER ULUS.NAK.
55	ESRA NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
56	FIRAT ANŞİN ULUS.NAK.İNŞ.PET.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
57	GOLTEKS TRADING & TRANSPORT CO.
58	GÖKŞEN TRANS ULUS.TAŞ.GIDA TAR.HAYV.SAN.TİC.A.Ş.
59	GÜLBİN ULUS.NAK.İNŞ.TEKS.TURZ.PET. GIDA SAN.VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.
60	GÜLTUR NAK.VE TUR.TİC.LTD.ŞTİ.
61	GÜMÜŞ GROUP TEKS.İNŞ. ELEK.ELEKT. PET.ÜRÜN.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
62	GÜNEŞTUR ULUS.NAK.LTD.ŞTİ.
63	HALEFOĞLU ULUS.TAŞ.İNŞ.TEKS. PET.ÜRÜN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
64	HOCAOĞLU İNŞ.NAK.TURİZM.MAD.VE PET.ÜRÜN.İTH.İHR.SAN VE TİC.LTD.ŞTİ
65	İŞIKLAR NAK.PET.ÜRN.İNŞ.TEKS.GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
66	İDİLTRANS TAŞ.PET.ÜRN.İNŞ.TAAH. GIDA TAR.ÜRN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
67	INTERMAR LOJ.TİC.LTD.ŞTİ.
68	İPEKYOL UL.TAŞ.TİC.SAN.LTD.ŞTİ.
69	İRFAN ULUS.NAK.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.
70	İRMAKLAR ULUS. TAŞ. PET. GIDA OTO.KUY. İTH.İHR.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
71	KALENDER ULUS.TAŞ.PET.TAAH.İTH. İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
72	KAMER ULUS.NAK.VE PET.ÜRN.TİC.A.Ş
73	KARDELEN TAŞ.PET.ÜRN.İNŞ.TAAH. GIDA TAŞ.SAN.LTD.ŞTİ.
74	KARTAN ULUS.NAK.TURZ.İNŞ.VE DIŞ. TİC.LTD.ŞTİ.
75	KELEŞ OTO.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
76	KILIÇ ULUS.NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
77	KILIÇASLAN NAK.VE TUR.İTH.İHR.TİC. LTD.ŞTİ.
78	KOCAMAN TRANS.TİC.LTD.ŞTİ.

79	KOCAMANLAR TAŞIMACILIK TİC.A.Ş.
80	KOÇKAR LOJ.İTH.İHR.İNŞ.PET.ÜRÜN. SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
81	KÖKNAR TAŞ.İTH.İHR.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
82	KUTER TUR.TAŞ.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.
83	KUTLU ULS.NAK.YAŞ.SEB.MEY.ELEKT. İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
84	LİBRA DIŞ.TİC.VE ULUS.NAK.SAN.VE TİC LTD.ŞTİ.
85	MAKRO-TRANS ULUS.NAK.PET.VE GIDA MAD.PAZ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
86	MARATON UL.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
87	MARTRANS ULUS.NAK.TUR.SAN.VE TİC LTD.ŞTİ.
88	MARTUR ULUS.NAK.İTH.İHR.TUR.PET. ÜRN.İNŞ.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ
89	MER-CAN ULUS.TAŞ.TAŞ.PET.İNŞ.TAAH. OTOM.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ
90	MERTÇANI ULUS.TAŞ.AKAR.İNŞ.TAAH. İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
91	MESTAŞ İHR.VE İTH.ULUS.NAK.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.
92	MESTUR ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
93	MESTUR ULUS. TAŞ. LOJ. SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.
94	METER ULUS.TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
95	METRO-NAK NAK.İNŞ.TEKS.GIDA TUR. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
96	MİTAŞ ULUS.NAK.GEMİ ACEN.TİC. LTD.ŞTİ.
97	NUSTRANS ULUS.NAK.
98	NUSTUR ULUS.TAŞ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
99	OKAY MÜH.MÜŞ.YÜK.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
100	OKURA ULUS.TAŞ.İLETİŞİM TİC.VE SAN A.Ş.
101	ORTAKÖY ULUS.NAK.OTO.PET.ÜRN. SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
102	ORAL İNŞ.NAK.TUR.PET.TİC.SAN.LTD. ŞTİ.
103	ORPET PET.ÜRN.PAZ.NAK.İTH.İHR. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
104	ÖZ AYDOĞAN ULUS TAŞ.GIDA.TAR. PET.SAN VE TİC.LTD.ŞTİ.
105	ÖZ AKAR NAK.TEKS.PET.ÜRN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
106	ÖZANŞINLER ULUS.NAK.PET.G.M. PAZ. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
107	ÖZ ARAR NAK.TEKS.VE PET.ÜRN.SAN. TİC.LTD.ŞTİ.
108	ÖZ ERKAN LOJİSTİK NAK.OTOM.PET. GIDA ÜRN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
109	ÖZCANLAR ULUS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
110	ÖZÇANILER UL.NAK.PET.İNŞ.TAAH. GIDA HAYV.İTH.İHR.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
111	ÖZ COŞKAR PET.ÜRN.NAK.İTH.VE İHR.LTD.ŞTİ.
112	ÖZÇELİK TRANS.İTH.İHR.SAN VE TİC. LTD.ŞTİ.
113	ÖZDUY ULUS.TAŞ.VE TİC.LTD.ŞTİ.
114	ÖZKAYALAR ULUS.NAK.İNŞ.TAAH.MAD. PET.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
115	ÖZKELEŞLER İNŞ.TAAH.TİC.VE SAN. LTD.ŞTİ.
116	ÖZKONAK ULUS.NAK.PET.GIDA ÜRÜN. OTO.KUY.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
117	ÖZ MİLAN ULUS.NAK.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
118	PETRONAK TAŞ. VE TİC. A.Ş.
119	SAGNAK ULUS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.

120	SAHRA ULUS.TAŞ.VE TİC.LTD.ŞTİ.
121	SAY NAKLİYAT OTOMOTİV TEKSTİL TUR.SAN. VE DIŞ TİC. LTD.ŞTİ.
122	SEÇKİN ULUS.TAŞ.TİC.A.Ş.
123	SEÇSAN DORSE İMALAT İNŞ.NAK. TİC.VE SAN. A.Ş.
124	SEL LOJ. TAŞ. GIDA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
125	SÜRTRANS TİC.VE NAK.LTD.ŞTİ.
126	ŞENGÜLLER ULUS.NAK.OTO.PET.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
127	ŞİĞVA TRANS ULUSLAR ARASI NAK. VE TURİZM LTD. ŞTİ.
128	TEKNOTAŞ ULUS. NAK. VE TİC. LTD.ŞTİ
129	TRANS MATUR UL.TAŞ.OTO.PET.ÜRÜN. GIDA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
130	TRANS AKTAŞ TAŞ.PET.TEKS.GIDA İNŞ.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
131	TURGUT TRANS İTH.İHR.TUR.SAN.VE TİC. LTD. ŞTİ.
132	TUTAK ULUS.NAK.PET.GIDA HAYV. ELEKT.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.
133	UFUK. İNŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
134	UYANIK ULUS.TAŞ.PET.İTH.İHR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
135	VAN-ŞAR NAK.GIDA DIŞ.TİC.LTD.ŞTİ.
136	VİYAN LOJİSTİK ULUS. NAK.PET.GIDA TEKS.ÜR. İTH. İHR. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
137	YAVUZLAR NAK.TUR.PET.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
138	YAVUZNİL PETROL ÜRÜNLERİ TEKSTİL İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
139	YEŞİLMEN NAK.TEKS. GIDA PET.VE İNŞ. TAAH. SAN.VE TİC. LTD. ŞTİ
140	ZELAL ULUS.TAŞ.PET.ÜR.N.İNŞ.TAAH. LTD.ŞTİ.
	MERSİNDE ŞUBESİ OLAN ÜYELER (MARDİN)
141	ABALAR ULUS.TAŞ.İNŞ.TEKS.PET. GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
142	ABAŞ ULUS.NAK.PET.GIDA SAN. LTD.ŞTİ.
143	BADAY ULUS.NAK.TAR.HAYV.TUR. GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
144	BUDAK ULUS.NAK.İTH.İHR.LTD.ŞTİ.
145	BÜYÜKASLANLAR TAŞ.TUR.İNŞ.PET. SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
146	ÇAKAR NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
147	ÇİÇEKLER LOJ.İTH.İHR.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
148	ÇİMEN TRANS ULUS. NAK. KUY.GIDA TEKS.PET.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
149	DEĞERSOY ULUS.NAK.TUR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
150	DİCLE ULUSLAR ARASI NAK. İNŞ. VE TİC. LTD.ŞTİ
151	DUYAN ULUS.NAK.DIDA İTH.İHR.TAAH. VE TİC.LTD.ŞTİ.
152	ERMAN LOJİSTİK İTH. İHR. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
153	ERHAK ULUS.TAŞ.PET.MÜŞV.SAN TİC. LTD. ŞTİ
154	İMSAN TAR.GIDA AKARYAKIT TEKS. NAK. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
155	KABAY PET.KUY.MAD.İNŞ.NAKLİYAT SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
156	KADRİ DELEN ULUS.NAK.PET.İTH. İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
157	KAPLAN ULUS.NAK. OTO.İTH.İHR. SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
158	KAYMAZLAR İNŞ.ELEK.PET.SAN. TİC.LTD.ŞTİ

159	MARVİP LOJİSTİK TAŞ. PET. ÜR. İNŞ. GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ
160	MCK ULUS. NAK. LTD.ŞTİ
161	METŞAH PET.ÜRÜN.OTO.TURZ.TAŞ. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
162	OCAKTRANS ULUS.NAK.İNŞ.TUR. GIDA SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
163	ÖZSANCAR ULUS.NAK.PET.TİC.SAN.
164	TARHAN ULUS.NAK.İTH.İHR.PAZ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
	MERSİNDE ŞUBESİ OLAN ÜYELER (ŞIRNAK)
165	AKDOĞANLAR GIDA NAK.İNŞ.TEKS. PET.ÜRN.LTD.ŞTİ.
166	BAŞAK ULUS.NAK.TUR.VE PET.ÜRÜN. GIDA TEKS.İNŞ.HAYV.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
167	ÇİFTÇİ MAD.İNŞ.UL.NAK.DIŞ.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.
168	ELÇİK PET.ÜRN.NAK.İNŞ.TURZ.GIDA SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
169	MEHMET GÜRRİ ÖZER MÜŞAVİRLİK LTD.ŞTİ.
170	MUGAN PET.ÜRN. GIDA İNŞ. NAK. TİC. LTD. ŞTİ.
171	ÖZKAN GIDA NAK.TEKS. PETROL ÜRÜN LTD.ŞTİ.
172	ÖZKAN TRANS ULUS.NAK.TAR.TURZ. SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.
173	YENİ DESTAN DIŞ.TİC.LTD.ŞTİ.
	MERSİNDE ŞUBESİ OLAN ÜYELER (ADANA)
174	ÖZTÜRK TOP.AKARYAKIT MAD.YAĞ OTO LAS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
	MERSİNDE ŞUBESİ OLAN ÜYELER (G.ANTEP)
175	GAZİ TUR ULUS.NAK.SAN.VE TİC. LTD. ŞTİ.
176	SELÇUKLAR DIŞ.TİC.ULUS.TAŞ. VE GIDA SAN.LTD.ŞTİ.
	MERSİNDE ŞUBESİ OLAN ÜYELER (HATAY)
177	BAŞARAN ULUS.NAKLİYAT
	MERSİNDE SUBESİ OLAN ÜYELER (AĞRI)
178	SALMAN PET.İTH.İHR.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
	MERSİNDE SUBESİ OLAN ÜYELER (İSTANBUL)
179	TRANSBATUR MİLLETLERARASI NAK. SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.

Tablo 2: UND'ye KAYITLI FİRMALAR LİSTESİ (MERSİN)

	Firma Adı
1	ABEŞ ULUS.NAK.VE TİC.A.Ş.
2	AÇIKGÖZ TAŞ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
3	AHMET YİĞİT AĞIR NAK. HARFIYAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
4	AKDAĞLAR ULS.NAK.SAN ve TİC.LTD.ŞTİ.

5	AKFA ULUS.NAK.AKARYAKIT TEKS.TUR. OTOM.İTH.İHR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
6	AKTUR TAŞIMACILIK İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.
7	ARI-HAN ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
8	ATAK GÜMRÜKLEME NAKLİYAT VE TİC.LTD.ŞTİ.
9	ATAKO ULS.TAŞ.DEN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
10	ATASAY ULS.NAK.SAN.VE TİC.A.Ş.
11	AVES İÇ VE DIŞ TİCARET A.Ş.
12	BİLAL ULS.NAK.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.
13	BOTROS LEVANTE TAŞIMACILIK VE TİCARET LTD.ŞTİ.
14	BÜYÜKASLAN ULS.TAŞ.PET.ÜR.TURZ.İNŞ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
15	CEM KOYTEYNER TAŞIMACILIĞI NAKLİYAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
16	CEYNAK LOJİSTİK VE TİCARET AŞ.
17	ÇAKAR NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
18	ÇANILER ULS.TAŞ.PET.İNŞ.VE TİC.LTD.ŞTİ.
19	DOĞAN GIDA SAN. ZİR. TAŞ. VE TİC. LTD. ŞTİ.
20	DÖNÜŞ ULS.TAŞIMACILIK A.Ş.
21	DURU ULS.NAK.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
22	EKİN GIDA DIŞ. TİC. VE TAŞ. LTD. ŞTİ
23	ERENTUR TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
24	ERENTUR TRANS.VE TİC.LTD.ŞTİ.
25	ESEN TAŞIMACILIK OTO YEDEK PARÇA PAZ. TİC. LTD. ŞTİ
26	ESENLER ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.
27	ESER ULS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
28	ESRA NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.
29	GARİP NAK. VE TİC. LTD. ŞTİ
30	GLS GLOBAL LOJİSTİK SERVİSİ TAŞ. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
31	GÖKŞEN TRANS ULS.TAŞ.GIDA TARIM HAYVAN.SAN. VE TİC.AŞ.
32	GÜLDAY ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
33	GÜLTUR NAK.VE TUR.TİC.LTD.ŞTİ.
34	GÜMÜŞ GROUP LTD. ŞTİ.
35	İNTERMAR LOJİSTİK TİCARET LTD. ŞTİ.
36	İPEKYOL ULS.TAŞM.DENİZ DEP.HİZ.TUR.TİC.VE SAN.LTD.
37	İSKENDER ALBERT BOTROS NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
38	KAHRAMANLI ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
39	KILIÇ ULS.NAK.İTH.İHR.SAN VE TİC.LTD.ŞTİ.
40	KILIÇASLAN NAK.TUR.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.
41	KOCAMANLAR TAŞ.VE TİC. A.Ş.
42	KÖKNAR TAŞ.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
43	KUTLU ULS.NAK. YAŞ SEBZE-MEYVE ELEKTRONİK İTH.İHR.LTD.ŞTİ.
44	LİDERTRANS ULS.TAŞ.TİC.VE İTH.LTD.ŞTİ.
45	MARATON ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
46	MARTAŞ ULS.TAŞ.İNŞ.VE TİC.LTD.ŞTİ.
47	MESTAŞ İHR.İTH.ULS.NAK.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.
48	MESTUR ULS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
49	METER ULS.TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
50	MİSNAK ULUSLARARASI TAŞIMACILIK TİCARET LTD. ŞTİ.
51	NATA-TKN GEMİ ACENTALIĞI NAK. TUR. SEY. SAN. VE TİC. AŞ.
52	NUSTUR ULUS.TAŞ. SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.
53	ORHAN ULUS. TAŞ. TİC.LTD.ŞTİ
54	ÖZ AKAR NAK.TEKS.VE PET.ÜR.SAN.TİC.LTD.ŞTİ
55	ÖZ BİLAL NAK.İHR.İTH.TİC.LTD.ŞTİ.
56	ÖZ ERKAN LOJİSTİK NAK.OTO.PET.GIDA.ÜRÜNLERİ SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ
57	ÖZ LİDERTRANS ULUS. TAŞ. PET. GIDA OTOM. KUY. İTH. İHR. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
58	ÖZCANLAR ULS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
59	ÖZKELEŞLER İNŞ.TAAH.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.

60	ÖZTUR TRANSPORT ULUSL. NAK. İTH.İHR. TİC. LTD.ŞTİ
61	SAB ULS.TAŞ.VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.
62	SAĞNAK ULS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
63	SAHRA ULUS.TAŞ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ
64	SEÇKİN ULUSL. TAŞM. VE TİC. A.Ş.
65	SUNTAŞ ULUS. TAŞ. PET.TEKS. TUR. İNŞ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
66	TEKNOTAŞ ULS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.
67	TRANSAKTAŞ TAŞIMACILIK PETROL TEKSTİL TARIM İNŞAAT İTH.İHR. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
68	TURGUT TRANSPORT İTH. İHR. TURİZM SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
69	TURHAN ULS.TAŞ.İTH.İHR.LTD.ŞTİ.
70	UYANIK ULUS.TAŞ. PETROL İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.
71	YILMAZ ULS.NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.

Tablo 3: UND ve RODER'e KAYITLI FİRMALAR LİSTESİ

	Firma Adı	Belge Bitiş Tarihi
1	AKAR ULUS.NAK.GÜM.HİZ.TİC.SAN.LTD.ŞTİ.	28.11.2010
2	BÜYÜKTRANS ULUS.NAK.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.11.2010
3	BAŞÇANI ULUS.TAŞ.PET.GD.OTOM.İT.İH.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	19.12.2010
4	SUNTAŞ ULUS.TAŞ.PET.TEKS.TURZ.İNŞ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ	29.12.2010
5	ATASAY ULUS.NAK. SAN.VE TİC.A.Ş	27.12.2010
6	ÖZ ORTAKÖY ULUS.NAK.OTOM.PET.ÜRN.GIDA TAR.ÜRN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.04.2011
7	BARAN TUR.NAK.PET.İNŞ.OTOM.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	10.04.2011
8	ERTEM ULUS.NAK.VE İHR.LTD.ŞTİ.	25.04.2011
9	İMAMOĞLU LOJ.ULUS.NAK.PET.İNŞ.TURZ.İTH.İHR.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	27.04.2011
10	DOĞAN GIDA SAN.ZİR.TAŞ.VE TİC.LTD.ŞTİ.	27.04.2011
11	EFEPROJECT ULUS. PROJELİ TAŞ.TUR.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	09.05.2011
12	ÇETİNTRANS ULUS.NAK.VE TURZ.İTH.İHR.TEKS.İNŞ.PET.TİC.LTD.ŞTİ.	20.06.2011
13	UÇARTRANS NAK İNŞ İTH İHR SAN VE TİC LTD ŞTİ	10.08.2011
14	ÖZANŞINLER ULUS.NAK.PET.VE G.M.PAZ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ	14.09.2011
15	ÖZ LİDERTRANS ULUS.TAŞ.PET.GD.OTOM.KUY.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	09.11.2011
16	NATA-TKN GEMİ ACENTELİĞİ NAK. TUR.SEY.SAN. VE TİC.A.Ş.	14.11.2011
17	ÇİÇEKTRANS ULUS.TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	13.11.2011
18	SAY NAK.OTOM.TEKS.TUR.SAN.VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.	25.02.2011
19	DOĞAN ULUSLARARASI NAKLİYAT TİC. VE SAN.LTD.ŞTİ.	18.12.2011
20	ASDOĞU ULUS.NAK.GIDA İNŞ.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2011
21	NUHTRANS TAŞ.PETROL TAR. TEKS. İNŞ.İHR.İTH.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	26.12.2011
22	ÇANI LOJİSTİK TAŞIMACILIK AKARYAKIT SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	27.12.2011
23	BYN ULUSLARARASI NAK. İNŞ.TURZ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	29.12.2011
24	ASNAK ULUS.NAK.GIDA VE İHTİ.MAD.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	16.01.2012
25	ÇİÇEKLER LOJİSTİK TAŞIMACILIK İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	13.02.2012
26	KOÇKAR LOJİSTİK İTH. İHR.İNŞ.PET.ÜRN. SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.	22.03.2012
27	İNTERMAR LOJİSTİK TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	26.03.2012
28	ERTAN LOJİSTİK AKARY İNŞ.TURZ.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	05.04.2012
29	SERHAT ARAR ULS.NAK. TEKS VE MEŞRUBAT PET. GIDA ÜRN. SAN. TİC. LTD.ŞTİ	11.05.2012
30	ROTAŞ LOJİSTİK TAŞ.PET.GIDA İNŞ.TAR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	26.06.2012
31	ŞİLBİRLAR GIDA ÜRÜN.VE AMBALAJ MALZ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	19.07.2012
32	FLAY LOJİSTİK PETROL GIDA İTH.İHR.SAN VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.08.2012

33	NADİR ERKAN LOJİSTİK NAK.OTOM.PETR.GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	21.08.2012
34	RASTKAYA ULUS.TAŞ.GIDA AKARYAKIT OTOM.İNŞ.İTH.İHR.SA.VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.09.2012
35	ARIFOĞLU NAK.PET.GIDA TEKS.PAZ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	09.03.2011
36	ŞİMŞEK PET.ÜR.NAK.TUR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.10.2012
37	ZAFER EMİN ULUS.TAŞ.OTOM.İNŞ.PET.MAD.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	11.12.2012
38	NOKTAŞ ULUSLARARASI TAŞ. GIDA DAY.TÜK.MAL.İTH.İHR.SAN.VE TİC.A.Ş.	13.12.2012
39	MER-CAN ULUS.TAŞ.PET.İNŞ.TAAH.OTOM.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	13.03.2011
40	GLS GLOBAL LOJİSTİK SERVİSİ TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	28.02.2013
41	AYSA LOJİSTİK ULUS. NAKL.VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.	05.03.2013
42	RONİ TAŞ.OTOM.PET.ÜR.NİNŞ.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	12.05.2013
43	ATAK TAŞ.TİC.LTD.ŞTİ.	11.10.2009
44	ORAL İNŞ.NAK.TUR.PET.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	12.10.2009
45	ÖZARAR NAK.TEKS.VE PET.ÜR.N.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	13.10.2009
46	MAKROTRANS ULUS.NAK.PET.VE GIDA ÜRN.PAZ.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	15.10.2009
47	EVECANLAR TAR.ÜR.N.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	25.01.2010
48	AKAN-SEL NAK.SAN.VE TİC.A.Ş.	20.04.2009
49	MEVSİM ULUS TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	22.04.2009
50	ÖZAKAR NAK.TEKS.VE PET.ÜRÜN.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	14.05.2009
51	TURGUT TRANS İTH.İHR.TUR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	15.06.2009
52	MARTRANS ULUS.NAK.TUR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	19.06.2009
53	ACTIVE LOJ.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	27.07.2009
54	AKTOĞ ULUS.NAK.OTOM.VE PET.ÜR.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	09.08.2009
55	METRONAK TEKS.ULUS.TAŞ.İNŞ.GIDA TUR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	24.09.2009
56	ÖZCOŞ-KAR TAAH.PET.ÜR.N.NAK.İTH.İHR.LTD.ŞTİ.	02.12.2009
57	DİLHAN ULUS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	11.02.2010
58	ZELAL ULUS.TAŞ.PET.ÜR.NİNŞ.TAAH.GD.TAR.ÜR.N.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	21.02.2010
59	SEL LOJ.TAŞ.GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	01.03.2010
60	FIRAT ANŞİT ULUS.NAK.PET.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	01.03.2010
61	ALKAN ULUS.LOJ.HİZM.PET.GD.TEKS.GÜM. VE DIŞ TİC.LTD.ŞTİ.	09.03.2010
62	ÖZKONAK ULUS.NAK.PET.GD.ÜR.N.OTOM.KUY.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	06.04.2010
63	İRMAKLAR ULUS.TAŞ.PET.GD.OTOM. KUY.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	26.05.2010
64	UFUK İNŞAAT SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	09.06.2010
65	RAN-NAK ULUSLAR ARASI NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	14.06.2010
66	DENİZER TAŞIMACILIK VE TİC.LTD.ŞTİ.	22.08.2010
67	ÇÖLBEYİ LOJ.NAK.GÜM.DEN.İNŞ.TUR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	29.08.2010
68	BOTROS LEVEVANTE TAŞ.VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.10.2010
69	DENİZ NAK.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	21.02.2013
70	ERENTUR TRANSPORT VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ	11.02.2013
71	ESEN TAŞ.OTO.YD.PAR.PAZ.TİC.LTD.ŞTİ	20.02.2013
72	KAHRAMANLI ULUS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	21.02.2013
73	GÜLTUR NAK.VE TURZ.TİC.LTD.ŞTİ.	18.08.2012
74	GÖKŞEN TRANS ULUS.TAŞ.GIDA TAR.HAYV.SAN.VE TİC.A.Ş.	03.03.2012
75	EKİN GIDA DIŞ TİCARET VE TAŞIMACILIK LİMİTED ŞİRKETİ	22.01.2012
76	SEÇKİN ULUS.TAŞ. VE TİC.A.Ş.	08.01.2012
77	METER ULUS.TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	22.01.2010
78	KAMER ULUS.NAK. VE PET.ÜR.N.TİC.A.Ş.	14.06.2009
79	KOCAMAN TRANSPORT TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
80	ÖZ-DUY ULUS.TAŞ. VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.04.2009
81	TRANSMATUR ULUS. TAŞ.OTO.PET.ÜR.N.GID.SAN. VE TC. LT. ŞTİ.	30.04.2009
82	MİSNAK ULUS TAŞ.TİC.LTD.ŞTİ.	30.04.2009
83	BİLAL ULUS.NAK.İTH.İHR.VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.05.2009
84	AKTRANS TAŞ.OTO.PET.TAR.İNŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ	30.04.2009
85	ORHAN ULUS. TAŞ.TİC.LTD.ŞTİ	28.04.2009
86	KAYALAR ULUS. NAK. İTH.İHR.SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.	30.04.2009
87	GÜNEŞ TUR. ULUS. NAK. TUR. PET. ÜR.SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.	30.04.2009

88	ÖZ ERKAN LOJ. NAK. OTO.PET.GID.ÜR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
89	ORPET PET.ÜRÜ.NAK.İTH.İHR.PAZ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.04.2009
90	ORTAKÖY ULUS.NAK.OTO.PET.ÜRÜ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
91	BULKAN ULUS.TAŞ.ANT.GID.PET.TEKS.ÜR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.04.2009
92	İDİLTRANS TAŞ.PET.ÜR.İNŞ.TAAH.GID.TAR.ÜR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.04.2009
93	TRANSAKTAŞ TAŞ.PET.TEKS.TAR.İNŞ.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.05.2009
94	KARDELEN ULUS.TAŞ.PET.ÜRÜN.İNŞ.TAAH.GID.TAR.ÜRÜN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	13.06.2009
95	ARIHAN ULUS.NAK.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.06.2009
96	ERENTUR TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	09.07.2009
97	GARİP NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.	16.04.2009
98	KUTLU ULUS.NAK.YAŞ.SEB.MEY.ELEKT.İTH.VE İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	06.12.2009
99	MARTAŞ NAK.TUR.İNŞ.ATR.ÜRN.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2009
100	SÜRTRANS TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	11.05.2009
101	ÖZÇELİK TRANSPORT İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	19.12.2009
102	BÜYÜKASLAN ULUS.TAŞ.PET.TEKS.TUR.İNŞ.SAN.TİC.TİC.LTD.ŞTİ	24.02.2010
103	ŞAHİN KARDEŞLER PET.TAŞ.İTH.İHR.VE TİC.LTD.ŞTİ.	22.12.2009
104	MESTUR ULUS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	27.12.2009
105	AKDAĞLAR ULUS.NAK.SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.	28.12.2009
106	ESER ULUS.NAK. VE TİC. LTD.ŞTİ.	31.12.2009
107	İPEKYOL ULUS.TAŞ.DEN.DEP.HİZ.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	07.02.2010
108	MİTAŞ ULUS.NAK.VE GEMİ AVEN.TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
109	CANEKS LOJİSTİK HİZMETLER VE TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
110	KUTER TUR.TAŞ.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
111	PETRONAK TAŞIMACILIK VE TİC.A.Ş.	24.02.2010
112	KARTAN ULUS.NAK.TUR.İNŞ. VE DIŞ.TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
113	TUTAK ULUS.NAK.PET.GIDA HAYV.ELKT.İNŞ.VE SAN.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
114	ÖZCANLAR ULUS.NAK.VE TİC.LTD.ŞTİ.	24.02.2010
115	DURU ULUS.NAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	10.05.2010
116	MESTAŞ İHR.VE İTHALAT ULUS.NAK. TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.	30.06.2010
117	ÖZBİLAL ULUS.NAK.İTH.İHR.VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.06.2010
118	AÇIKGÖZ TAŞ. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	30.07.2010
119	AYTAŞLAR ULUS. NAK. İTH. İHR. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	26.06.2010
120	UYANIK ULUS.TAŞ.PET.İTH.İHR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	07.07.2010
121	KOCAMANLAR TAŞ. VE TİC. A.Ş	20.08.2010
122	ÇANİLER ULUS. TAŞ. PET. İNŞ. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	29.08.2010
123	TEKNOTAŞ ULUS.NAK. VE TİC.LTD.ŞTİ.	24.10.2010
124	İRFAN ULUS NAK.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
125	İSKENDER ALBERT BOTROS NAKLİYAT DANIŞMANLIK TANITIM VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
126	GÜLDAY ULUS.NAK. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
127	LİDERTRANS ULUS.TAŞ.TİC.İTH.İHR.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
128	ATAK GÜMRÜKLEME NAK. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
129	SAGNAK ULUS.NAK. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
130	YILMAZ ULUS.NAK.İTH.İHR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
131	MARATON ULS.NAK.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2010
132	KÖKNAR TAŞ.İTH.İHR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.01.2011
133	ATAKO ULUS.TAŞ.DENZ. VE TİC.LTD.ŞTİ.	06.09.2011
134	AKFA ULUS.NAK.AKARYT.TEKS.TUR.OTOM.İTH.İHR.SAN.VE	26.02.2011
135	DÖNÜŞ ULUSLAR ARASI TAŞIMACILIK A.Ş.	23.09.2011
136	MARTAŞ ULUSLARARASI TAŞIMACILIK İNŞAAT VE TİC.LTD.ŞTİ.	30.10.2011
137	OSMAN KAYA NAK.TİC.VE SAN.İTH.İHR.LTD.ŞTİ.	12.11.2011
138	AHMET YİĞİT AĞIR NAK.HARF.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	14.12.2011
139	AKTUR TAŞ.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2011
140	AT-KO ULUS.TAŞ.TAR.ÜRN.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2011
141	KALENDER ULUS.TAŞ.PET.İNŞ.TAAH.GÜM.GIDA VE H.İTH.İHR.SAN.VE	31.12.2011

	TİC.LTD.ŞTİ	
142	ÖZTUR TRANSPORT ULUS.NAK.İTH.İHR.TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2011
143	SAHRA ULUS.TAŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	27.12.2011
144	BARKO DENİZCİLİK TAŞ.OTOM.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	21.01.2012
145	ESRA NAKLİYAT İTH.İHR.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	31.12.2011
146	AKIN NAKLİYAT TİCARET VE SAN.A.Ş.	20.04.2012
147	ÖZKELEŞLER İNŞ.TAAH.TİC.VE SAN.LTD.ŞTİ.	11.06.2012
148	NUSTUR ULUS.TAŞ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.	09.08.2012
149	BAKİLER ULUS.TAŞ.İTH.İHR.PET.İNŞ.TUR.GD.SAN.TİC.LTD.ŞTİ	26.09.2012
150	BİLEN ULUS.NAK.PET.İNŞ.TAAH.GD.TUR.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	23.10.2012
151	ÖZKAYALAR ULUS.NAK.İNŞ.TAAH.MAD.PET.OTOM.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	29.11.2012
152	MERTÇANI ULUS.TAŞ.AKR.İNŞ.TAAH.İTH.İHR.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ	25.12.2012
153	TURHAN ULUS. TAŞ. İTH. İHR. TİC. LTD. ŞTİ.	04.03.2013

Not: UND kayıtlarında 71, RODER kayıtlarında 140 adet Mersin Merkezli firma listelenmektedir. Ancak bazı firmalar her iki derneğe de kayıtlı olduklarından, Tablo 3'de yer alan bu listede tekrar edilmemiştir.

EK 2.1. : Mersin'in Lojistik Sektörü'ndeki Gelişimine İlişkin Uzun Dönem Stratejilerine Yönelik Olarak İlgili Kurum, Kuruluş ve Firma Temsilcileriyle Yapılan Birebir Görüşmelere İlişkin Notlar

Görüşülen Kurum : Akdeniz İhracatçı Birlikleri (AKİB)

Görüşülen Kişi : Selami GEDİK (Genel Sekreter)

NOTLAR

- Lojistik Köyü'nün lokasyonu için, Adana-Mersin Otoyolu'nun Tarsus batı çıkışı ile Mersin Serbest Bölge çıkışının kuzeyi arasındaki bir bölge uygun olabilir. Bu bölgenin otoyola bağlantısı çok kolay sağlanabilir. Mücavir alan değildir ve büyük bir kısmı Hazine arazisidir.
- Mersin, halihazırda Türkiye'nin güney ve güneydoğusu için ihracat, ithalat ve transit ticarete bir merkez konumundadır. T.C. ihracat strateji planında, 20 yıl sonra tarım ürünlerinde 30 Milyar dolarlık ihracat hedeflenmektedir. Mersin hinterlandı önemli bir tarımsal üretim potansiyeline sahiptir. Bu anlamda, Lojistik Köy'de ve bölgede soğuk hava depolama kapasitesi artırılmalıdır. Ayrıca, yakın gelecekte Irak'a (özellikle Kuzey Irak'a) transit taşımacılar yoğunlaşacaktır.
- Yine yakın gelecekte, dış ticaret mevzuatında yapılacak değişikliklerle, Hong Kong örneğinde olduğu gibi, transit ticaret de ihracat olarak kabul edilecektir. Transit yüklerin antrepoda uzun süreli depolanmasına ilişkin mevzuat kısa sürede gerçekleştirilecektir. Bu anlamda, şimdiden, transit yüklerin depolanması için gerekli planlama yapılmalıdır.
- Lojistik sektörüne ara eleman yetiştirecek bir meslek yüksekokulunun, Dünya'daki örneklerde (örneğin Singapur) olduğu gibi Lojistik Köyü'nün içinde kurulması uygun olur. Öğrenciler, yarım zamanlı eğitim alır, yarım zamanlı da firmalarda uygulamalı olarak çalışırlar. Ayrıca, özel sektördeki deneyimli kişiler burada pratik eğitimler verebilir. Üniversite-sanayi işbirliği daha etkin sağlanabilir. Sektörün ve bölgenin gelişimi ile birlikte daha sonra bir lojistik akademisi de kurulabilir. Bu akademiye global lojistik merkezlerinden deneyimli kişiler konuk olarak çağırılıp eğitim verdirilebilir.

- Lojistik Köyü'nün yönetiminde devletin kontrolünün bulunması uygun olabilir. Bu anlamda ihracatçı birlikleri yapılanması da incelenebilir. Mevzuat ve yönetim devletin olur ise, sektör içi tartışmalar önlenebilir. Yöneticileri, özel sektörün tavsiyesiyle devlet atayabilir.

Görüşülen Kurum : Mersin Büyükşehir Belediyesi

Görüşülen Kişi : Bülent YÜREKLİ (İşletm. ve İşt. Daire Başkanı – Loj. Platf. Üyesi)

NOTLAR

- Lojistik Köyü kurulması, Mersin için gerekli ve faydalıdır. Hâlihazırda, lojistik sektörü Mersin'in kalkınması ve istihdam açısından en önde gelen sektörlerdendir. Ancak, mevcut durumda lojistik, taşımacılık ve depolama firmalarının yerleri şehir içinde çok dağınık durumdadır. Bu da şehir şehir trafiğini çok olumsuz etkilemekte ve kargaşaya sebep olmaktadır. Liman giriş ve çıkışlarındaki sıkışıklık, Mersin'e giriş trafiğini çok olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, buğday nakil dönemlerinde Cumhuriyet Bulvarı tümüyle tıkanmaktadır. Tüm bu lojistik unsurların ve aktarma işlemlerinin şehir dışında bir merkezde toplanması trafiği çok rahatlatacaktır.
- Lojistik Köyü'nün yapılması, Belediye açısından, şehirdeki çirkin ve çarpık kentleşme görüntüsünün ortadan kaldırılması, ve çevre düzeni ve sağlığı açısından faydalı olacaktır. Ayrıca, hem bölgenin genişleme olasılığı ve hem de hava kirliliğinin önlenmesi açısından Lojistik Köy'ün şehrin dışında bir miktar yüksek bir alanda yapılması uygun olabilir.
- Sahilde Kültür Merkezi'nin doğu yanında, Kıbrıs'a gidecek TIR'ların bekleme yeri olarak kullanılan bölge şu anda Kültür Merkezi için otopark olarak düzenlenmektedir. Hâlihazırda, Bu TIR'lar için uygun bir bekleme yeri bulunmamaktadır. Bu da yakın gelecekte sıkışlığa yol açacaktır.
- Hâlihazırda, Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde, belirtilen 1.500-2.000 dönümlük uygun bir arazi mevcut görünmemektedir. Bu konu, belediyenin planlama dairesiyle koordineli olarak, 1/25.000'lik plan üzerinden ayrıntılı olarak çalışılmalıdır. Bunun dışında yer önerisinde bulunmak çok afakî olacak ve gerçekçi olmayacaktır.
- Mersin için bir şehir içi ulaşım master planı çalışması yapılmış idi. Ancak, daha sonra çıkarılan belediyeye yönelik yasalarla Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları genişlemiştir.

Bu yüzden bu master planın 2009 yılında yeni sınırlara göre revize edilmesi planlanmaktadır.

- Lojistik Köyü'nün altyapısının sağlanması konusunda ve ileride yönetim ve işletmeye katılımda belediyenin katkısı öngörülüyor ise, başta Büyükşehir Belediye Başkanı olmak üzere, belediyenin ilgili birimleri ile daha yakın temasta olarak, eşgüdümlü, koordineli bir çalışma sürdürülmelidir.
- Lojistik Köyü'nün işletme modeli konusunda Büyükşehir Belediye Başkanı'nın da görüşü alınabilir.

Sonuç olarak, Büyükşehir Belediye Başkanı'nın bilgisi ve onayı dâhilinde, ilgili belediye birimleri ile (özellikle planlama) daha yakın temasta olunarak, koordineli çalışma yapılmalı; yer tespiti konusunda 1/25.000'lik İmar Planı üzerinden, ilgili diğer devlet birimlerinin de katılımıyla eşgüdümlü bir çalışma yapılarak sonuca ulaştırılmalıdır.

Görüşülen Kurum : Mersin Serbest Bölge İşleticisi A.Ş. (MESBAŞ)

Görüşülen Kişi : Edvar Mum (Genel Müdür), Betül Barbur (Genel Müdür Yrd.)

NOTLAR

- AB Uyum programı çerçevesinde serbest bölgelerde üretim için tanınan avantajların zaman içinde kaldırılması ve serbest bölgelerin birer ticari merkez haline getirilmesi amaçlanmaktadır.
- Mersin Limanı'nın bir parçası olması, Serbest Bölge'nin önemini arttırmakta; ancak mevcut alanı yetersiz kalmakta ve genişleme ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. 60 dönümlük Köy Hizmetleri'nin ve 320 dönümlük TAGAŞ'ın arazileri kullanılabilir hale getirilmektedir.
- Serbest Bölge'nin liman içinde olması, aktarma işlemlerinde sağladığı kolaylık açısından çok önemlidir.
- Serbest bölgelerde maliyetleri düşürmek açısından otoenerji uygulaması önerilebilir.
- Ülkemizde serbest bölgeler özel sektör - devlet ortaklığı şeklinde yapılanmaktadır. Mersin bölgesinde mevcut statü korunmalıdır. Bu statü, yatırım avantajı sağlamaktadır.

- Serbest bölgelerde daha çok depolama hizmeti ve depo içi katma değerli hizmetler verilmelidir.
- Serbest Bölge içerisinde demiryolu hattı mevcuttur, ancak kullanılmamaktadır. Bu hattın elleçleme alanı yetersizdir. Demiryolu hattının kullanılabilmesi için bir geliştirme yapılmalıdır.
- Bölge'nin otoyol bağlantısı vardır, ancak iş yükünün artması, liman yolunun sıkışıklığı nedeniyle doğrudan Serbest Bölge'ye hizmet edecek bir yol gereksinimi doğmuştur.
- Mersin'de ikinci bir serbest bölgeye ihtiyaç görünmemektedir.
- Bölge'deki mevcut binalardan eskiyen veya eski teknoloji ve standartlarla yapılanların revizyonu söz konusudur.
- Serbest bölgelerde ihtisas gümrüğü sorunu vardır. Bu bölgelerin aynı zamanda ihtisas gümrüğü olarak değerlendirilmesi veya Mersin'e başka ürünler için ihtisas gümrüğü özelliği kazandırılması gereklidir.
- Transit operasyonlarda, yük birleştirilmesinde, katma değerli hizmetlerde serbest bölgeler daha yaygın kullanılmalıdır.
- Yakın gelecekte Kuzey Irak'ın yeniden yapılanması başlayacaktır. Burada yapılacak inşaat ve altyapı yatırımlarında Serbest Bölge'nin transit taşımacılık için kullanılması önemli olacaktır.
- Bölge'de uygulanan fonların kaldırılması olumludur, ancak eskiden izin alanlarla yeni başvurular arasında vergi muafiyeti farkı sorunu vardır. Zamanla yetki süreleri doldukça fark azalacaktır. Buna karşılık, alanda geçici stoklama yapanlar fona tabi olmaktadır. Bu da kaldırılmalıdır.
- Serbest Bölge'de geçmişte tarım ürünleri işlenmesi varken giderek azalmıştır. Bunun tekrar geliştirilmesi önemlidir.
- Serbest bölgelerin nereye (hangi Bakanlığa) bağlı oldukları konusunda bir karmaşa yaşanmaktadır. Organize Sanayi Bölgesi gibi üretim yapılmaktadır, ancak, gümrük alanı dışında görüldüğü için ve giriş-çıkışta gümrük işlemi yapıldığı için Dış Ticaret Müsteşarlığı'na bağlı olarak çalışmaktadırlar.

- Serbest Bölge girişinde, demiryolu kavşakları, hemzemin olması nedeniyle trafiği engellemekte ve araç yoğunluğuna neden olmaktadır.
- Gümrük dışı mağazalara da sevkiyat serbest bölgelerden yapılabilmektedir.
- Bölge'deki kiralama fiyatları zaman içinde 2 ila 4 Dolar/m² arasında değişmiştir. Şu anda 2,5-3 Dolar/m² civarında bir fiyat uygulanmaktadır.

Uzun Dönem Stratejiler

- Serbest bölgelerin, AB'ye üyelik süreci çerçevesinde, tam üyelik gerçekleşirse ticari bölgeler olarak, gerçekleşmezse üretim bölgeleri olarak değerlendirilmesi söz konusudur. Bu nedenle, her iki özelliğin de, ileride değişebilecek, hatta bir geçiş süresi içinde değişim yapılacak biçimde görüşmelerde ele alınması gerekmektedir.
- Serbest Bölge'nin genişleme alanlarının açık tutulması gereklidir. İleride büyüme zorunluluğu ile karşı karşıya kalındığında büyüyecek yeterli alan olmalıdır.
- Serbest Bölge'nin transit taşıma ve uzak mesafe taşıma amaçlı demiryolunun kullanımının önündeki engellerin kaldırılması gereklidir. Demiryolu altyapısı iyileştirilmelidir.
- Özellikle depolama fonksiyonunu görecekt olan Serbest Bölge'de, güneş panelli elektrik üretimin sağlanması ve vergisiz kullanımının teşvik edilmesi uygun olacaktır. Enerji fiyatlarının vergiden muaf olması da düşünülmelidir.
- Serbest Bölge'nin direkt otoyol bağlantılarının sağlanması ve Bölge'den trafiğin müstakil hale getirilmesi önemlidir.
- Serbest bölgede depolama yapılacak alanların, rampalı, yüksek tavanlı daha büyük alanlı depolar haline getirilmesi gereklidir.
- Serbest bölgelere, bölgedeki ürünlerle ilgili ihtisas gümrüğü statüsü verilmesi gereklidir.
- Serbest Bölge içinde transit taşımacılığı ve kombine taşımacılığı da teşvik eden elleçleme alanları yaratılması, katma değerli hizmetlerin geliştirilmesi, ambalajlama, etikeleme, ütüleme, paketlenme, kolileme gibi hizmetleri verecek yatırımların davet ve teşvik edilmesi önemlidir.

- Bölge'nin bir diğer önemli sektörü olan tarım ürünleri işleme sektörünün desteklenmesi ve Serbest Bölge içine alınması düşünülmelidir.
- Soğuk zincir, sebze-meyve lojistiklerinin Serbest Bölge'den yapılacak şekilde güçlendirilmesi gerekmektedir.

Kısa Dönem Stratejiler

- Serbest Bölge genişleme yatırımları tamamlanmalı ve Köy Hizmetleri ile TAGAŞ arazileri kullanılabilir hale getirilmelidir.
- Demiryolu altyapısının elleçleme alanı yaratacak şekilde geliştirilmesi gereklidir.
- Mevcut yan yolun iyileştirilmesi çalışması yapılmalıdır.
- Bölge içi trafiğin düzenlenmesi de önemlidir.
- Eskiye binaların yenilenmesi ve daha yüksek depolama alanları inşaatı çalışmaları ele alınmalıdır.
- Bölge işadamlarına, Serbest Bölge yolu ile hizmet verilmesi konusunda eğitici seminerler ile yol gösterme yapılmalıdır.

Görüşülen Kurum : Mersin Ticaret ve Sanayi Odası

Görüşülen Kişi : Şerafettin Aşut (Yön. Kur. Başkanı)

NOTLAR

- Mersin bölgesi, geçmişte dış ticaret kapasitesi açısından, İstanbul ve İzmir'in ardından 3. bölge olarak gelirken, şimdi sıralamada gerilere düşmüştür.
- Mersin'in ekonomik yapısı ticarete ve tarımsal üretime dayanmaktadır.
- Şehir içinde oluşan araç trafiği şehir dışına kaydırılmalı, lojistik odaklardan oluşan taşıma özel yollara aktarılmalıdır.
- Kurulacak Lojistik Köy'ün sadece Mersin'e yönelik değil, Batı Adana-Tarsus-Mersin üçgeninde fonksiyonel olması gerekmektedir.
- Lojistik Köy şehrin doğusunda yer almalı ve demiryolu ve otoyol bağlantısı olmalıdır.

- Organize Sanayi Bölgesi ile Otoyol arasındaki bağlantının sağlanması, Tarsus-Mersin Karayolu'nun trafiğinin hafifletilmesi gerekmektedir.
- TCDD Yenice aktarma istasyonu da Lojistik Köy'ün hinterlandı içinde kalmalıdır. Bu nokta, Türkiye'nin farklı bölgelerinden gelen yüklerin Mersin'e aktarılma noktası olmalıdır.
- Lojistik Köy arazisi, ileriye dönük ihtiyacın da karşılanması göz önüne alınarak büyük tutulmalıdır.
- Organize Sanayi Bölgesi'ne gelen mevcut yolun bir şeridi Tarsus-Mersin demiryolu hattının Lojistik Köy'e hizmet vereceği şekilde kullanılması söz konusu olabilir.
- Liman ve Lojistik Köy'ün yük trafiği demiryolu ağırlıklı olarak sağlanmalıdır.
- Lojistik Köy'e bir raylı sistem kent ulaşımı sağlanmalıdır. Bu raylı sistem Organize Sanayi Bölgesi'nden de geçmelidir.
- Mersin'in doğusu üretim alanı, batısı ise hem konut hem ticari alan olarak değerlendirilmeli, ofis tarzı çalışan işletmelerin bir kısmı batıya taşınmalıdır.
- Mersin'e 2. bir liman kurularak hem tekelleşmenin önlenmesi, hem de limanların ihtisaslaşması sağlanmalıdır. Liman yükü şehir dışına çıkartılmalıdır. Mevcut liman önüne yapılacak olan konteyner limanı projesinden vazgeçilmelidir.
- Hâlihazırda Toros Gübre'nin alanına bir liman yapılması düşüncesi söz konusudur.
- Aynı şekilde Soda Sanayi - Kromsan önüne yapılacak olan bir liman projesi de söz konusudur.
- Mersin Lojistik Strateji Planı, Dünya Bankası'na sunulacak bir proje haline getirilmeli ve destek istenmelidir.
- Yaş sebze-meyve ve çiçek taşıması için de Lojistik Köy'de gereken yatırımın yapılması gereklidir. Bu ürünlerin hava taşımasına da uygun hale getirilmesi gerekir.
- Yeni yapılacak olan Adana-Mersin (Çukurova) Havaalanı, yük elleçlemeye de uygun şekilde inşa edilmelidir.
- Lojistik Köy'ün çevresinin garanti altına alınması amacıyla, lojistik şirketlerine arazinin satın aldırılması ve ortak olarak arazi paylarını kullanmaları söz konusu olabilir.

- İl Özel İdaresi ve Belediye, Lojistik Köy'ün ortaklık yapısı içinde yer almalıdır.

Uzun Dönem Stratejiler

- Liman, Serbest Bölge, Toptancı Hali gibi lojistik odakların taşıma koridorları müstakil hale getirilmelidir.
- Lojistik Köy'e demiryolu ve otoyol bağlantısı yapılmalı, Mersin-Tarsus yolu da bir ara yol ile Lojistik Köy'e bağlanmalıdır.
- Lojistik Köy sadece Mersin için değil, Tarsus ve Batı Adana'yı da içine alacak yerde, şehrin doğusunda olmalı ve TCDD Yenice aktarma istasyonuna da ulaşım sağlanmalıdır.
- Lojistik Köy arazisi gelecekteki gelişmeler düşünülerek büyük tutulmalıdır.
- Liman ile Lojistik Köy arasındaki yük taşımada mümkün mertebe demiryolu kullanılmalıdır.
- Lojistik Köy'e ulaşım, OSB'ni de içine alacak şekilde, Mersin-Tarsus hattı bağlantılı raylı sistemle sağlanmalıdır.
- Mersin'in doğusundaki bazı ticari odaklar şehrin batısına taşınmalıdır.
- İlave bir liman inşası ile mevcut limana alternatif yaratılmalı, ihtislaşma sağlanmalıdır. Yeni liman, mevcut limanın içinde olmamalıdır.
- Yeni inşa edilecek olan Adana-Mersin Havaalanı, yük elleçleme kapasitesine de sahip olmalıdır (özellikle yaş sebze-meyve ve çiçek için).

Kısa Dönem Stratejiler

- Mersin Lojistik Strateji Master Planı, Dünya Bankas'ına sunulacak bir proje haline getirilmelidir.
- Belediye ve İl Özel İdaresi, özel kuruluşlar Lojistik Köy yatırımına teşvik edilmeli ve konu hakkında bilgilendirilmelidir.

- Mersin–Tarsus yolunu OSB'ne bağlayan yol, demiryolu taşıması da yapılacak şekilde ve Lojistik Köy'e uzanan bir planla islah edilmelidir.
- Mersin İmar Planı revize edilerek, Lojistik Köy yeri belirlenmeli, şehrin batısı yük trafiği gerektirmeyen ticari alanlara açılmalı, sadece konut alanı olmamalıdır.

Görüşülen Kurum : Çukurova Kalkınma Ajansı – Mersin Ofisi

Görüşülen Kişi : Murat TORUN / Uzman – Lojistik Platformu Üyesi

NOTLAR

- ÇKA, Aralık 2008 sonunda, hibe fonlarından yararlandırmaya yönelik, proje teklif çağrısı yapacaktır. Bu çağrı için teklif toplama işlemi Mart 2009'da sonlanacaktır. ÇKA, bu konuda lojistik ile ilgili projelere ağırlık vermek istemektedir. Bu konuyla ilgili olarak, sektörün öncelikli ihtiyaçlarını tespit edebilmek için, lojistik platformu üyeleriyle görüşülmüş ve öncelikli sorun ve ihtiyaçlar olarak şu konular tespit edilmiştir:
 - i. Sektörün kalifiye eleman ihtiyacına yönelik olarak gerek mevcut çalışanlar, gerekse yeni mezunlar için eğitim programları oluşturulması
 - ii. Gümrüklerin limanla eşit hızda ve uyumlu şekilde çalışmasının sağlanması
 - iii. Lojistik faaliyetlerine yönelik araştırma projeleri yapılması (depo optimizasyonu programları gibi)
 - iv. İlçelerde depolama ve paketleme tesisleri kurulması (tarım ürünlerine yönelik), soğuk hava depoları oluşturulması
 - v. Tersanecilik ve yatçılık yatırımlarının geliştirilmesi
 - vi. Demiryollarının modernizasyonu ve demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi
 - vii. Limanda genel kargo yüklerinin elleçlenmesinde yaşanan sıkıntıların çözülmesi
 - viii. Lojistiğe yönelik teknoloji ve bilişim altyapısının oluşturulması

- Lojistik Köy ile ilgili olarak, bölgedeki büyük lojistik şirketleri hâlihazırda kendi tesislerini kurmuş durumdadır. Bunların Lojistik Köy'e nasıl çekileceğine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Lojistik Köy bu tür firmalar için cazip hale getirilmelidir.
- Devletin planlarında lojistik, ulaştırma ana başlığı altında geçmektedir. Bu başlıkta lojistik ile ilgili olarak vurgulanan iki konu, kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve taşıma modları arası uyumun sağlanmasıdır. Ayrıca, demiryolu taşımacılığını artırmaya yönelik çalışmalar ve konteynerle taşımanın artacağına dair öngörüler de mevcuttur.
- ÇKA bir bölgesel gelişme planı hazırlayacaktır. Bu planda, gelişmeye açık alanlar (sektörler), desteklenmeye ihtiyacı olan ve desteklenmesi gereken alanlar (sektörler) tespit edilecektir.
- ÇKA Mersin Ofisi, aynı zamanda bir yatırım destek ofisi olarak da çalışmaktadır. Sorumlu olunan bölgeye yatırımcı çekilmeye çalışılmaktadır. Bu bağlamda, bölgenin tanıtımı, tanıtım materyallerinin hazırlanması ve Lojistik Köy'ün yerli ve yabancı yatırımcılara tanıtımı ve pazarlanması konusunda ÇKA yardımcı olabilir.
- AB'ye uyum çalışmaları içerisinde, Mersin Limanı, AB taşıma sistemine entegrasyonda, Türkiye'de belirlenen iki limandan biri durumundadır. Kısa mesafeli deniz taşımacılığında da önde gelen limanlardan biri olarak görülmektedir. Kısa mesafeli taşımada, Mersin için hat oluşturma ve limanın buna uyumlu hale getirilmesi konuları tartışılmaktadır. Hâlihazırda İstanbul'daki Deniz Ticaret Odası bünyesinde bir kısa mesafe denizyolu taşıma tanıtım grubu oluşturulmuş durumdadır.
- Şu an için Mersin bölgesinde soğuk depolama, paketleme (barkod, etiketleme vb.) konularında eksiklik bulunmaktadır. Bu eksiklikler, Lojistik Köy'ün kurulması ile giderilebilir.

Görüşülen Kurum : İmisk Group

Görüşülen Kişi : Gündüz Şenel (Operasyon ve Pazarlama Departmanı)

NOTLAR

- Lojistik Köy için en önemli unsurlar, hızlı ve etkin karayolu ve demiryolu bağlantılarıdır.

- Liman giriş-çıkışlarının şehir trafiğinden ayrılması şarttır. Bunun için farklı proje alternatifleri geliştirilmeli, tartışılmalı ve bir an önce uygulanmalıdır.
- Limanın tüm yük tiplerini elleçleyebilecek modern ekipmana sahip olması gereklidir.
- İmisk Group, Hopa Limanı'nın işletmesini devir almıştır. Bu anlamda, TRACECA'yı takip etmektedir. TRACECA'da Poti ve Batum limanlarının geliştirilmesi gündemdedir. Ayrıca, Köstence-Samsun-Hopa-Batum-Poti hattı kurulmaktadır.
- Hazar Denizi üzerinden de Bakü – Aktau denizyolu taşıması gündemdedir.
- Yine TRACECA'da, Türkiye'nin Karadeniz kıyısında, Romanya ve Ukrayna'ya yakın bir liman planlanmaktadır. (Filyos Limanı (Samsun yakınlarında)). Filyos Limanı'ndan Mersin'e demiryolu hattı planlanmaktadır. Samsun'dan, Azak Denizi girişindeki Port Caucas'a (şu anda küçük bir liman, geliştirilecek) da vagon feribotları ile demiryolu taşıması planlanmaktadır.
- Poti Limanı'nda 2015 yılında 1,5 milyon TEU'luk konteyner hacmi öngörülmektedir.
- Gürcistan ve İran üzerinden Türki Cumhuriyetler'e ulaşmak önemlidir.
- İran, Türk limanlarına gelen yüklerin Türk TIR'ları ile İran'a taşınmasını yasaklayan bir kanun çıkarmıştır. Bunu da, Türk hükümetinin, İran'a transit yüklerin bir kısmının İran TIR'ları ile taşınmasına izin vermemesine misilleme olarak yapmıştır. Böylelikle İki taraf da kaybetmiştir. İran şu anda, çoğunlukla yüklerini Bandar Abbas Limanı'ndan çekmektedir. İran'a transit yüklerin taşınması konusu, hükümetlerarası görüşmelerle bir an önce çözülmelidir.
- Hâlihazırda Türkiye'nin ve dolayısıyla Mersin bölgesinin demiryolu altyapısı çok yetersizdir. Ayrıca TCDD'nin hizmet kalitesi çok düşük, yavaş, sorunlu ve güvenilmezdir.
- Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbestleştirilmelidir.
- Yük taşımacılığında demiryolu, karayolundan çok daha önemlidir. Daha ekonomik ve etkin bir taşıma sistemidir. Eski Doğu Bloku ülkelerinde ve Avrupa'da demiryolu altyapısı çok iyi kurulmuş ve çok avantajlıdır.

- 80'li yıllarda Mersin-Trieste vagon feribotu ile demiryolu bağlantısı projesi vardı, fakat sürdürülemedi. Şu anda, Derince-Köstence ve Derince-Illichevsk hatları vardır. Bu hatların taşıma hacmi artırılmalıdır.
- Vagon feribotları ile demiryolu-denizyolu intermodal taşıma, en ekonomik ve en fazla miktarda yük taşınabilen iki modu biraraya getiren bir sistem olarak oldukça avantajlıdır. Ancak, MIP'ye devirden sonra Mersin Limanı'ndaki mevcut vagon feribotu rıhtımı iptal edilmiştir. Bu rıhtım tekrar gündeme getirilebilir.
- Mersin Limanı'nda genel kargo elleçleme ücretleri çok yüksektir. Bu, MIP'nin Mersin Limanı'nı olabildiğince konteyner limanı olarak işletme stratejisinin bir sonucudur. Bu anlaşılabilir, ama Türk sanayicisi ve ihracatçısının genel kargo yükleme talepleri de uygun fiyatla karşılanmalıdır.
- Irak'ın, Musul'un güneyindeki bölgelerine taşıma daha çok Umm-Kasr limanı üzerinden yapılmaktadır. Türk taşıyıcılar, daha çok Kuzey Irak'a taşıma yapmaktadır.
- Suriye, son dönemde limanlarına önem vermekte ve limanlarını ön plana çıkarmaya çalışmaktadır, ancak Suriye limanlarında güvenlik problemi bulunmakta ve sıklıkla mal çalınma olayları yaşanmaktadır.
- Büyük lojistik firmaları açısından hava kargo da oldukça önemlidir. Bu anlamda Çukurova Havaalanı projesi çok olumlu bir gelişmedir.
- Hâlihazırda, İran, demiryoluna çok ciddi miktarda yatırım yapmaktadır.
- Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesi de çok önemlidir. Proje tamamlandığında yükün büyük bir kısmı bu yolla taşınacaktır.
- Demiryolu, karayolundan çok daha avantajlı ve caziptir. Bu yüzden, uzun vadeli planlarda ve taşıma altyapısı yatırımlarında demiryoluna çok daha fazla önem verilmelidir.
- Mersin'de lojistik sektörü her anlamda çok dağınık durumdadır. Organize olmaları için Lojistik Köy iyi bir çözüm olacaktır. Lojistik Köy işletmesini, büyük taşımacılık ve lojistik firmalarının ortak olacağı bir özel şirket yapabilir. Yönetimde, lojistiği tüm unsurları ile bilen deneyimli kişilerin bulunması önemlidir.
- Mersin'de depolama hizmetleri açısından, bir kaç depo iyi çalışmaktadır. Diğerleri verimsizdir ve iyi işletilmemektedir. Depolarda yalnızca stoklama değil, paketleme,

etiketleme, barkod, konsolidasyon işlemleri de yapılmalıdır. Depolarda otomasyon sistemi bulunmalıdır.

- İmisk Group, özellikle genel kargo ve ağır transit yüklerini İskenderun Limanı'ndan çekmektedir. Bu tip yüklerde, Mersin Limanı'nın elleçleme ücretleri pahalı kalmaktadır.
- Yine demiryolu ile ilgili olarak, eski Doğu Bloku ülkelerinde her tip yük için demiryolu etkin olarak kullanılmaktadır. Romanya'da vagon vinçleri (yüküyle birlikte tüm vagonu kaldıran), Rusya'da demiryolunda soğutmalı vagonlar vardır.
- Liman fiziki sahasının bir bölümünde bulunan Akdeniz Bölge Komutanlığı'nın buradan taşınması, limanı alan açısından oldukça rahatlatacaktır. Akdeniz Bölge Komutanlığı'nın arazisi liman için çok önemli bir konumda bulunmaktadır.
- Bir ara gündemde olan ve sonra kesintiye uğrayan Mersin-İtalya Ro-Ro (hızlı feribot) projesi de tekrar gündeme getirilmelidir, zira pek çok açıdan avantajlıdır (TIR'lar yıpranmayacak, sınır geçişleri, beklemler, dozvala (geçiş ücretleri) ortadan kalkacaktır).
- Batı'da uygulamaları olan Rolla vagon (TIR taşıyan vagonlar) sistemi de değerlendirilmesi gereken bir alternatif olarak dikkate alınmalıdır.

Görüşülen Kurum : İnşaat Mühendisleri Odası Mersin Şubesi

Görüşülen Kişi : Hikmet Gündüz (Yön. Kur. Üyesi)

Erdal Şenel (Şube Genel Sekreteri)

NOTLAR

- Herkesin mutabık kalacağı gibi, Mersin'deki lojistik faaliyetlerinin bugünkü dağınık görünümünden kurtulması açısından, bir Lojistik Köyü (ya da diğer adıyla Organize Lojistik Bölgesi) oluşturulması son derece faydalı olacaktır. Ancak, İnşaat Mühendisleri Odası'nın bu konudaki en büyük çekincesi, bu köy için tespit edilecek arazi üzerinde spekülasyonlar yapılacak olması ve bu konuda birtakım kişilerin haksız rant sağlayabilecek olmaları ihtimalidir.

- Elde mevcut olan uygun araziler belirlenmeden, gerekli araştırmalar yapılmadan, yer önerisinde bulunmak gerçekçi olmayacaktır. Arazi tespitinde tüm paydaşların ve kuruluşların katkısı ve fikirleri isteniyor ise, bunun somut bir imar planı üzerinde tüm paydaşların (ilgili sivil toplum dinamiklerinin) katılacağı açık toplantılarda tartışılarak, teknik analizlerle belirlenmesi gerekir. Bunun dışındaki öneriler gerçekçi olmayacaktır.
- Mersin'in mevcut yerleşimi göz önüne alındığında, Lojistik Köy'n, şehrin kuzeydoğusunda, imsa'ya kadar olan bölgede Karacailyas Belediyesi'nin kuzey taraflarında olması uygun olabilir (tabii uygun arazi var ise). Yine de bu mevcut durumu bilmeden afaki bir öneridir.
- Belirlenen arazi şahsi mülkiyete ait arazi ya da tarım arazisi ise, arazinin edinimi konusunda, Lojistik Köy için uygun olmayan, ancak tarıma elverişli Hazine arazisi ile takas yöntemi uygulanabilir.
- Öncelikli olarak Hazine arazisi tercih ediliyor ise, bu konunun Valilik ve dolayısıyla İl zel İdaresi tarafından ele alınması gereklidir.
- Yer tespiti içi en doğru yöntem, Belediye (planlama dairesi), mülki idare (Valilik, zel İdare) ve lojistik konusunda uzman bir ya da birkaç yetkilinin katılımıyla oluşturulacak bir komisyonun bu tespiti yapmasıdır.

Görüşülen Kurum : Mersin Lojistik Platformu Ar-Ge alışma Grubu

Görüşülen Kişi : Fevzi Filik (MTSO Projeler Ofisi – Lojistik Sorumlusu)

NOTLAR

- Lojistik Köy'n yeri ile ilgili olarak, imar planını incelemeyen, yer önerisinde bulunmak gerçekçi olmayacaktır. Ancak, neresi olursa olsun, genişlemeye uygun olmalı ve ileriye dönük yeterli rezerv alanı bulunmalıdır.
- Lojistik Köy'de asıl hedef, hinterlanddaki (zellikle G.Antep, Kayseri, K. Maraş) büyük sanayi kuruluşlarının depolarını bu bölgeye taşımak ve bu şirketlerin depolamalarını burada yapmalarını sağlamak olmalıdır. Ancak bu şekilde doğru işlev görebilir ve Mersin'i büyük bir lojistik merkez yapabilir. Aksi taktirde küçük ölçekli kalacaktır.

- Lojistik Köy, depolama ve taşımanın ötesinde de katma değer yaratmalıdır. Paketleme, etiketleme, son montaj, kalite kontrol gibi operasyonlar da Lojistik Köy içerisinde yapılmalıdır.
- Lojistik Köy, yalnızca Mersin'e değil, tüm hinterlanda rekabet avantajı sağlamalıdır. Bu anlamda, başlangıçta talebi artırmak için ismi bilinen büyük kuruluşlara, promosyonel anlamda, uygun koşullarla yer sağlanabilir.
- Lojistik Köy, konumu itibariyle şehir trafiğini rahatlatmalıdır. Koordinat olarak, limanın kuzeydoğusunda yer almalıdır.
- Lojistik Köy'ün cazip hale gelmesi için projeler üretilmelidir. Şehir içindeki depolar zamanla atıl hale getirilerek şehirden temizlenmelidir.
- Lojistik Köy'ün kurulmasından sonra şehir içine kamyon girişleri yasaklanabilir. Belirli saatlerde izin verilebilir, ya da yüksek ücret talep edilebilir.
- Lojistik operasyonlarının, mümkün mertebe şehri görmeden gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Böylelikle şehir içindeki depolar atıl hale gelecektir.
- Lojistik Köy'deki depolarda hızlı sirkülasyon sağlanmalıdır.
- Lojistik Köy ve dolayısıyla Mersin, hinterlandın deposu ve konsolidasyon ve dağıtım merkezi olmalıdır. Türkiye ve bölge ölçeğinde, bu şekilde konumlanmalıdır.
- Arazi büyüklüğü belirlenirken, nedenler ve sonuçlar net olarak ortaya konmalıdır. Neden 500 dönüm değil de 5.000 dönüm olduğu net olarak belirtilmelidir. Gerekece olarak sadece ileride gelişecek demek yeterli olmayabilir.
- Uygun büyüklükte bir arazi bulunamaz ise daha küçük, birbirleriyle hızlı ve etkin direkt bağlantısı olan, branşlaşmış bir kaç Lojistik Köy oluşturma sistemi de düşünülebilir.
- Taşucu Limanı'nın genel kargo terminali olarak düzenlenmesi konusu da incelenmeye değerdir.
- Lojistik Köy Orta Doğu'ya da pazarlanabilir. Orta Doğu'lu firmaların Mersin'li firmalar ile ortak girişimler (Joint Venture) yapması sağlanabilir.
- Dış Ticaret Müsteşarlığı Daire Başkanı Kaan Bey ile yakın temasta olunup, Mersin bölgesi ve lojistik konusundaki devlet politikaları hakkında güncel bilgi alınmalı, ve düzenli geri bildirimde bulunulmalıdır.

- Lojistik Köy'de büyüklükten çok verimlilik önemlidir. Verimli olmayan çok büyük bir Lojistik Köy iyi bir yatırım olmayacaktır. Büyük ve boş görünen bir Lojistik Köy cazibesini yitirebilir.
- En önemli üç nokta, Lojistik Köy'e hinterlanddaki büyük şirketleri çekmek, Orta Doğu'ya pazarlamak ve devlet politikalarında yer almasını sağlamaktır.
- Güncel sorunlar olarak,
 - i. Küresel kriz nedeniyle döviz kurlarının yükselmesi, borcu (kredi vb.) dövizle olup, geliri TL olan firmaları zor durumda kalması,
 - ii. İhracatın azalması,
 - iii. Limanın daha da aktif çalışması gereksinimi ve bu konuda ilgili devlet kuruluşlarının eşgüdümünün sağlanamaması.
 - iv. Mersin'deki lojistik operasyonlarda dağınıklık ve koordinasyonsuzluk olması, sektörün kendi içinde birbiriyle rekabet etmesi ve bunun da lojistik merkez konumlanmasını güçleştirmesi sayılabilir. Bu anlamda, küçük firmalar birleşerek ölçek büyütmeli, daha profesyonel ve rekabetçi hale gelmelidir.

Görüşülen Kurum : Mersin Lojistik Platformu – Eğitim Çalışma Grubu

Görüşülen Kişi : Saruhan Ö. İlbeyi (MEÜ Öğr. Gör. - SBMYO Müd. Yrd.)

NOTLAR

Lojistik Köy lokasyonu için daha önce çalıştayda ortaya konan alternatiflerden, otoyolun kuzeyindeki Dedeler Köyü civarı uygun olabilir. Karayolu ve demiryolu bağlantıları önemlidir. Bu noktada limana uzaklık ilk kriter olmamalıdır, zira limana çok yakın, uygun, yeterli büyüklükte arazi yoktur ve çok yakın olması şehir trafiğinde soruna yol açabilir. Önemli olan, hızlı ve etkin akışın sağlanmasıdır.

Eğitim Çalışmaları

- MEÜ bünyesinde 2 yıllık bir deniz ve liman işletmeciliği programı açılmıştır. Bu programla, lojistik sektörünün alt hizmetleri için ara eleman yetiştirilecektir.

- 5 yıl içerisinde (daha kısa da olabilir) İİBF fakültesi bünyesinde bir lojistik yüksek lisans programı açılması öngörülmektedir. Bu programda ders verecek öğretim elemanı kadrosu da mevcuttur. Bu programla, sektörde halihazırda çalışan, alaylı yetişmiş genç nesile ve orta düzey yöneticilere yüksek lisans düzeyinde daha ileri bir eğitim verilmesi ve ayrıca ilgili uygun bölümlerden yeni mezun olanların lojistik sektöründe istihdamına yönelik yüksek lisans eğitimi verilmesi amaçlanmaktadır.
- Yine MEÜ bünyesinde Dış Ticaret ve Lojistik Araştırma ve Uygulama Merkezi kurulmuştur. Çalışmalarına çok yakında başlayacaktır. Bu merkezin çalışmalarını, Mersin'in dış ticaret ve lojistik sektörünün yönlendirmesi beklenmektedir. Merkez, sektörün ihtiyaçlarına yönelik çalışmalar yapacaktır.
- Deniz Ticaret Meslek Yüksekokulu kurulmuştur.
- MDTO Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi'nin temeli atılmıştır.
- Çağ Üniversitesi'nde bir 4 yıllık lojistik lisans programı vardır. Ayrıca, 2 yıllık ve 4 yıllık Uluslararası Ticaret programları da bulunmaktadır.
- İleride MEÜ bünyesinde hazırlık + 4 yıllık bir lojistik lisans programı açılması planlanmaktadır.
- Yine sektöre alt ve ara eleman yetiştirmek için lise düzeyinde (Anadolu Meslek Liselerinde) lojistik programları oluşturulabilir.
- KKTC'deki üniversitelerde (ODTÜ KKTC kampüsü gibi) lojistikle ilgili programlar açılabilir.
- Tüm bu eğitim programlarındaki öğrencilerin, okurken, sektörde uzun dönemli stajlar yapmaları sağlanmalıdır.
- MEÜ'nin ilgili öğretim üyeleri, dış ticaret ve lojistik konularındaki güncel gelişmeleri takip etmekte ve Türkiye'de düzenlenen ilgili panellere katılmaktadır.
- Önümüzdeki 50 yılda küresel ölçekte en rekabetçi sektörlerden biri lojistik olacaktır. Sanayide rekabet giderek daha da zorlaşmaktadır.
- Hâlihazırda sektörün ciddi şekilde nitelikli eleman ihtiyacı vardır. Şu an, alaylı tabir edilen işi işte öğrenenler tarafından, öğrendikleri şekilde yürütülmektedir. Güncel

gelişmeleri yakalamakta geç kalınabilmektedir. Lojistik konusundaki yazılımları etkin kullanabilen, en az bir yabancı dil bilen elemanlar yetiştirilmelidir.

- Lojistik konusunda, MTSO (Fevzi Filik) ile işbirliği içinde, istihdama yönelik bir AB projesi (Akademi Lojistik) başlatılmış ve sürdürülmektedir. Bu projeye de sektöre nitelikli ara eleman yetiştirilecektir. 29 yaşını aşmamış, 2-4 yıllık üniversite mezunu, ilgili bölümlerden mezun 60 genç hem eğitim alacak, hem de eğitim süresince ücret ödenecektir. Eğitim sonunda da tam zamanlı olarak istihdam edileceklerdir.
- MDTO'nun eğitim projesi Sn. Atilla Yıldıztekin'in desteğiyle yürütülmektedir.
- Saruhan Ö. İlbeyi tarafından, dış ticaret teknikleri ve AB uygulamaları konulu bir Leonardo projesi hazırlanmıştır. 9 öğrenci yurtdışında önce dil eğitimi almış, sonra da Almanya ve Polonya'daki liman ve gümrüklerde 40 işgünü staj yapmış ve 40 işgünü yoğun lojistik eğitimi almıştır. Bu proje 1,5 yıl sürmüş olup, 2006'da başlanmış ve 2007'de teslim edilmiştir. Proje 2008'de kabul edilmiş olup, 2006'da başlayan Leonardo projeleri içinde ilk 10'a girmiştir.
- Lojistik, gerek Türkiye'de gerekse bölgemizde, maalesef, henüz tam oturmuş bir kavram değildir. Oldukça yeni bir konudur. Bu anlamda, kamuoyunda lojistik kavramını yerleştirmek, ülke ve bölge kalkınması için önemini iyi anlatabilmek gereklidir. Bu noktada, Lojistik Platformu'nun çalışmaları ve özellikle Mersin Lojistik Master Planı oldukça iyi yürümekte; böylelikle Türkiye'de bir ilk gerçekleştirilmektedir.
- Lojistik konusunda, Mersin'deki ilgili kuruluşlar arasında belirli bir oranda güç birliği vardır, ancak yine de tam bir eşgüdüm söz konusu değildir. Özellikle, en önemli aktörlerden Büyükşehir Belediyesi'nin katkısı oldukça eksik kalmaktadır. Belediye konuyu sözde değil, özde sahiplenmeli ve daha fazla etkin olup, desteğini somut olarak göstermelidir.
- Lojistik konusundaki çalışmaların hız kazanmasında Devlet Bakanı Kürşat Tüzmen'in etkisi büyüktür. Mersin, bu fırsatı çok iyi değerlendirmelidir.
- Lojistik Organize Bölgeleri (LOB) konusunda DTM'nin bir mevzuat taslağı hazırladığı bilinmektedir. Bu olumlu bir gelişmedir, zira mevzuat önemlidir ve hazırlanması ve yürürlüğe girmesi zaman almaktadır.
- Lojistik Köy yönetiminde OSB modeli örneklenebilir. Devletin de bulunması gerekebilir, ancak katı devlet bürokrasisi olmamalı, devlet, özel sektöre destek

olmalıdır. Devletin operasyona direkt müdahale etmemesi, bunu özel sektöre bırakması daha doğru olacaktır. Avrupa'daki örneklerde genelde Belediye, STK'lar ve bazı vakıfların ortak girişimi söz konusu olmaktadır.

Görüşülen Kurum : Lojistik Platformu Karayolu Çalışma Grubu

UND Mersin Temsilciliği

Görüşülen Kişi : Nevaf Kılıç (Kılıç Grup Gen. Md. – Loj. Platformu Üyesi)

NOTLAR

- Lojistik Köy yeri olarak, otoyola yakın, limana ve Serbest Bölge'ye hızlı ve rahat erişimi olan bir bölge seçilmelidir. Yapılması planlanan yeni havaalanına da kolay ulaşımı olmalıdır. Otoyol gişeleri civarında olabilir. D-400 Karayolu'nun kuzeyinde Tarsus'a yakın bir bölge de olabilir. Mutlaka şehrin yeterince dışında olmalıdır.
- Lojistik Köy yapılanmasında yatırımcılara mülkiyet hakkı verilmelidir. Böylelikle, firmaların Lojistik Köy'ü sahiplenmesi sağlanmalıdır. Aksi takdirde "nasıl olsa benim değil" düşüncesiyle yeterince yatırım yapmayabileceklerdir. Mülkiyet edinirlerse daha uzun vadeli düşünecek, daha çok yatırım yapacaklardır. OSB modeli örnek alınabilir.
- Karayolu taşımacılığı konusunda, mevcut sorunların en önemlilerinden biri, Habur sınır kapısında yaşanan sıkışıklıktır. Şu an biraz rahatlama görülmekle birlikte, yine de çıkışta 1-2 gün, girişte ise 4-5 gün bekleme yaşanabilmektedir. Buna karşın, Kapıkule sınır kapısında maksimum 4 saat bekleme olmaktadır.
- Habur sınır kapısı TOBB tarafından yap-işlet-devret modeli ile modern bir kapı olarak yapılmıştır. Ama yeterince işlerlik kazandırılmamıştır.
- Habur'da giriş-çıkış hızı artırılır ise, araçlar ayda 2 yerine 4-5 sefer yapabilecek, kazanç artacak ve dolayısıyla navlunlar düşecektir. Sıkışıklık iş hacmini azalttığından navlunlar yükselmektedir.
- Habur'daki sıkıntıdan dolayı, Irak'a gemi ile gelen transit yükler Suriye ve Ürdün limanlarına yönlendirilmektedir.
- Şu anda Irak'ta üretim yapılmamaktadır. Tüm ihtiyaçlarını ithalat yolu ile karşılamaktadır. Bu anlamda, hem ihracat hem de transit taşıma için büyük bir pazar

konumundadır. Ayrıca Türkiye, Irak'la dinsel ve kültürel bağlarından dolayı avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

- Irak, giderek daha güvenli hale gelmektedir. Güvenlik teşkilatları düzene girmeye başlamıştır. 2009 sonuna dek güvenlik sorunları aşılabilirse, Türk TIR'ları daha rahat ve hızlı hareket edebilecektir. Ayrıca bölgede müteahhitlik hizmetleri de artacak ve bu işlerin malzemeleri Türkiye üzerinden taşınacaktır.
- Güneydoğu Otoyolu çalışmasında, Nizip-Birecik arasındaki 20 km'lik bölüm hala tamamlanmamıştır. Bu bölüm de tamamlanırsa taşımacılık hızlanacaktır.
- Devlet yüksek maliyetinden dolayı otoyoldan çok duble karayoluna ağırlık vermektedir. Bu anlamda, yapımına başlanan Urfa-Habur duble karayolu da kısa sürede tamamlanmalıdır.
- Pozantı Otoyolu tamamlanmalıdır. Şu anda yük taşımacılığında çok gecikme yaşanmaktadır. Akşamları kamyonların sürati 20 km/saat' e kadar düşmektedir.
- Demiryolu altyapısının tümüyle yenilenmesi, hizmet kalitesinin artırılması ve demiryolu ağının genişletilmesi şarttır.
- İran'a ve özellikle Orta Doğu'ya direkt demiryolu bağlantısı yoktur. Bu bağlantı sağlanmalıdır. Hicaz demiryolu hattı tekrar hayata geçirilmelidir.
- Türkiye'nin gelecekteki en büyük pazarlarından biri Orta Doğu olacaktır. Avrupa pazarı daralmaktadır. Bu yüzden bu bölgeye, daha ekonomik, ve ağır yükler için daha uygun olan demiryolu taşıması çok önemlidir.
- Nusaybin kapısının da (yap-işlet-devret modeliyle yapılıyor) bir an önce çalışmaya başlaması gereklidir. Bu kapı hem Suriye taşımacılığı için önemlidir, hem de Irak'a geçiş için Habur'a bir alternatif olacaktır.
- İran taşımacılığında, İran devleti Türk araçlarından akaryakıt farkı adı altında ücret almaktadır. Türkiye'nin İran araçlarına böyle bir uygulaması yoktur. Bu da haksız rekabet yaratmaktadır. Örnek olarak, bir İran tırı Kayseri'den 1.500 Dolar'a taşıma yaparken Türk tırları ancak 2.500-3.000 Dolar'a taşıma yapabilmektedir.

Beklentiler

- Mersin'in geleceği lojistiktedir. Hedef, Mersin'i Türkiye'nin en büyük, Akdeniz'in de en önemli lojistik merkezlerinden biri haline getirmek olmalıdır. Lojistik denilince Mersin akla gelmelidir (Tekstilde G. Antep ve Denizli'nin olduğu gibi).
- Mersin, önümüzdeki 5-10 yıl içinde büyük bir sıçrama ekonomik sıçrama yapacak, deyim yerindeyse ağ atlayacak ve cazibe merkezi olacaktır. Bu yüzden, planlar bugünden çok iyi yapılmalıdır.
- Liman giderek daha aktif ve verimli çalışır hale gelmekte, ancak genel kargoda hala sorunlar yaşanmaktadır.
- Yeni yasa ile Serbest Bölge de tekrar g kazanmaya başlamıştır. Bu olumlu bir gelişmedir. Daha da iyi olmalıdır.
- Lojistik Köy'e yabancı lojistik firmalarının da yatırım yapması sağlanmalıdır.
- Mersin'den Avrupa'ya güçlü bir Ro-Ro hattının hayata geçirilmesi faydalı olacaktır.
- Dış ticaretten sorumlu Devlet Bakanı'nın Mersin milletvekili olması ve Mersin'e gösterdiği yakın ilgi daha iyi değerlendirilmelidir. nerilerin ve talimatların ondan gelmesi beklenmemeli; sektör temsilcileri, iyi hazırlanmış öneri ve projeleri düzenli olarak kendisine götürmeli ve yakın temasta olarak desteğini talep etmelidir.
- Devlet Bakanı Kürşat Tüzmen, Mersin'e ciddi önem ve destek vermektedir. İstanbul'da, Ankara'da yapılabilecek büyük toplantıları, organizasyonları Mersin'e yönlendirmektedir. Bu, tanınırlık açısından çok önemlidir.
- Ankara-Konya hızlı tren hattının Mersin'e uzatılması da düşünülmelidir. Hızlı trenle Mersin'den Ankara'ya ulaşım, toplam süre dikkate alındığında havayolundan bile daha kısa olabilecektir.
- Akdeniz sahil yolu projesi önemlidir. Bir an önce tamamlanmalıdır. Mersin-Antalya ulaşımı şu anda çok sorunludur.
- Bölgeye ilgiyi artırabilmek amacıyla, Suriye'ye düzenlenen feribot seferleri etkinleştirilmelidir. Uygun olursa Ürdün ve Lübnan'a da feribot seferleri düzenlenebilir.
- Mersin, kalkınmada ana sektör olarak lojistiği görmelidir. Turizmde Antalya ile rekabet etmek her iki tarafın da gücünü azaltabilecektir. Ancak, yine de akıllıca turizm

yatırımları yapılabilir. Ama turizm, Mersin için bir numaralı sektör değildir. Kalkınmanın lokomotifi lojistik olmalıdır.

- Antalya'daki mass turizm örneğini kopyalamak doğru olmayabilir. Mersin'e iş yapmaya gelen işadamlarına yönelik turistik tesisler oluşturulabilir. Bir işadamı, Antalya'ya gelen turistten daha çok döviz bırakacaktır.

Görüşülen Kurum : Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin Lojistik Platformu Denizyolu

Çalışma Grubu, ATAKO A.Ş.

Görüşülen Kişi : Cihat Lokmanoğlu (MDTO Yön. Kur. Bşk.),

Jozef Atat (MDTO Yön. Kur. Bşk. Yrd. – Loj. Platformu Bşk.,

ATAKO A.Ş. Firma Sahibi),

Halil Delibaş (MDTO Gen. Sek. Yrd.)

NOTLAR

- Ortada somut veriler yok iken, Lojistik Köy için yer önerisinde bulunmak doğru olmayacaktır. Lojistik Köy için, öncelikle, yetkili mercilerin (Belediye, Valilik, İl Özel İdaresi, Milli Emlak vb.) yeterli büyüklükteki uygun alanları somut olarak tespit etmesi gereklidir. Bu çalışma için geç bile kalınmıştır. Bu alanların (alternatiflerin) somut olarak belirlenmesinden sonra, ilgili kuruluşların, paydaşların, özel sektörün bu alternatifler konusundaki görüşleri alınabilir. Öncelikle mevcut alternatiflerin neler olduğu yetkili kuruluşlarca netleştirilmelidir.
- Mersin, halihazırda Türkiye'nin yaklaşık üçte birlik bölümü için (Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu ve İç Anadolu'nun güneyi) bir lojistik merkez, Dünya'ya açılan kapı konumundadır. Ayrıca, transit yükler açısından, İran, Irak, Suriye, Rusya, BDT ülkeleri için de bir giriş-çıkış noktası durumundadır. Yapılması gereken, bu niteliğini artırıcı faaliyetlere girişmektir (maliyetleri düşürmek, faaliyetlerin organize olmasını sağlamak, hız kazandırmak gibi).
- Mersin'de lojistiğin gelişimi ve işlem artışı, küresel konjonktür ve ülke ekonomisinin büyümesi ile doğrudan ilintilidir. Ülkenin ekonomisi büyür ve ticaret artar ise, lojistiğin gelişimi kaçınılmazdır. Ancak, mevcut küresel kriz, kriz öncesinde tespit edilen pek

çok stratejide değişimlere yol açmıştır. Mersin’de lojistikle ilgili yatırımlar planlanırken bu değişen stratejiler de göz önüne alınmalı ve bunlara uygun bir gelişme ve yatırım modeli izlenmelidir.

- Hâlihazırda, Mersin’deki lojistik faaliyet, mevcut ticaret hacmine cevap verebilecek düzeydedir. Ancak, birtakım sorunlar da mevcuttur. Bunlardan bazıları:
 - i. Lojistik firmalarının dağınık yerleşimlerinin yarattığı düzensizlik, verimsizlik, atıl kapasite,
 - ii. Organizasyon ve koordinasyon eksikliği,
 - iii. Demiryollarının kapasite, hat ve vagon kalitesi, hız vb. konularında yetersizliği olarak sıralanabilir.
- Limanın şu anki çalışma sistemi iyidir. Liman kapasite olarak yeterli olup, bir kaç küçük problem dışında (bir iki rıhtımda draft azlığı gibi) büyük bir sorunu yoktur.
- Şu an lojistik firmalarının dağınık yerleşimi ve her firmanın benzer tesisleri ayrı ayrı kurmasından dolayı oluşan bir israf ve atıl kapasite vardır. Bu da maliyetleri artırmaktadır. Bu tesislerin bir lojistik köyde bir araya getirilmesi maliyetleri düşürecektir.
- Lojistik Köy’ün mevzuatının çok iyi düzenlenmesi gerekir. Tüm tesisler oluşturulmuş olsa dahi, sorunlu bir mevzuat işleyişi çok güçleştirecektir.
- Mevcut sorunlar içinde en acil çözüm bekleyenlerden biri, liman giriş-çıkış trafiğinin organize edilmesi ve hem liman ve hem de şehir trafiğinin rahatlatılmasıdır.
- Gümrük mesailerinin yüksekliği maliyetleri artırmaktadır. Ayrıca, gümrükler, liman gibi 7/24 çalışmamakta, bu da limanın servis kalitesi ve hızını düşürmektedir.
- Limanın özelleştirilmesi, servis kalitesi ve hızı açısından çok yararlı olmuştur. Örneğin, liman Kurban Bayramı’nda 7/24 olarak mesai ücreti olmaksızın çalışmıştır. TCDD zamanında liman bayramlarda tümüyle tatil idi.
- Lojistik hizmet hızının, dolayısıyla işlem hacminin artması için, ilgili devlet birimlerinin (liman müdürlüğü, gümrükler vb.) özel sektörle uyumlu ve paralel (gerek mevzuat ve gerekse hizmet olarak) çalışması gereklidir. Aksi takdirde, özel sektör ne kadar gayret

ederse etsin, devlet mevzuatından kaynaklanan sorun ve gecikmelerden dolayı verimli ve rekabetçi olamamakta ve işlem hacmini artıramamaktadır.

- Daha önce merkezi yönetime talebi resmi olarak iletilmiş olan, transit yüklerin gümrük antrepolarına konabilmesi konusu en kısa zamanda çözüme kavuşturulmalıdır.
- Lojistik Köy, aynı zamanda bir yük konsolidasyon ve dağıtım merkezi olarak da işlev yapmalıdır (global ölçekte Nike firmasının uygulamalarında kullandığı dağıtım merkezleri gibi).
- Gerek limanın ücret tarifeleri ve gerekse devletin vergi, harç vb. ücretleri rekabetçi düzeyde olmalı, lojistik operasyon süreleri minimuma indirilmeye çalışılmalı, tedarik zincirinin hızını maksimuma çıkarmak için gerekli adımlar atılmalıdır. Lojistikte rekabetin kilit kriterleri minimum maliyet, maksimum hız ve hizmet kalitesidir.
- Son dönemde uygulamaya konulan yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği uygulaması, hem maliyetleri düşürmesi, hem de bürokrasiyi azaltması ve sektörle uyumlu çalışmanın sağlanması açısından son derece olumlu bir gelişmedir.
- Lojistik Köy'ün yerinin ya da alternatif lokasyonların açıklanması konusunda, spekülasyon olması endişesi yersizdir. Bir taraftan bu bilginin tümüyle gizlenmesi mümkün olmayıp, eninde sonunda ortaya çıkacaktır. Diğer taraftan, şehrin bir miktar uzağında düşünülen lojistik köyün çevresinde, OSB'de de yaşandığı üzere, arazi fiyatlarında anormal bir artış beklenmemelidir. Bu yüzden lokasyonunun açıklanmasında bir sakınca yoktur.
- Yoğun tır trafiğinin yaşandığı bir lojistik köyün yakın çevresinde yoğun konutlaşma talebi beklemek pek gerçekçi değildir. Lojistik Köy'ün alanı, gelecekteki büyüme olasılığı da gözönüne alınarak tespit edilir ve sabitlenirse çevre alanlara ilginin artmasının sakıncası değil aksine faydası olacaktır.
- Şu an içinden geçilen kriz dönemi lojistik köy alanının tespiti için çok uygundur. Zira, spekülasyona yol açabilecek sermaye sahiplerinin yatırımlarını dondurduğu bir dönemdir.
- Hazine ya da Belediye arazileri dışında, özel mülkiyet arazilerinin istisnai yolu ile 1.500-2.000 dönümlük bir alan oluşturulması pek gerçekçi değildir, gerçekleşmesi mümkün görünmemektedir.

- Mersin'in halihazırda ülke için bir giriş-çıkış noktası olduğu gerçeği ve Mersin'in ve bölgenin kalkınması için lojistiğin geliştirilmesi gerektiği ve bu anlamda bir lojistik köy oluşturulmasının doğru ve faydalı bir adım olduğu herkesce kabul edildiğine göre, devletin bu konudaki adımları hızla ve kararlılıkla atması gerekmektedir. Kaybedilen zaman rekabette bizi daha da geriye düşürmektedir.
- Yer tespiti Valilik, Belediye, İl Özel İdaresi, Milli Emlak gibi ilgili ve yetkili kurumların ilgili birim temsilcileri tarafından yapılabilir.
- Lojistik Köyü için uzun vadeli planlama yapılmalı, alan tespiti 20 yıllık gelişme öngörülerine göre yapılmalıdır. Başlangıçta daha küçük bir alan kullanılabilir, ihtiyaç ve talep oldukça gelişir.
- Tüm bu çalışmaların sonuçlarının somut olarak hayata geçirilebilmesi için başta bu konuda devlet iradesi, devlet politikası ve planlaması gereklidir. Bu irade somut olarak gösterildiğinde, yerel aktörler üzerlerine düşeni sonuna kadar yapacaktır, ancak öncelikle devletten somut bir karar çıkması gereklidir.
- Lojistik Köy yönetimi için, yerel yönetim (B.Şehir Bld.), ilgili toplum kuruluşları (MDTO, MTSO, UND vb.) ve özel sektörün güçlü aktörlerinden (MIP, büyük lojistik firmaları vb.) oluşacak bir yatırım grubunun ortak olacağı bir şirket kurulabilir (OSB örneğinde olduğu gibi). Devletin arazi temini ve altyapının hazırlanmasından sonra, Lojistik Köy'ü tümüyle bu şirkete devretmesi uygundur. Devletin yönetimde yer alması sorunlar doğurabilir.

Görüşülen Kurum : Mersin Genç İşadamları Derneği (MEGİAD)

Görüşülen Kişi : Kasım Tanrıöver (Yön. Kur. Bşk.)

NOTLAR

- Mersin'in lojistik alanında konumlandırılması yapılırken geniş perspektiften düşünülmelidir. Türkiye'nin Ankara'nın doğusundaki tüm illerinin Akdeniz ve Batı'yla (Avrupa ve Amerika) tüm dış ticaretinin lojistiğine talip olunmalıdır. Mersin, ülkenin büyük bir bölümünün dış ticaretinin lojistiğini sağlayan şehir olarak konumlandırılması ve bu hedefe yönelik somut adımlar hızla atılmalıdır.

- Liman, hızla artan işlem hacmi göz önüne alındığında, şu anki alanıyla talep olunan bu yükü kaldırabilecek durumda değildir. Türkiye'nin doğusunun dış ticaret yüklerini etkin şekilde elleçleyebilmek için bir Lojistik Köy oluşumu şarttır. Lojistik Köy, Mersin için lojistik operasyon merkezi olacaktır. Bu anlamda, liman ile şehir trafiğine girmeksizin direkt karayolu ve demiryolu bağlantısı olmalıdır.
- Liman'ın giriş-çıkışında yaşanan trafik problemi acilen çözülmelidir.
- Lojistik Köy'ün yer tespiti için detaylı çalışma yapılmalıdır. Afaki öneride bulunmak doğru olmayacaktır. Konuyla ilgili yetkili kuruluşlar karar vermelidir.
- Belediye bu konuda daha aktif olmalı, özel sektöre yardımcı olmalı, projeye somut katkıda bulunmalıdır.
- Gümrük mevzuatı halihazırda, başta liman olmak üzere, tüm lojistik operasyonlarda zorluklara ve gecikmelere yol açmakta ve hızını azaltmaktadır. Lojistik Köy faaliyete geçmeden önce, gümrük mevzuatı, hızlı ve etkin lojistik operasyonu destekleyecek şekilde, devletin denetim hakkından feragat etmeksizin düzenlenmelidir. Bu çalışmaya şimdiden başlanmalıdır. Zira uygun gümrük mevzuatı olmaksızın Lojistik Köy'ün faaliyetlerinde sorun yaşanabilecektir.
- MIP'nin Lojistik Köy'de mutlaka yer alması gereklidir, ki limanı rahatlatmak açısından çok büyük ihtimalle yer alacaktır. MIP ayrıca, Lojistik Köy kurulması konusundaki girişim ve faaliyetlere somut destek vermelidir. Zira, kurulacak Lojistik Köy, limanın iş hacmini de artıracaktır.
- Lojistik Köy ile birlikte lojistikte oluşacak işlem hacmi artışının şehre yansımaları da dikkatle çalışılmalıdır. İstihdam yaratacak olması ve geliri artırması olumlu sonuçlardır. Ancak, diğer taraftan, şehir trafiğini olumsuz etkilemesi ve kargaşaya yol açması da önlenmelidir. Çevresel etkileri de dikkate alınmalıdır.
- Lojistik Köy'ün faaliyete geçmesinden sonra sektördeki küçük ölçekli firmalar ya birleşme yoluyla büyüyecek, ya da elenerek yok olacaklardır.
- Yeterince cazip ve verimli olması halinde sanayiciler ve üreticiler de Lojistik Köy'e yönelebilirler.
- Mersin'deki ve hinterlanddaki sanayi ve imalat şirketleri de Lojistik Köy konusunda toplantılarla bilgilendirilmeli, ve geleceğe yönelik olarak nasıl davranmaları, nasıl konumlanmaları gerektiği anlatılmalıdır.

- Yeterli vizyonu olmayan KOBİ'ler de bilgilendirilmeli, yanlış hareket etmemeleri, verimsiz yatırımlar yapmamaları (kendi taşımalarını kendileri yapma, depo kurma vb.) konusunda uyarılmalıdır.
- Gerek lojistik sektörü ve gerekse turizm sektörü için kalifiye insan kaynağı yaratma projeleri geliştirilmelidir.
- Mersin lojistiğinin küresel rekabet edebilirliği çalışması ayrıntılı olarak yapılmalıdır. Fazla hayalci olmadan, hayali hedefler koymadan, mevcut şartlar, olanaklar ve olası fırsatlar dahilinde olabileceğimizin en iyisi olmaya odaklanması gerekir.
- Merkezi otoritenin bölgesel değil, sektörel teşvik vermesi gerekir. Öncelikle her bölgede Mersin'deki gibi öne çıkan, geleceği olan sektörler belirlenmelidir. Devlet, daha sonra bu sektörleri teşvik etmelidir. Salt bölgesel teşviklerle kısıtlı kaynaklar verimsiz kullanılmaktadır.
- Lojistik Köy projesinin ve Mersin'in lojistikle kalkınması projesinin uygulanabilirliği devlete bağlıdır. Konu, devlet nezdine yakından takip edilmelidir.

Görüşülen Kurum : Mersin Üniversitesi

Görüşülen Kişi : Doç. Dr. İsmail M. Yağcı (MEÜ SBMYO Müdürü – Loj. Plat. Üyesi

MEÜ Dış Tic. Mrk. Müdürü)

NOTLAR

- Öncelikli olarak yetkili devlet ve yerel yönetim kurumlarının Lojistik Köy için yer tespitini yapması gereklidir.
- 2007 yılında yapılan iller arası rekabetçilik endeksi çalışmasında Mersin, Türkiye'de 81 il içinde 17. sırada (%27 ile) yer almaktadır. Bu çalışmada, Mersin'in hinterlandındaki illerin çoğu (Adana, Antalya, G. Antep, Kayseri, Konya) Mersin'in üstünde yer almaktadır. Hatay ise 2 sıra altımızdadır. Bu da toplam kalkınma ve rekabetçilik anlamında Mersin'in yerinin düşük olduğunu göstermektedir.
- Lojistik, başta sanayi ve üretim olmak üzere diğer sektörlerin taleplerinden türeyen ikincil bir sektördür. Dolayısıyla, sanayi ve imalat sektörüne bağımlıdır. Sanayi ve

imalatın büyük çoğunluğu da çevre illerdedir. Diğer bir deyişle, Mersin'in lojistikte gelişmesi biraz da çevre illerin sanayi ve üretimde gelişmesi ile bağlantılıdır.

- Şu anda küresel kriz nedeniyle ihracat ve dış ticarete yaşanan düşüş, Mersin'in lojistik hacmine de yansiyacaktır.
- Güney ve doğudaki komşu ülkelerden Suriye'yi lojistikte pazardan çok rakip olarak görmemiz gerekir. Burada en önemli pazar Irak olarak görünmektedir. İran da çok büyük bir ülke olmakla birlikte hâlihazırda kendi taşıma politikalarını oluşturmaktadır. İran'ın doğusuna ulaşmak güç ve maliyetlidir, ancak batı bölgeleri pazar olarak görülebilir.
- Karayolu taşımacılığında yakıt fiyatlarıyla birebir bağlantılı bir ücret politikası doğru değildir. Petrol fiyatları çok değişken olduğundan, daha kalıcı ve sürdürülebilir bir fiyat politikası belirlemek gerekir.
- Salt fiyatla rekabet yapmak yanlıştır. Hizmet kalitesi ve hızıyla rekabet edilmelidir. Fiyata dayalı rekabetçilik sürekli olmayacak ve bundan sektör zarar görecektir.
- Özellikle transit taşımada, intermodal taşıma önemlidir. Hızlı, güvenli, hasarsız, kaliteli bir intermodal taşıma sistemi oluşturulmalıdır.
- İran'a direkt hızlı demiryolu bağlantısı çok önemlidir.
- Daha önce belirtildiği gibi, Mersin'in lojistiği transit taşıma hattındaki diğer illerin sanayi ve lojistik gelişimi ile ilintilidir. Bu illerin lojistik altyapısının da uyumlu hale getirilmesi gereklidir.
- Türki Cumhuriyetler'e daha fazla önem verilmelidir.
- İran ve Irak daha önce büyük alımlarının çoğunu Batı'dan (ABD, Avrupa vb.) yapıyordu. Artık yavaş yavaş Doğu'ya (Uzakdoğu, Çin vb.) kaymaya başlamıştır. Doğuda kendi limanları da mevcuttur. İleride bu anlamda Türkiye'ye ihtiyaçları kalmayabilir. Bu açıdan, Hazar Denizi civarı ve Türki Cumhuriyetler önemli olacaktır.
- Mersin'den kuzeye, özellikle de Kafkaslar'a direkt hızlı otoyol ve hızlı demiryolu bağlantısı sağlanmalıdır. Bu anlamda planlanan Mersin-Samsun hattı da önemlidir.
- Lojistik Köy'ün yapılmasında, devlet, olayın ticari boyutuna ve operasyonuna çok müdahil olmamalıdır. Ancak, pek çok aşamada devlete ihtiyaç olacaktır. Ayrıca,

devlet de böyle bir yapılanma içinde yer almak isteyecektir. İdeal yapılanma, yerel kuruluşlar ve özel sektör ortaklığı olabilir. Ancak, bürokratik engellerin aşılması, yeni altyapı yatırımlarının hızla gerçekleşmesi yönünden devletin de temsilcisi olmasına ihtiyaç duyulabilir.

- Devlet, yönetimde denge unsuru, hakem konumunda olabilir. Gerçekçi bir yaklaşımla, devletin regülatör görevi yapması fayda sağlayabilir.
- Yönetimde Devlet'ten Ulaştırma Bakanlığı ya da DTM temsilcisi olabilir. Operasyona engel değil, destek olacak, firmaların işini kolaylaştıracak devlet kurumları olmalıdır.

Sorunlar

- Sektörün fiziksel dağınıklığı, firmaların küçük ölçekli ve verimsiz olması önemli sorunlardır. Optimal ölçekli şirket birleşmeleri yoluyla (kümelenme değil) daha verimli ve güçlü şirketler oluşturulmalıdır. Küçük firmaları biraraya gelmeye (kooperatif değil, bu sistem denendi, yararlı olmadı) teşvik edecek bir yönetsel yapı oluşturulmalıdır.
- Lojistik Köy'de büyük firmalar önemli tesislerle yer almalıdır. Yoksa küçük ölçekli firmalardan oluşacak bir Lojistik Köy, dağınık ve toptancı hali benzeri bir oluşum olacaktır. Bu durumda, istenen verim alınamayacak ve Lojistik Köy, şehir trafiğini rahatlatmaktan başka bir işe yaramayacaktır.
- Bir model olarak, küçük firmaların üzerinde, bu firmaların operasyonlarını organize eden daha büyük forwarding firmaları oluşturulabilir. Ama, bu da çok sağlıklı olmayabilir.
- Görece büyük lojistik firmalarının zaten kendi yatırımları ve tesisleri mevcuttur. Bu yatırımlarından vazgeçip Lojistik Köy'e yatırım yapmaları için cazibe yaratılmalı, teşvik edilmelidir. Bu firmaların halihazırda Lojistik Köy'e çok ihtiyaçları yoktur. Onları buraya çekecek bir yöntem geliştirilmelidir. Bu, Lojistik Köy'ün mevzuatı ve hukusal düzenlemelerle yapılabilir.
- Lojistik Köy'ü besleyebilmek için kent içindeki tesisleri ortadan kaldırmaya yönelik yöntemler geliştirilmelidir.
- Yolcu taşımacılığında büyük firmalar (Varan, Ulusoy gibi) şehir otobüs terminalinden ayrılıp kendi terminallerini kurmaktadır. Lojistik Köy ile büyük lojistik firmalarına bunun tersini yaptırmaya çalışılacaktır ki bu zor bir iştir. Çok iyi ve uygun bir yapılanma gerekmektedir.

- Büyük firmalara Lojistik Köy yönetiminde temsil hakkı verilebilir. Aksi halde zaten yatırımını yapmış firmaları buraya çekmek zordur.
- OSB modeli belirli oranda uygun olabilir. Ancak, OSB'nin yaşadığı sorunlar iyi incelenmeli, bu noktalar düzeltilmelidir. Sürdürülebilir gelişme önemlidir.
- DHL, UPS, Yurtiçi Kargo benzeri firmalar da Lojistik Köy'de yer almalıdır. İsimleri ve kurumsal yapıları önemlidir.
- Lojistik Köy içerisinde kimyasal ve petrol taşıma ve aktarması için de bir bölüm oluşturulabilir. Bunun düzenlenmesi zor olabilir, ama işlem hacmini ve sinerjiyi önemli ölçüde artıracaktır.

Görüşülen Kurum : Mersin Uluslararası Liman İşletmesi A.Ş. (MIP)

Mersin Lojistik Platformu Liman-Serbest Bölge Çalışma Grubu

Görüşülen Kişi : Kürşat Tezkan (Gen. Md. Yrd.- Loj. Platformu Üyesi)

NOTLAR

- Lojistik sektörünün yaşadığı en büyük sorunlardan biri mevzuattır. Ayrıca, yakıt fiyatlarının yüksekliği ve sektörde uygulanan vergilerin yüksekliği de rekabetçi olmayı zorlaştırmaktadır.
- İran'a karayolu sevkiyatları, yakıt fiyatlarına bağlı olarak taşıma ücretlerinin yüksekliğinden dolayı çok azalmaktadır. Şu anda İran, binlerce tırık kendi karayolu taşıma filosunu kurmaktadır. Çok düşük yakıt maliyeti ve taşıma ücretleri ile kendi karayolu taşımasını kendisi yapmaya başlayacaktır.
- Devletin uygun yakıt fiyatı ve vergi politikaları ve uygun mevzuat düzenlemeleri olmadan, sektörün rekabetçi olması çok zordur, giderek kan kaybetmektedir.
- Komşularımızdan ve deniz taşımacılığında rakiplerimizden Suriye'de devlet, lojistik alanında kalkınma hamlesi başlatmıştır. Suriye limanlarında ücretler üzerinde çok güçlü devlet sübvansiyonu vardır. Fiyatlar devlet tarafından cazibe yaratmak için çok düşük düzeyde tutulmaktadır. MIP, Mersin Limanı'nda devletin maddi desteğini beklememektedir, yalnızca mevzuatta yaşanan sıkıntıların giderilmesini beklemektedir.

- MIP, liman işletmesinde 16 ayrı devlet kurumuyla birlikte çalışmak zorundadır. Bu kurumların mevzuatları birbirleriyle çelişmektedir. Bu da lojistik hizmetin aksamasına yol açmaktadır. Liman açısından bakıldığında, birlikte çalışılan devlet kurumlarının mevzuatlarının dış ticaret ve deniz taşımacılığını kolaylaştıracak, hızlandıracak şekilde, ticaretin gerekleriyle uyumlu ve birbirleriyle paralel hale getirilmesi gerekmektedir.
- Farklı devlet kurumlarının mevzuatları arasındaki çelişkiler özellikle, AB uyum çalışmaları sonrasında artmıştır. Kurumların mevzuatlarını uyumlandırma çalışmaları bağımsız olarak ilerlediği ve hızları paralel olmadığından bir kurum yeni mevzuatını diğeri eski mevzuatını kullanmaktadır.
- Liman şu anda tüm yıl boyunca 7/24 sistemiyle çalışmaktadır. Ancak, birlikte çalışılan devlet kurumlarının da aynı sistemle çalışmaması durumunda operasyon kesintiye uğramakta, bu da toplam lojistik hizmet kalitesini düşürmektedir.
- Lojistik Köy'ün mevzuatı çok iyi düzenlenmelidir. Aksi halde ortaya çıkacak sorunlardan dolayı verimli çalışamayacaktır. Transit ve aktarma işlemlerinde mevzuat ihtiyaca uygun olarak düzenlenmeli, ihtisas gümrükleri oluşturulmalıdır.
- Yaşanan sorunların büyük kısmı ithalatta ortaya çıkmaktadır, ihracatta daha az sıkıntı yaşanmaktadır. Bu bir devlet stratejisi de olabilir.

Stratejiler

- Demiryolunun kesintisiz olarak İran'a (şu anda Van Gölü aktarması nedeniyle büyük gecikmeler yaşanıyor), Kafkaslar'a ve Türki Cumhuriyetler'e ulaşması sağlanmalıdır. Kars-Tiflis Bakü demiryolu projesi bir an önce tamamlanmalıdır.
- Devletin dış ticareti ve dolayısıyla lojistiği desteklemek için fiyat politikalarını yeniden gözden geçirmesi gerekir.
- Demiryollarında, daha ekonomik ve çok daha verimli (20 kat fazla çekme gücü) ve yakıtta dışa bağımlılığı çok daha az olan olan elektrikli lokomotiflere geçilmelidir (Avrupa'da böyle).
- Toroslar'daki otopanın acilen tamamlanması gereklidir.
- Başta Habur olmak üzere sınır kapılarının yeterli kadro ve uygun mevzuatla hızlı ve etkin işletilmesi operasyon hızını ve hacmini artıracaktır.

- Liman'da tahlil yapan, farklı devlet kurumlarına ait çok sayıda laboratuvar vardır. Bunlar tek çatı altında toplanabilir. Avrupa'da bu şekildedir. Böylelikle, oluşacak çok sayıda personelle, laboratuvar 7/24 çalışabilir.
- Mersin Limanı ücret tarifesi, Pire, Hayfa, İskenderiye gibi rakip limanlardan düşük olmasına rağmen, mevzuat zorlukları, gecikmeler ve karayolu taşıma fiyatlarının yüksekliği nedeniyle toplam taşımada rekabetçi olamamaktadır.
- Lojistik Köy'ün yönetim modeli olarak, Devlet, Belediye ve özel kuruluşların ortaklığında (şahıs şirketi yok) bir üst şirket kurularak köyün mülkiyeti bu şirkete verilebilir. Bu şirket de Avrupa'daki bazı örneklerde olduğu gibi, işletmenin kollarını alt özel sektör taşeronlarına devredebilir.
- Lojistiğin yanı sıra, Mersin turizmi de geliştirilmelidir. Turizmden elde edilecek gelir çok olmasa da; Dünya'da Mersin şehrinin isminin bilinirliği açısından yararlı olacaktır.
- MIP, Liman'ın giriş-çıkış trafiğinin düzenlenmesine ilişkin proje ve planlar yapmış ve iletişimde olunan 16 devlet kurumuna göndermiştir. Şu anda cevap beklenmektedir.
- Limanı, otoyola, bir köprüyle, şehir trafiğine girilmeksizin bağlama projesi yapılmıştır. Ancak, Ticaret Borsası binası maalesef bu projeyi uygulanamaz hale getirmiştir.
- Özel sektör ve yerel örgütler ne kadar uğraşırsa uğraşsın, devlet politikası, desteği ve gerekli mevzuat düzenlemeleri olmaksızın ekonomik ve ticari rekabeti sağlamak mümkün olmayacaktır. Bu anlamda;
 - i. İran, Irak ve Suriye ile transit ticaret ve taşıma mevzuatı tekrar düzenlenmeli,
 - ii. Demiryollarına daha çok önem verilmeli,
 - iii. Sınır kapıları daha etkin ve hızlı çalıştırılmalıdır.
- Kara taşımacılığında, devletin sektörü teşvik etmesi gerekir. Zira, karayolu taşımacılık şirketlerinin bir çoğu halihazırda zor durumdadır.

Görüşülen Kurum : Nokta Lojistik Grubu

Görüşülen Kişi : Hüseyin Gökten (Yön. Kur. Başk. Yrd.)

Sabit Ahmetler (Yön. Kur. Başk. Yrd.)

NOTLAR

- Lojistik Köy için lokasyon alternatifleri, ilgili ve yetkili devlet kuruluşlarınca belirlenmelidir. Daha sonra son bir kaç alternatif için sektördeki önemli paydaşların görüşleri alınabilir. Afaki bir yer önerisi olarak, Karacailyas-Huzurkent civarları, OSB çevresi olabilir.
- Doğru stratejiler uygulanırsa, Türkiye ve özellikle Mersin mevcut ekonomik krizden avantajlı çıkabilir.
- Nokta Lojistik, önümüzdeki 5 yılda Mersin ve Çukurova bölgesinde ekonomik anlamda bir sıçrama beklemektedir.
- Mersin'in ve bölgenin tanınırlığı açısından, lojistiğin yanısıra turizm yatırımları da hayata geçirilmeli, kararı alınmış olan havaalanı projesi bir an önce başlatılmalıdır.
- Limanın özelleştirilmesi yararlı olmuştur. MIP, limanı oldukça etkin işletmektedir. Büyük yatırım yapılmıştır. Bu yatırımın bedelini geri kazanmak için limanı daha da etkin çalıştırmaya ve işlem hacmini artırmaya yönelik gayret gösterecekleri kesindir.
- Suriye ve İran kendi taşımalarını belirli ölçüde kendileri yapmaktadır. Bu anlamda, özellikle Kuzey Irak pazarı çok önemlidir.
- Sektörde çok sayıda küçük ölçekli firma bulunması kaliteyi düşürmektedir. Bu firmaların kurumsallaşamamış olması, ticari etik eksikliği, genel olarak sektörün itibarını zedelemektedir. Sektörde, büyük ölçekli, güçlü sermayeli, kurumsal firmaların oluşturulmasına çalışılmalıdır. Sektörde çalışma şartları ve iş yapma kuralları kurumsal ve profesyonel olmalıdır.
- Mersin'in almakta olduğu yoğun göç nitelikli insan eksikliği doğurmaktadır.
- İstanbul ve Marmara Bölgesi genel anlamda ticaret, sanayi ve taşımacılık olarak kapasitesine çok yaklaşmıştır. Bu bölgelerde yatırım maliyetleri çok yüksek, rekabet çok güçlüdür. Mersin bu anlamda çok uygun bir alternatiftir. Yüksek potansiyel ve

düşük yatırım maliyeti, yerli ve yabancı yatırımcıların bölgeye olan ilgisini artırmaktadır.

- Gelecekte, küçük ölçekli zayıf firmalar doğal olarak yok olacaktır. Yüksek hizmet kalitesi ve profesyonel yaklaşım sunan firmalar ayakta kalacaktır. Ancak daha önce belirtildiği gibi, bu küçük firmalar yok olana dek sektörün itibarın çok zarar verecekler, ve bu itibarı yeniden kazanmak güç olacaktır.
- Mersin’de lojistik sektöründe faaliyet gösteren büyük yerel firmalarda yatırım kültürü eksikliği vardır. Şu anda başka bölgelerden gelen yurtiçi ve yurtdışı yatırımcılar, köklü yerel şirketlerden daha fazla yatırım yapmaktadırlar. Büyük yerel firmalar yatırım yapmakta geç kalmışlardır.
- Irak sınırında, Habur kapısındaki sıkışıklık belirli oranda çözülmüştür. Kapıya yeterli sayıda memur atanmıştır. Şu anda maksimum 1 gün bekleme yaşanmaktadır. Diğer sınır kapılarında da büyük bir sıkışıklık sorunu yoktur.
- Limanın çalışması giderek daha iyiye gitmektedir. Otomasyon sisteminin tam olarak uygulanmasıyla hizmet hızı ve kalitesi daha da artacaktır.
- Limanın en etkin şekilde çalışması için Avrupa limanlarında olduğu gibi tüm işlevlerin bir tek otorite altında toplanması, tüm işlevleri içeren bir tek mevzuatın olması ve tüm birimlerin 7/24 çalışması uygun olacaktır.
- Transit yüklerin antrepolarda uzun süre depolanabilmesi sorunu acilen çözülmelidir.
- Lojistik Köy’ün işletme modeli olarak, Serbest Bölge modeli sıkıntılıdır. Yatırım yapılmasını engellemektedir. OSB sistemi daha uygundur. Yatırımcıya mülkiyet hakkı verilmelidir.
- Menfaat çatışmalarının önlenmesi açısından, Lojistik Köy’de devletin kontrol mekanizması olması, hakemlik yapması gerekebilir. Yatırım, yönetim şartları ve mevzuatı çok net olmalı ve değişmemelidir.
- Lojistik Köy’de yatırım yapacak daha küçük ölçekli firmalar, büyük firmalara ezdirilmemeli, küçük firmaların da söz hakkı olmalıdır.
- Dünya’daki mevcut örnekler incelenerek, Lojistik Köy’ün yönetim sistemi bölgeye uygun şekilde çok iyi yapılandırılmalıdır.

Görüşülen Kurum : Mersin İl Özel İdaresi

Görüşülen Kişi : Ahmet Zahteroğlu (Genel Sekreter – Vali Yrd.)

NOTLAR

- Lojistik Köy'ün yeri için, Tırmıl Sanayi Bölgesi'nin kuzeyi, Özgürlük Mahallesi'nin kuzey tarafları olabilir. Bu bölgede hâlihazırda taşımacılık firmalarının yatırımları vardır. Arazi fiyatları fazla yüksek değildir. Bu bölgedeki çarpık gecekondular yerleşimi, kentsel dönüşüm projesi çerçevesinde başka bir bölgeye kaydırılarak, boşalan yer Lojistik Köy olarak değerlendirilebilir. Böylelikle bu arazi, iyi bir şekilde değerlendirilmiş olur.
- Lojistik Köy'ün yapılanmasında OSB benzeri bir model uygulanabilir. Kamu-özel sektör işbirliği uygun olabilir. Kamunun yer alması, bürokratik engellerin aşılması konusunda faydalı olacaktır. Yeni altyapı gereksinimlerinin sağlanmasında da faydalı olur. Büyükşehir Belediyesi, İl Özel İdaresi (kamulaştırmada yetkili), MTSO, MDTO ve özel girişimin (MIP vb.) yer alacağı bir yönetim oluşturulabilir. Ayrıca nakliyeciler birliği de yönetimde yer alabilir.
- Lojistik Köy'ünün yapılandırılması, burada yer alacak birimlerin ve tesislerin tespiti konusunda Dünya'daki başarılı örnekler (farklı coğrafyalarda ve farklı ölçeklerde) incelenerek sentezlenebilir ve bölgeye adapte edilebilir.
- Mersin İl Özel İdaresi, halihazırda Rotterdam Limanı ile temas halindedir. Gerekli takdirde, referanslarını kullanarak Rotterdam Limanı'nın yetkilileriyle temas kurulabilir.
- Tarım ve gıda ürünlerinin taşınmasında soğuk taşıma zinciri önemlidir. Katma değer yaratmaktadır. Bu anlamda, Lojistik Köy kurulurken bu nokta da dikkate alınmalıdır.
- Limanın demiryolu bağlantısı daha etkin hale getirilmelidir. Limana gelen ve çıkan yüklerin karayolundan ziyade demiryolu ile taşınabilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. Ayrıca havayolu kargo taşımacılığı da önemlidir.
- Liman sahası içerisinde yer alan Akdeniz Bölge Komutanlığı'nın buradan başka bir uygun bölgeye taşınarak, bu arazinin limana katılması limanı çok rahatlatacaktır.
- TCDD'nin Yenice'de yapmayı planladığı terminal de demiryolu taşıması açısından oldukça önemlidir.

- Hollanda'da TICTurkey (Trade Investment Center Turkey) adlı bir kuruluş bulunmaktadır. Bu kuruluş, Hollanda'lı yatırımcılar için, Türkiye'deki yatırım fırsatlarını araştırmaktadır. Lojistik Köy oluşumu somutlaştığında, bu kuruluşla temasa geçilerek, yatırımcılara tanıtım ve pazarlama yapılabilir. Hollanda, Türkiye'nin, AB'de Almanya'dan sonra en fazla dış ticaretinin olduğu ülkedir.
- Mersin'i, Türkiye'nin doğusunun Akdeniz'e ve Dünya'ya açılan kapısı olarak konumlandırmak gereklidir (Çin'in Hong Kong örneği gibi).

Görüşülen Kurum : Sel Lojistik A.Ş.

Görüşülen Kişi : Atahan Çukurova (Yön. Kur. Bşk. Vekili)

NOTLAR

- Lojistik Köy'ün yeri, otoyola yakın ve liman ile hızlı ve etkin bağlantısı sağlanan herhangi bir arazi olabilir. Otoyolun güneyi daha iyi olacaktır, ama uygun arazi bulunamazsa kuzeyi de olabilir. Limandan fazla uzak olması cazibesini ve etkinliğini azaltabilir.
- Lojistik Köy'de tüm taşıma modları, lojistiğin tüm alt fonksiyonları ve ayrıca sosyal tesisler yer almalıdır.
- Yapılanma ve işletme için OSB modeli örnek alınabilir. Farklı kuruluşların ortak olacağı ve Yönetim Kurulu'nda temsilcilerinin yer alacağı bir A.Ş. tarafından işletilebilir. Kamu yararını gözetecek MTSO, MDTO, UND gibi kuruluşların yönetimde yer almalarında fayda vardır. Ayrıca belediye ve özel sektör temsilcileri de bulunmalıdır.
- Devletin yönetimde yer almaması daha uygun olur. Aksi taktirde yapı hantallaşacaktır. Bu da operasyonun yavaşlamasına yol açacaktır.
- Limanın özelleştirme ile birlikte şu anda eskiye göre daha verimli çalışıyor ve işlem hacmini giderek artırıyor olması; ayrıca açıklanan yeni havaalanı yatırımı geleceğe dönük umutları artırmaktadır.
- Mevcut küresel ekonomik kriz, maalesef birtakım yatırımların ötelenmesine yol açabilir.

- Mersin, Türkiye’de lojistik merkez olmaya en uygun konumdaki 3 noktadan (diğerleri Derince ve İzmir) en avantajlı olanıdır. Zira, Derince’de yatırım pahalıdır. İzmir Limanı’nın da derinlik ve rıhtım eksikliği gibi problemleri vardır.
- Mersin, çok geniş bir hinterlanda sahiptir. Türkiye, doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinde 4’e bölündüğünde güneydoğu’da kalan 4’te birlik tüm bölge Mersin’in müşterisidir. Bu anlamda ileride Mersin’de bir Lojistik Borsası kurulması da düşünülebilir.
- Yalnızca Lojistik Köy’ü kurmak yeterli olmayacaktır. Gerek hinterlanddaki, gerek Türkiye’deki ve gerekse uluslararası büyük firmaların buraya yatırım yapmalarını teşvik edecek, cazibeyi artıracak projeler şimdiden oluşturulmalıdır.

Sorunlar

- Mevcut lojistik firmaları (depolar dahil) gerek yerleşim ve gerekse hizmet olarak çok dağınık ve plansızdır. Bunların organize hale getirilmesi ve düzenli ve profesyonel servisin sağlanması için Lojistik Köy çözüm olabilir.
- Kombine taşımacılık hala istenen yerde değildir. Kopukluklar vardır. Kombine taşımacılığın unsurları ve birbirleriyle bağlantıları güçlendirilmelidir.
- Limanın genişleyememesi önemli bir sorundur. Halihazırdaki sınırlı olanakların da (B ve D kapısı bölgeleri, limanın kuzeyinde D-400 karayolunun kuzeyinde kalan ada) Ticaret Borsası binası, plazalar (Prestij Plaza, UMAT Plaza vb.) gibi yapılarla yok edilmesi çok yanlış ve plansız hareketlerdir.
- Tüm ilgili kuruluşların ortak işbirliği ile liman giriş-çıkış trafiğinin ve şehir trafiğine olumsuz yansımaları sorununun acilen çözülmesi şart ve olmazsa olmaz temel bir konudur.
- Liman giderek daha hızlı ve etkin çalışmaya başlamıştır, ancak hala eksikler vardır. Diğer taraftan gümrükler, limanın hızına yetişememekte, etkinliğini azaltmakta ve toplam lojistik hizmet kalitesini düşürmektedir.
- Mersin bölgesi ulaşım altyapısı yetersizdir. Tüm modlarda ulaşım altyapısı hızla geliştirilmelidir. Şöyle ki;
 - i. Otoyol, en azından Silifke’ye kadar uzanmalı,

- ii. Batı'ya demiryolu bağlantısı sağlanmalı,
 - iii. Mevcut demiryolu altyapısının modernizasyonu hızla bitirilmeli, hat sayısı ve varış noktaları artırılmalıdır.
- Özel sektörün lokomotif satınalma ve işletmesine ilişkin kanun tasarısı halen mecliste beklemektedir. Bu kanun bir an önce çıkarılmalıdır.
 - Belediye maalesef, ticari aktivitelere ve özel sektörün sorunlarına (liman sorunları, giriş-çıkış bölgeleri, trafik sorunları gibi) çok uzaktır. Şehrin kalkınması için özel sektörle etkin işbirliği yapmamaktadır.
 - Eylem planı oluşturulması için, yine ortak akıl ile, sorun ve engellerin somut olarak tespit edilmesi gerekir. Daha sonra bu sorun ve engellerin aşılması için somut girişim ve çalışmalar yapılmalıdır. Bu anlamda başta Lojistik Platformu ve odalar olmak üzere, tüm ekonomik unsurlar; milletvekillerimiz ve diğer politikacılar aracılığıyla konuyu merkezi hükümete taşıyıp, daha sonra da yakından sıkı şekilde takip etmelidirler.
 - Altyapı sorunlarının ivedilikle çözülmesi ve ön finansmanının sağlanması açısından (bunlar zaman alacak konulardır) Lojistik Köy'e bir an önce start verilmelidir.
 - Mersin'in tüm lojistik unsurları (kamu, yerel yönetim, STK'lar, özel sektör vb.) daha yenilikçi, yaratıcı, statükodan uzak, inovatif ve kurumsal bir yapıya kavuşmalıdır. Uzun vadeli düşünmeli, uzun vadeli plan ve projeler yapmalıdır. Aksi takdirde yeşeren filizler, kurumaya mahkum olacaktır.

Görüşülen Kurum : Lojistik Platformu Tanıtım Çalışma Grubu

RODER Mersin Temsilciliği

Görüşülen Kişi : Mehmet DENİZ (Erman Nakliyat Firma Sahibi, Loj. Plat. Üyesi)

NOTLAR

- Lojistik Köy'ün yeri, tarım arazisi olmayan, otoban, liman ve serbest bölge ile rahat ulaşım bağlantısına sahip, kent halkının da yararlanabileceği mesafede, düz veya az engelli bir arazide olmalıdır.

- Mersin İli'nde taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin daha iyi verilebilmesi için uzun dönemde (15-20 yıllık süreç içinde) Mersin'de lojistik sektörünün tüm fonksiyonlarının bir arada yürütüldüğü, işbirliği veya ortaklığa dayalı kapsamlı yatırımlar hayata geçirilmelidir.
- Mersin'in şu anda çok dağınık ve büyük ölçüde küçük ölçekli firmalardan oluşan lojistik sektörü bir an önce güçlü bir A.Ş. bünyesinde örgütlenmeli ve yapılanmalıdır.
- Böyle bir A.Ş. yapılanmasından sonra, tamamlayıcı lojistik yatırımlar ile A.Ş. adına görüşmeler yapılmalıdır.
- Sektörün gelişimi adına, spekülasyon ve bıkırtıcı-caydırıcı-bezdirici eylemlerden kaçınılmalıdır.
- Taşıma modlarının birbirlerini tamamlayıcı şekilde gelişimi (özellikle deniz ve kara taşımacılığı) gözetilmelidir.
- Taşıma modlarının geliştirilmesi ve birbirleriyle bağlantılarının sağlanması (intermodal taşımacılık) alanında yapılacak her türlü yatırım tek merkezden yürütülmelidir.
- Taşımacılık ve lojistik konusunda Devlet, organize edici, başta Lojistik Köy olmak üzere lojistik yatırımları konusunda arazi, arsa ve altyapı tedarikçisi olmalıdır.
- Ayrıca, Devlet yine bu konuda uygun yasal mevzuatları hazırlamalı ve teşvik edici tedbirler almalıdır.
- Lojistik Köy'ün işletme modeli olarak çok ortaklı bir anonim şirket kurulması uygun olabilir. Devlet'in Lojistik Köy'deki görevi kamusal olmalı, operasyonların yönetimine fazla müdahale etmemelidir.
- Irak, Suriye ve İran taşıma koridorlarında karşılaşılan öncelikli sorunlar ve çözüm önerileri konusunda, Mehmet Deniz tarafından hazırlanmış "Kara Ulaştırma Sektörünün Bölgemizdeki Konumu ve Problemleri" ve "İran'a Yapılan İhraç Taşımaları ile Transit Taşımalarında Yaşanılan Sorunlar ve Çözüm Yolları" adında iki ayrı çalışma mevcuttur.

Görüşülen Kurum : Mersin Sanayici ve İşadamları Derneği (MESİAD)

Görüşülen Kişi : Mustafa GÜLER (Yüksek İstişare Konseyi Üyesi)

NOTLAR

- Mersin’de lojistik, Mersin şehrinin tarihiyle başlar denebilir. 2.000 yıllık bir birikim söz konusudur. Bu anlamda Mersin, adı konulmamış bir lojistik merkezi durumundadır.
- Lojistik Köy projesi 3 odaklı olarak yürütölmek durumundadır. Bunlardan ilki şu an tartışılan ve yerel kurumların görüşlerinin istendiği taşımacılık ve lojistik merkez (Lojistik Köy) projesidir.

Diğer bir önemli odak olarak: Tarsus ve Mersin genel olarak sanayi ürünlerinin, tarım ürünlerinin toplama ve dağıtım merkeziliğinin yanı sıra, hammadde ve mamullerin de toplama ve dağıtım merkezi olarak adlandırılmaktadır. Ancak Mersin asıl olarak akaryakıt ürünlerinin de toplama ve dağıtım yeri olarak Türkiye’nin merkezidir denilebilir. Mersin yaklaşık olarak 10 milyon Ton’dan fazla akaryakıtın ulaştırmasını yapması yönüyle lider şehirdir. Bu şehrin en önemli dinamiklerinden akaryakıt sektörünün yeniden yapılandırılması ve biçimlendirilmesi gereklidir. Buna ayrı bir önem verilmesi, deniz yoluyla ikmalinin yapılması ve bu şekilde çok büyük meblağları bulan akaryakıt kaçakçılığının önlenmesi gerekmektedir. Mersin-Tarsus üzerinde işaretlenecek bir yer ile uygun bir büyüklükte, yeni bir akaryakıt merkezinin kurulması, şehir civarındaki akaryakıt tanklarının buraya taşınması, var olan ve bu bölgeye taşınması yapılmayan akaryakıt tanklarının yenileme belgelerinin yapılmayarak bu noktaya kaydırılması sağlanabilir. Bu şekilde burada bir akaryakıt lojistik üssü oluşturulmuş olacaktır. Bu projenin Lojistik Köy ile birlikte ele alınması, ancak güvenlik nedeniyle ayrı bir yerde konumlanmasının sağlanması gereklidir.

Üçüncü önemli odak olarak: Önemli bir tarım ihtisas ve gıda üretim merkezi olması ve Orta Doğu’nun en büyük toptancı haline sahip olması nedeniyle, Mersin Toptancı Hali’nin çok çok daha ileride olması gereken işlevinin yeniden düzenlenerek, Lojistik Köy projesi içerisinde gıda ve tarım ürünleri lojistik merkezi haline getirilmesi gereklidir. Mersin Toptancı Hali çok büyük bir dinamiğe sahip olmasına rağmen, soğuk hava depolarından mahrum olması nedeniyle sürekli bir değer düşüklüğüne ve kalite düşüklüğüne sahip bir yapısı vardır. Bu durum, yani soğuk hava zincirinin olmaması, ambalajlama yapabilecek bir sisteminin olmaması, tarımsal ürünlerin aynı gün satışı sunulup, aynı gün satılması zorunluluğunu yaratmakta, bu durum önemli

bir ekonomik kayıp yaratması yanında, sevkiyatın karayoluyla Antakya'ya kayması gibi bir sonucu doğurmaktadır. Ayrıca bu eksikliklerin yaratmış olduğu ve can alıcı bir sorun haline gelen dolandırıcılığı tetikleyen vadesiz işlem yapılması zorunluluğu, bu eksikliği ortadan kaldıracak olan vadeli işlemler borsasının da kurulmasını zorunlu kılmaktadır. Günübürlük dolandırıcılığın önlenmesi amacıyla "vadeli işlemler borsası" mutlaka hayata geçirilmelidir. Bu konuda bir diğer önemli yan, Konya bölgesi, hazırlanan bir proje ile 2013 yılında ikinci bir GAP diyebileceğimiz bir statüye sahip olacak. Ulaştırma hazırlıklarının bu çerçevede değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

Özetle, yukarıda belirtilen nedenlerden ötürü, Lojistik Köy projesinin 3 odaklı olarak değerlendirilmesi, hem Mersin için hem de Lojistik Köy için çok büyük bir aşama yaratacaktır. Buna ilişkin, MEKİK Ulaştırma Komisyonu olarak, 2 ayrı proje hazırlığı tamamlanmak üzeredir. Ocak 2009 ortalarında tamamlanması planlanmaktadır. Bu değerlendirmeler, Lojistik Köy master planı koordinasyonuna sunulacaktır.

- Mersin'de bir Lojistik Köy kesinlikle kurulmalıdır.
- MESİAD'ın yer önerisi mevcuttur ve tam anlamıyla Lojistik Köy'ün ihtiyaçlarına cevap verebileceği düşünülmektedir. Bu yer, Gözne otoyol girişi ile limanı otobana Arpaçsakarlar'da bağlayan hattın denize bakan kısmıdır. Bu hat 4.500 dönümlük bir alandır ve alt tarafta Toroslar Belediyesi mülk arazisi bulunmaktadır. Alan özel mülkiyettedir ve 3. sınıf tarım arazisi durumundadır. Ayrıca bu alanın otobanın diğer tarafında kalan bölümü ise bir köprü kurularak genişleme alanı olarak kullanılabilme potansiyeline sahiptir. Karacailyas bölgesinden bu alana, eğim müsait görünmektedir, demiryolu hattı oluşturulma şansı vardır. Bu bölgeden liman için otoban bağlantısı 8 kilometredir ve zaten mevcuttur.
- Lojistik Köy'ün lokasyonunun tarım arazisi olup olmaması konusunda, halihazırda fazla bir alternatifimiz bulunmamaktadır. 1/100.000'lik planda Mersin'in tüm çevresi, dağlık alanlar da dahil olmak üzere tarım alanı olarak belirlenmiştir. Geri kalan alanların bir kısmı orman arazisi, kalanı ise kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenmiştir. Yani Lojistik Köy gibi bir proje için tarım arazisi dışında (ki yukarıda belirtilen alan 3. sınıf tarım arazisi durumundadır) herhangi bir yer mevcut görünmemektedir. Yani mecburen tarım arazisi olmak durumunda kalacaktır.
- Taşımacılıkta akaryakıt fiyat farkı nedeniyle İran ve Kafkas ülkelerine taşımacılık yapılamamaktadır. Bu konuda acil önlem alınması gerekmektedir.

- Mersin’de lojistiğin geliştirilmesi açısından, lojistik ve lojistik merkez fikri iyi işlenmeli, il içi, iller arası ve uluslararası kara, hava ve denizyolu bağlantıları yeni ihtiyaçlara uygun olarak düzenlenmelidir.
- Irak, Suriye ve İran taşıma koridorlarına ilişkin olarak, İran’la çok ciddi sorunlar bulunmaktadır. İran’daki akaryakıt fiyatları ile Türkiye karşılaştırıldığında 1’e 5 lik bir oran söz konusudur. İran’dan gelen araçlarımız, akaryakıt alıp gelememekte, getirdiğinde de Türkiye fiyatı üzerinden fiyat farkı ödetilmektedir. Halbuki İran’a ait araçlar kendi ülkesinin fiyatları ile rahatça ülkemize girebilmektedirler. Bu durum, İran ve Kafkas ülkelerine olan taşımacılığı bitirme noktasına getirmiştir. Bu duruma acil çözüm bulunmalıdır. Örneğin rekabeti arttırmak için, İran’dan gelen araçlara, Türkiye’ye girişte akaryakıt fark ücretlendirmesi yapılabilir veya buna benzer rekabet ortamı yaratılabilir.

Görüşülen Kurum : Mersin Defterdarlığı

Görüşülen Kişi : Mustafa KILIÇASLAN (Defterdar)

NOTLAR

- Mersin’de bir Lojistik Köy’ün kurulması kesinlikle gereklidir. 3 bin ila 4 bin dönüm arasında büyük bir alan olmalıdır. Bu büyüklükte bir organizasyonda otoyola yakınlığı konusu çok da elzem değildir. Ancak kesinlikle tarım arazisi olmaması gerekir. Özellikle 1/100.000’lik planda görünen yer özel mülkiyete ait görünmektedir, bunun çok büyük sıkıntıları olacaktır.
- Mersin’in lojistik sektörünün gelecekteki yapılanması belirlenirken, Mersin ekonomisinin ağırlığının ne yöne olacağını öncelikle netleştirilmesi gereklidir. Tarım, turizm ve sanayi-ticaret seçenekleri arasında yoğunluğun bir noktaya verilmesi zorunludur. Diğer sektörler ikincil olarak yürütülebilir. Bu proje ile lojistik ve taşımacılıkta sadece Mersin için değil tüm ülke için öncülük sağlanmış olacaktır.
- Otoyol çalışmaları tamamlandığı süreçte, karayolları konusunda büyük bir sıkıntı yaşanmayacak gibi görünmektedir. Mersin Limanı’nın iş hacmi arttıkça, artan iş hacmi şehre artı bir yük bindirecektir. Trafik, yer, organizasyon eksikliği gibi sorunların öncelikle halledilmesi gereklidir. Şu an için çok ciddi bir sorun yok gibidir, ancak arka

plan sağlama alınmazsa (otoyol bağlantısı, demiryolu ağı), ileride çok büyük sorunlar yaşanması kaçınılmaz olacaktır.

- Lojistik Köy gibi büyük çaplı bir projeyi tek başına özel sektörün yapabilmesi mümkün değildir. Proje, Devlet'in öncülüğünde yürütülmelidir. Devletin, STK ların, direk ilgili vasıfların koordinasyonu ile yürütülmelidir. Devlet, destekleyen, koordine eden, planlayan vasfıyla projenin her aşamasında yer almalıdır. İşletme ve yönetim bazında yer almaması uygun olabilir.

Görüşülen Kurum : Mersin Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü

Görüşülen Kişi : Süleyman TOSUN (Başmüdür)

NOTLAR

- Mersin'de Lojistik köy Kurulması konusu bir gerekliliktir. Lojistik Köy'n yeri kesinlikle tarım arazisi olmamalıdır. Otoyol, liman ve demiryoluna yakınlık gereklidir. Uygun bir alan varsa Hazine arazisi de olabilir.
- Mersin'de lojistik sektörünün gelişmesi açısından, demiryollarının Anadolu'ya bağlantısı arttırılmalı ve gclendirilip daha faal hale getirilmesine çalışılmalıdır. İnşaatı devam eden otoyolların tamamlanmasının yanında, Antalya'ya otoyol bağlantısı oluşturulmalıdır. Ayrıca Çukurova Havaalanı inşaatının bir an önce başlatılması gereklidir.
- Limanın ruhsat, tapu ve altyapı sorunlarıyla trafik sorununun bir an önce özümlenmesi gereklidir.
- Limanda barkod sistemi kesin olarak oturtulmalıdır. Ayrıca limanın B ve C kapıları kapatılıp, Serbest Bölge tarafındaki kapısının daha büyütülerek aktif hale getirilmesi, trafik sorununun bu şekilde giderilmesi gereklidir.
- Mersin'in lojistiğin çekim merkezi haline getirilmesi gereklidir. Bu anlamda, limanın çeşitli kampanya-indirimler ve reklamlarla daha cazip hale getirilmesi sağlanmalıdır.
- Taşımacılık konusuyla ilgili olarak, nakliyeciler, antrepocular, gmrkler vb. bir araya getirilmeli, ortak bir irade yaratmaları sağlanmalıdır. Yeterli teşvikler sağlanıp, kısa vadeli planlamalarda öncülük yapabilmeleri sağlanmalıdır.

- Lojistik Köy'ün yönetiminde, devletin denetim görevi dışında fonksiyonu olmamalıdır. İşletim özel sektörde (ortak bir konsorsiyum) olmalı, ilgili kurum ve kuruluşların temsilcilerinin söz sahibi olduğu bir yapılanma olmalıdır.
- Irak, Suriye ve İran taşıma koridorlarına ilişkin olarak; Habur gümrük kapısı yeterli olmadığı için Irak hattına 2. bir kapı açılmalıdır. Özellikle demiryolu ağı genişletilip, karayolu taşımacılığının yükü hafifletilmelidir.

Görüşülen Kurum : Toros Gübre A.Ş.

Görüşülen Kişi : Necat HAKSAL (Genel Müdür)

NOTLAR

- Lojistik Köy'ün yeri, otoyola yakın, demiryolu bağlantısı sağlanmış, düz bir arazi olmalıdır. Alan konusunda; proje sadece Mersin ve Adana potansiyelini karşılayacak şekilde olacaksa, 1.500–2.000 dönüm yeterli görünebilir, ancak, Kayseri, Konya, G. Antep, Antakya, Adana ve Mersin alanı hedefleniyorsa, 2.500–3.000 dönümlük bir alanın düşünülmesi gerekir. Tabi ki her iki durumda da ayrıca bir genişleme alanı gözetilmesi ve ileriki süreçlerde sıkışıklık yaratacak bir sonucun önüne geçilmesi gereklidir.
- Ayrıca, lokasyon konusunda; şayet yapılacak fizibilite sonucunda, yaratılacak potansiyel çok büyük getiri sağlayacak gibiyse tarım arazisi de olabilir. Önemli olan istihdam yaratmak ve bunu ekonomiye kazandırabilmektir. Ancak bu durum işsizlik yaratmadığı gibi alternatif bir çözüm de sunabilmelidir.
- Lojistik Köy'ün Mersin İli sınırları içinde olması da şart olmayabilir. Örneğin Ceyhan'da Toros Gübre'nin oldukça geniş bir alanda limanı mevcuttur. Bu liman, alan olarak Mersin Limanı'nın en az iki katı büyüklüğe ve kapasiteye sahip olup, 1.500 metre uzunluğunda iki ayrı iskelesi mevcuttur. Bu alan da incelenebilir.
- Mersin'in taşımacılık ve lojistik sektörlerinin geleceğine 20–30 yıllık bir master plan ve strateji dahilinde bakılmalıdır.
- Tarım, Turizm, Sanayi-Ticaret sektörleri arasında Mersin'in geleceği Sanayi ve Ticaret üzerine inşa edilmelidir. Lojistik Köy projesi, bu yöndeki adımların öncülüğünü yapabilmelidir.

- Lojistik Köy'ün altyapısı mutlaka önceden tamamlanmış olmalı, demiryolu hattı, otoyol bağlantısı ve hatta gerçekten örnekleriyle yarışabilecek bir alan olacaksa helikopter pisti ve küçük uçakların inip kalkabileceği bir havaalanı bile düşünülmelidir. Doğu Akdeniz'in öncüsü olabilecek iddaya sahip olunacaksa, bunlar düşünülebilir. Siber teknolojiye sahip bir altyapı, mutlak gerek ve şarttır, çünkü bu merkezin yapım süreci de düşünüldüğünde, bundan 5 yıl sonrasını, gelecek 20–25 yıla taşıyacak bir sistemle donatılmış olmalıdır ki, 3–5 yıl sonra başka arayışlar peşinde koşulmasın.
- Taşımacılık ve lojistik sektöründe, kısa vadede en önemlisi, sektöre, gelişime her yönüyle ayak uydurabilecek kalifiye insan yetiştirebilmektir. Bunun için üniversiteler veya akademik sistemler şart değildir. Lojistik sektörü bunu kendi sorunu olarak düşünerek, kendi elemanını kendisi yetiştirebilmelidir. Sektörün kendi bünyesinde oluşturulacak lojistik okulları, sadece bugünü değil, geleceği de planlayan bir altyapıyı yaratacaktır. Bu hazırlığa hemen şimdiden başlamak gereklidir. Böylelikle, lojistik yönetimi de, yetiştireceği elemanlar da özerk olacaktır.
- Lojistik Köy ve benzeri projelerle, uzun vadeli stratejilerle bir farklılık yaratılabilirse, Mersin, hedeflendiği gibi Doğu Akdeniz'in lojistik üssü haline gelebilir. Liman da bu yanı sıra çok önemlidir. Maliyetleri minimuma indirmeyi amaçlayan bir yaklaşımla, çekim merkezi olabilecek bir statüde rekabet edebilir hale getirilmesi gerekir.
- Bürokrasiyi yaratan devlet değil, hükümetlerdir. Hükümetin, Mersin'in, Doğu Akdeniz'in lojistik üssü olabilmesi için yeterli teşviklerle, altyapıyı oluşturması gereklidir. Bu da yasal mevzuatın oluşturulması ile mümkündür. Devlet, gerekli yasal mevzuatı sağlayabilmelidir. Yasa, tüzük ve yönetmelikler tamamiyle birbirleriyle uyumlu olmalıdır.
- Lojistik sektörünü ilgilendiren yasal mevzuatı yapacak olan kişilerin, bu konunun uzmanı olan kişilerden danışmanlık almaları gereklidir. Devlet nezdinde oluşturulacak bir komisyon veya konsey, konunun muhatabı tüm kesimlerin görüşlerini alarak sentezleme yapmalı ve ardından hayata geçirmelidir. Bu konuda devlet tüm kesimlerde güven duygusu yaratabilmelidir, aksi takdirde hem bütün emekler boşa gidecek; hem de büyük sorunların yaşanması kaçınılmaz olacaktır.
- Lojistik Köy yönetiminde devlet, kurum ve kuruluşlarıyla işin içerisinde aktif bir şekilde bulunmamalıdır. Lojistik Köy, bağımsız, özel ve özerk bir yönetim şekline sahip olmalıdır. Böylece çok daha hızlı ve verimli bir statüsü olacaktır. Ancak bu pozisyonda devlet özellikle denetim yanı sıra kontrolü elden bırakmamalıdır.

Görüşülen Kurum : Mersin Lojistik Platformu Koordinasyon Çalışma Grubu

Görüşülen Kişi : Fuat ÖZDEMİR (Önder Gümrükleme Firma Sahibi)

NOTLAR

- Konumuz olan lojistik sektörü de dahil olmak üzere, devlet ve bürokrasi tüm sektörler için özel sektöre yol açıcı, yol gösterici olmalıdır.
- Kurulması planlanan tesis için Lojistik Köy yerine Lojistik Merkezi ifadesinin kullanılması daha doğru olur.
- Lojistik Köy'ün yeri için, yapım kararı alınan Çukurova Havaalanı'nın da yeri netleştiğine göre, Baharlı-Mersin arasında, otopana yakın, mümkünse bitişiğinde bir bölge uygun olacaktır. Rezerv alanı da dikkate alınarak 8.000 ila 10.000 dönüm arasında bir alan ayrılmalıdır. 5 yıl sonra 10.000 dönüme ulaşabilme potansiyeli görünmektedir.
- Irak'taki durumun yakın gelecekte düzelmesi beklenmektedir. Bu durum, Türkiye ve Mersin için büyük bir fırsat olacaktır. Mersin, lojistik altyapısını bir an önce cazip hale getirebilirse (demiryolu bağlantısı vb.) Irak'a taşınacak tüm transit yüklere talip olunabilir.
- Lojistik Köy alanı, imkanlar ölçüsünde, olabildiğince büyük tutulmalıdır. Çünkü, tüm hinterlandın (K. Maraş, G. Antep, Urfa, Adıyaman, Kayseri) ve ayrıca GAP bölgesinin tarım ve tarıma dayalı sanayi üretiminin lojistiğine talip olunacaktır.
- Mersin hinterlandının ihracata yönelik depolama ve çıkışının Lojistik Köy üzerinden yapılması planlanmalıdır.
- Hinterlanddaki büyük üretici firmaların hammadde ve ürün stok depolarını Lojistik Köy'de kurmaları sağlanmalıdır.
- Konteyner elleçlemeleri de Lojistik Köy'de yapılmalı ve konteynerler Lojistik Köy'den limana demiryolu ile (vagonla) taşınmalıdır.
- Konteyner elleçlemeleri ve konteyner stok sahası Lojistik Köy'e taşındığı takdirde, liman, hub limanı fonksiyonunu çok daha rahat yerine getirebilecektir.
- Lojistik Köy'ün Tarsus'a daha yakın bir bölgede kurulması da düşünülebilir.

- D-400 Karayolu'nun Mersin Limanı'nın kuzeyinden geçen bölümü, yalnızca limanın kullanımına tahsis edilmelidir. Şehre giriş için alternatif hat oluşturulmalıdır. Bu anlamda, Ticaret Borsası binası ve D-400'e bitişik yapılan iş merkezleri plansız ve yanlış uygulamalar olmuştur.
- Mersin'de kurumlar arası iş birliği, maalesef, hala yeterli düzeyde değildir. MTSO ile Büyükşehir Belediyesi'nin iletişimde sorunlar yaşanmaktadır.
- Lojistik Köy'ün yeri bir an önce tespit edilmeli ve Yenice'de kurulması planlanan TCDD terminali ile entegrasyonu sağlanmalıdır.
- Transit malların antrepoya alınması konusunda mevzuat düzenlemesi bir an önce yapılmalı ve transit yükler için antrepo beyannamesinin 3. ülkelerdeki alıcı – satıcı adına açılabilmesine olanak verilmelidir. Bu konudaki sorunlara örnek olarak, Mersin'de tesisi bulunan, Dünya'nın en büyük plastik hammaddesi lojistikçisi Katoen-Natie firması, antrepodaki malların giriş tarihindeki beyan fiyatı üzerinden vergilendirilmesi dolayısıyla 3 aydır plastik hammaddesi satmakta (üreticilere tedarik etmekte) çok zorluk çekmektedir. Hinterlandımızdaki plastik malzeme üreticilerinin kullandıkları hammaddelerin %60'ından fazlası ithaldir. Yaşanan sorun, üreticilerin hammadde bulmalarını güçleştirmekte ve maliyetlerini yükseltmektedir. Bu da katma değer kaybına yol açmaktadır.
- Lojistik Köy'e yabancı lojistik firmalarının (Katoen-Natie gibi) yatırım yapmaları da teşvik edilmelidir.
- İstanbul hâlihazırda bir finans ve kültür merkezine dönüştürülmeye çalışılmaktadır. Alternatif olarak İzmir, limanındaki kapasite yetersizliği ve fiziksel sorunlardan dolayı uygun değildir. Dönüşüm sonucunda İstanbul bölgesindeki ticaretin bir kısmı mecburen Mersin'e kayacaktır.
- Mersin'e lojistiği de kapsayacak şekilde daha büyük ölçekli bir Ticaret Merkezi kurulması gereklidir.
- Ekonominin, tüm sektörlerle birlikte, büyümesi ve gelişmesi için, devlet nezdindeki üst düzey bürokratlar, günümüz koşullarına hızla uyum sağlamalı, gündemi iyi takip edebilmeli, bunu yapamıyorsa, değiştirilmelidir.
- Arazi temini ve altyapının tamamlanması sonrasında, devlet, Lojistik Köy'ün yönetiminde yer almamalıdır.

- Mevcut gümrük mevzuatı çok karmaşık ve zaman alıcıdır. Bu da lojistik hizmetlerin hızını ve kalitesini düşürmektedir. Avrupa'da gümrük hizmetleri beyan esasına göre yürütülmektedir. Devlet, ancak gerekli gördüğü takdirde denetim yapmaktadır.
- Devlet bürokrasisinde yeni bir nesil yapılanmaktadır. Bu yeni nesil iyi yetişmiş, çağdaş gelişmeleri takip eden insanlardan oluşmaktadır. Mevcut sorunların aşılması konusunda bu yeni nesil bürokratlardan beklentiler büyüktür.
- Mersin, önümüzdeki 5-6 yıl içerisinde ekonomik anlamda büyük bir gelişme gösterecek, patlama yapacaktır. Bu anlamda, gereken tedbirler hızla alınır ve gereken uygulamalar hemen başlatılırsa, bu durum büyük bir fırsata dönüşecektir. Aksi takdirde, yüksek talep ve iş hacmi karşılanamayacak ve durum fırsat yerine krize dönüşecektir.
- Irak sorunu kısa süre içerisinde çözülecektir. Irak-Türkiye görüşmeleri başlamıştır ve olumlu ilerlemektedir. Doğru şekilde sonuçlandırılabilirse, Türkiye-Irak ticareti büyük bir sıçrama yapacaktır.
- Suriye'yi lojistik ve taşıma konusunda Türkiye'nin, özellikle Mersin bölgesinin muhtemel rakibi olarak görmek pek doğru olmayacaktır. Zira, Suriye gerek rejimi ve gerek halkı açısından Avrupa ile pek uyumlu olmayıp, daha kapalı bir ülkedir. Suriye'nin Batı'yla diyalogu zayıftır. Bu diyalogu belirli ölçüde Türkiye sağlamaktadır.

Görüşülen Kurum : Türk – Arap İşadamları Derneği (TURAB)

Görüşülen Kişi : Doğan NARİN (Yönetim Kurulu Başkanı)

NOTLAR

- Mersin'in geleceği açısından ve coğrafi yapısı açısından, Lojistik Köy projesi oldukça uygundur. Orta Doğu ve Türki Cumhuriyetler'e açılan bir giriş-çıkış kapısı olması sebebiyle, Lojistik Köy projesi, oldukça isabetli bir karardır.
- Lojistik Köy'ün yeri, otobandan Mersin Serbest Bölge çıkış bölgesine yakın büyük arazilerin bulunduğu güzergâhta olabilir.
- Önümüzdeki 15-20 yıl içinde Mersin'in lojistik sektörünün gelişimi düşünüldüğünde, Dünya'da lojistik hizmet veren ülkeleri bugünkü durumlarıyla inceleyip en

mükemmelinin Mersin'de tatbik edilmesinde fayda vardır. Halihazırda, hizmet veren lojistik köylerin eksiklerinin tespit edilip, hatasız ve hızlı hizmet sunacak bir Lojistik Köy planı yapılmalıdır. Her şeyden önce güvenlik hizmetleri ve düzenlemeler konusunda, ciddi boyutta inceleme yapılmalıdır. İleriye dönük, bürokrasiyle boğuşmadan, sadece çalışma ve hizmet anlayışı içinde bir işleyiş olmasına dikkat edilmelidir.

- Taşımacılık ve lojistik sektöründe, bugün için kısa vadede öncelikli olarak yapılması gerekenler ve beklentiler konusunda; Liman'ın, mevcut yapısı dolayısıyla, Mersin giriş güzergâhında olmasından dolayı trafik aksamaktadır. Ayrıca, Liman giriş ve çıkış kapılarının fazla oluşu, düzenli bir trafik akışının olmasına engel teşkil etmektedir. Liman'a 1 giriş ve 1 çıkış kapısı yapılmalı ve giriş ve çıkış kapılarının otobana, köprüyle ya da tünelle (hangisi daha rantabl ise direk bağlantısının yapılması gerekir). Bu şekilde hem bugünün ihtiyacı olan trafik akışı rahatlatılmış olacak, hem de ileriye dönük Lojistik Köy için altyapısı hazırlanmış olacaktır.
- Komşu ülkelerimiz, Arap ülkeleri, Körfez ülkeleri ve Türki Cumhuriyetler ile ilişkilerimizi (sosyal ve ticari) daha ciddiye alıp, lobi çalışmaları yaparak ve bu konuda hükümetin de desteğiyle Mersin'in ticaret ve lojistik hacmi arttırılabilir.
- Taşımacılık ve lojistik konusunda, devletten beklenti, her zaman olduğu gibi bürokrasiden arınmış, yapıcı zihniyetlerin ortak fikirle bir araya gelmesi, özel sektörün önünü açabilmek için devlet üst düzey yetkililerinin özel sektörle bir araya gelmesi olarak özetlenebilir. Lojistik Köy ile ilgili arazi belirlenmesi, elektrik, su, yol gibi altyapı imkanlarının devlet eliyle hızlı bir şekilde, modern dünya standartlarına uygun bir yapılanmada olması da arzu edilmektedir.
- Oluşturulacak Lojistik Köy'ün işletmesi, özel sektör temsilcileri tarafından yürütülmelidir. Altyapı yatırımları ve yer temini konularında devlet desteği sağlanmalıdır. Buranın, MESBAŞ ve Organize Sanayi Bölgesi'ndeki gibi bir işletme yapısı olmalıdır. Kurulan Lojistik Köy'de de özel sektördeki kişiler tarafından araziler satın alınarak özel sektör firmaları tarafından depolar, açık sahalar, silolar oluşturularak lojistik hizmet verilebilir.
- Irak, Suriye ve İran taşıma koridorları konusunda, bu koridorlardaki hudut kapılarında yıllardır hantal çalışmaktan dolayı giriş çıkışlarda araçlar günlerce sıra bekleyerek giriş çıkış yapabilmekte, bu durum, Mersin üzerinden bu ülkelere yapılan lojistik hizmetleri ciddi olarak aksatmaktadır. Mersin'den lojistik hizmet alan ülkeler, bu

aksamalardan dolayı başka ülkelerin lojistik üslerini kullanmaktadırlar. Bu nedenle en büyük problem olan sınır kapılarının modern, güvenilir, sıhhatli, hızlı bir şekilde hizmet vermesi sağlanmalıdır. Aksi takdirde milyonlarca Dolar'a mal olacak Lojistik Köy'ün hiçbir önemi kalmayacaktır.

Görüşülen Kurum : Mersin İl Genel Meclisi

Görüşülen Kişi : Adem SERİN (Başkan)

NOTLAR

- Kurulması planlanan Lojistik Köy'ün otoyola yakın olması ve etkin bir otoyol bağlantısının bulunması önemlidir.
- Mersin İli'nde taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin daha iyi verilebilmesi için uzun dönemde Mersin Limanı'nın kapasite kullanımının artırılması, daha çok yükün bu limana çekilmesi sağlanmalıdır.
- Demiryolunun işlevi artırılmalıdır.
- Lojistik sektörüne ara eleman yetiştirilmeli, bu konuda üniversite ile etkin işbirliğine gidilmelidir.
- Bölgemizde yapılması planlanan havaalanının uluslararası hava kargo taşımacılığına uygun olması önemlidir.
- Taşımacılık ve lojistik sektöründe, bugün için kısa vadede öncelikli olarak yapılması gerekenler olarak, öncelikle Lojistik Köy'ün kurulması, altyapı eksiklerinin giderilmesi, Liman ile Lojistik Köy'ün arasındaki ulaşımın hızlı ve Mersin halkının ulaşımını etkilemeyecek şekilde düzenlenmesi sayılabilir.
- Mersin şehrinin taşımacılık ve lojistik sektöründe uluslararası marka olabilmesi için; gerekli tüm altyapı ve tanıtıma büyük bir öncelik verilmesi, ayrıca uluslararası önemli lojistik şirketlerin burada faaliyet yürütmesinin sağlanması gereklidir.
- Mersin' de taşımacılık ve lojistik konusunda devletten beklenti, bir an önce uluslararası kargo taşımacılığı yapılabilecek havaalanının yapılması ve karayolu ve demiryolu altyapı eksikliklerinin giderilmesidir.

- Lojistik Köy'ün işletme modeli olarak MESBAŞ modeli örnek alınabilir. Lojistik Köy'ün, kamunun fazla ağırlığının hissedilmeyeceği bir işletici şirket tarafından işletilmesi uygun olacaktır.

Görüşülen Kurum : Mersin – Tarsus Organize Sanayi Bölgesi

Görüşülen Kişi : Cenk Cenkmenoğlu (Bölge Müdürü)

NOTLAR

- Lojistik Köy'ün lokasyonu, Serbest Bölge'nin otoyol bağlantısı üzerinde, MTOSB ile de etkin bağlantısı sağlanabilecek bir nokta olabilir. Mümkün olduğunca tarım arazisi olmamalıdır.
- Lojistik Köy'ün etkin ulaşım bağlantıları olmalı, şehre en fazla 20 km uzaklıkta olmalıdır.
- Lojistik Köy'ün ulaşımı şehir dışı bağlantı yolları ile yapılmalıdır.
- Uzun vadede, Mersin'de taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin gelişimi konusunda, Lojistik Köy'ün doğru yerde kurulması durumunda, Mersin'in demiryolu, deniz ve karayolu trafiğinin daha düzenli hale geleceği, şehir içi trafiği kamyon ve tırlardan arındırılarak büyük ölçüde rahatlatılacağı ve yük taşımacılığıyla ilgili ticari faaliyetin bir arada, kolay ulaşılabilir olması dolayısıyla lojistik sektöründe ve ticarete verimlilik artışı yaşanacağı öngörülebilir.
- Ayrıca, tek merkezden yönetilen, lojistikle ilgili tüm sektörlerin bir arada bulunduğu, şehrin trafiğini etkilemeyen, sektörlerin birbiri ile ilişkili yük taşımacılığı ile ilgili tüm grupların bulunduğu, sosyal tesis ve altyapısı ile donatılmış bir Lojistik Köy ile Mersin, Türkiye'de lojistik sektöründe öncü şehirlerden biri olacaktır.
- Taşımacılık ve lojistik sektöründe bugün için kısa vadede öncelikli olarak yapılması gerekenler ve beklentiler açısından, hızlı ve kaliteli taşımacılık için Mersin'in doğuya ve İç Anadolu'ya açılan kapısı olan doğu girişinden 20-25 km mesafede D-400 Karayolu'na paralel 2. çevre yolunun yapılması, ve OSB içinde yerinde gümrükleme yapılması ihracat yapan firmalarımızı rahatlatacaktır.

- Genel olarak taşımacılık ve lojistiğin geliştirilebilmesi açısından; dış ticaret ve ihracatın artmasıyla doğru orantılı olarak lojistik sektörü de gelişecektir. İhracat yapan firmaların gerek bürokratik işlemler, gerekse teşviklerle desteklenmesi, hem ihracat potansiyelini arttıracak hem de lojistik sektörünü olumlu yönde etkileyecektir.
- Ticari ilişkilerle Orta Doğu ülkelerine gerekli ehemmiyet verilmelidir.
- Demiryolu taşımacılığının ön plana çıkması ve daha fazla kullanılması için gerekli yatırımların yapılması gereklidir.
- Mersin-Huzurkent arası, D-400'e paralel 2. çevre yolu bir an önce tamamlanarak hizmete girmelidir.
- Gümrük işlemlerinin hızlanması için gerekli uygulamalar hızla hayata geçirilmelidir.
- Lojistik Köy'ün işletme ve yönetim modeli olarak; OSB modeline benzer, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı tek merkezden yönetilen Lojistik Köy Bölge Müdürlükleri kurulmalı, sevk ve idare edilmelidir.

Görüşülen Kurum : Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü

Görüşülen Kişi : Hasan ÖZKAN (Planlama Müdürü)

NOTLAR

- Mersin Lojistik Köyü, otoyola, bağlantı yollarına yakın olmalıdır. Demiryolu bağlantısı olmalıdır. 3.000-5.000 dönüm arası bir alanı olmalıdır. Hazine arazisi tercih edilmelidir. Düz veya engebeli olması fark etmez, düzenlenebilir. Tarım arazisi olmamalıdır.
- Mersin İli'nde taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin daha iyi verilebilmesi için kurumsal taşımacılık özendirilmeli ve Lojistik Köy kurulmalıdır.
- Mersin'de taşımacılığı ve lojistiği destekleyen Mersin Limanı önemli bir avantajdır. Mersin'in yapılaşması, Liman'ın genişlemesine engel olacak şekilde değil de, büyümesine imkan verecek şekilde olmalıdır. Sürekli sirkülasyonun sağlanması için gümrüğün 24 saat çalışması gerekmektedir.

- Mersin’de taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişimi açısından, Liman, demiryolları ve gümrük kesintisiz hizmet vermelidir. Demiryolu taşımacılığı çift hat üzerinden yapılmalıdır. Şehir içi trafiğinde kamyonların ve treylerlerin geçiş güzergâhı rahatlatılmalıdır.
- Devlet, Lojistik Köy’ün yapımının gerçekleştirilmesini sağlamalıdır. Bağlantı yolları ve altyapı hizmetleri bir an önce tamamlanmalıdır.
- Oluşturulacak Lojistik Köy’ü özel sektör işletmelidir.
- Karayolları açısından, Irak, Suriye ve İran taşıma koridorlarında önemli sorunlar olduğu düşünülmektedir. Bu koridorlardaki karayolu taşıması sorunları, otoyol ve bölünmüş yol yapılarak ortadan kaldırılmaktadır.

Görüşülen Kurum : Soda Sanayi A.Ş.

Görüşülen Kişi : Tuğrul YAZICIOĞLU (Lojistik Müdürü)

NOTLAR

- Lojistik Köy için büyük bir alana ihtiyaç vardır. Otoyola yakın olmalıdır. Şehrin dışında olmalı, ancak şehre de çok uzak olmamalıdır.
- Lojistik Köy’ün planlaması gelecek 50 yıl düşünülerek yapılmalıdır. Genişlemeye açık olmalı, ancak şehirden çok uzak olmamalıdır, zira bu durumda gelişmesi daha zor olacaktır.
- Lojistik Köy, hazırlanacak uygun bir mevzuatla kullanıcı ve yatırımcılar için cazip ve avantajlı hale getirilmelidir.
- Mersin’deki lojistik unsurlar şu anda çok dağınık durumdadır. Lojistik Köy, şehir içindeki dağınık yapıyı ortadan kaldırarak şehri rahatlatacaktır.
- Lojistik Köy’ün liman bağlantısı etkin şekilde sağlanmalıdır. Böylelikle, D-400 Karayolu’nun trafiği rahatlatılmalıdır.
- Gelecekte sanayi kuruluşları, taşıma ve lojistik operasyonlarını 3PL firmalarına devretmelidir.

- Soda Sanayi A.Ş.'nin halihazırda günde 40-50 konteyner yüklemesi olmaktadır. Bu hacim için profesyonel hizmet verebilecek 3PL firması bulunamadığından ya da ücretleri yüksek olduğundan dolayı, Soda Sanayi A.Ş. yakın süreçte lojistik operasyonlarını kendi bünyesinde yürütmeye devam edecektir. Soda Sanayi gümrük işlemlerini dahi kendi bünyesinde yürütmektedir.
- Lojistik Köy'de yükleme/boşaltma işlemleri, bölgedeki mevcut halinden daha etkin ve hızlı şekilde yapılmalıdır.
- TCDD'nin operasyonel hizmetleri özelleştirilmelidir. Soda Sanayi, demiryolu ile Bursa'ya ayda 16.000 Ton yükleme yapmaktadır. Bu taşımalarda demiryollarının altyapısının ne kadar yetersiz olduğu açıkça fark edilmektedir.
- Soda Sanayi'nin üretiminin % 40'ı, Kromsan'ın üretiminin ise % 75'i ihraç edilmektedir. Ürünleri cam sanayiinde ve deterjan sanayiinde yoğun olarak kullanılmaktadır. En büyük pazarları Uzak Doğu olup, bu bölgeye konteyner ile sevkiyat yapılmaktadır.
- Soda Sanayi olabildiğince az stokla çalışmaya gayret etmesine karşın, zaman zaman kendi depoları dışında depo kullanabilmektedir. Bu anlamda, Lojistik Köy'de dökme ürünlerin de saklanabileceği dökme siloları bulunması da faydalı olacaktır.
- Limanda konteyner sevkiyatları önemli ölçüde düzene girmiş olmakla birlikte, dökme yüklerde zaman zaman sıkışıklık yaşanmaktadır.
- Liman şu anki haliyle şehir içinde sıkışmış durumda görünmektedir. Mevcut konumu değişmeyeceğine göre, genişleme imkanları öncelikli olarak ve önemle çalışılmalıdır.
- Serbest Bölge'nin yeterince verimli çalışıp çalışmadığı incelenmeli, bu alanın limana eklenmesinin daha fazla katma değer yaratıp yaratmayacağı hesaplanmalıdır.
- Akdeniz Bölge Komutanlığı mevcut yerinden başka uygun bir bölgeye taşınarak, mevcut yeri liman sahasına katılmalıdır. Katılan bu yer de MIP tarafından kullanılacağından, yeni yerin yatırımı MIP tarafından yapılabilir.
- Bölgenin lojistik stratejileri geliştirilirken, İskenderun Limanı da dikkatlice ele alınmalıdır. Bu limanın da tüm yük tiplerini elleçleyebilecek hale gelmesi sağlanmalıdır.

- Demiryolları altyapısının ve hizmetlerinin ivedilikle geliştirilmesi ve yenilenmesi gereklidir. Hâlihazırda, hizmetler oldukça düzensiz ve güvenilmez durumda olup; özellikle Suriye yüklemelerinde vagon temininde ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır.
- Maliyet düşürücü bir etken olarak minimum stokla üretimin sağlanabilmesi için lojistik hizmetinin kesintisiz ve kusursuz olması gereklidir.
- Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayacak olan Mersin-Samsun hızlı demiryolu hattı bir an önce tamamlanmalıdır. Ayrıca, Uzak Doğu'ya kadar ulaşan bir demiryolu koridoru da denizyoluna iyi bir alternatif oluşturacaktır.
- Çukurova Havaalanı projesi havayolu yük taşımacılığı açısından çok önemlidir.
- Mersin şehir planında, özellikle sanayi sektöründe çalışanların ev-iş trafiğinin geleceğe yönelik olarak doğru planlanması gereklidir.
- Mersin'in kalkınması yönünde seçilen üç sektörden tarım ve tarıma dayalı sanayi de oldukça önemlidir. Turizm sektörü tanıtım açısından önemli olmakla birlikte kalkınma anlamında diğer sektörler kadar etkisi olması biraz güçtür.
- Lojistik konusundaki tüm projelerde merkezi yönetimin ve yerel yönetimin işbirliği şarttır.
- Limanda mevzuat nedeniyle yaşanan sorunlar giderilmeli, liman mevzuatı basitleştirilmeli, Batı'daki örnekleri gibi, tüm işlemler tek bir liman otoritesi tarafından yürütülmeli ve yönetilmelidir.
- Limanda yaşanmakta olan farklı mevzuatların çelişmesi sorunu sanayi kuruluşlarında da yaşanmaktadır.
- Lojistik Köy'ün yerinin bir an önce tespit edilmesi gereklidir. Hatta geç bile kalınmıştır.
- Mersin'de kurumlar arası iletişim ve işbirliği, tüm çabalara karşın hala istenen düzeyde değildir. Bu da şehir için çok önemli projelerin hayata geçirilmesini geciktirmektedir.
- Mersin'de lojistik unsurlar çok dağınık durumda olup; şehrin doğusu tümüyle plansız şekilde gelişmektedir.

Görüşülen Kurum : Teknotaş A.Ş.

Görüşülen Kişi : Selçuk UYSAL (Personel Müdürü)

NOTLAR

- Limanı, Serbest Bölgesi ve lojistikteki gelişimi göz önüne alındığında, Lojistik Köy projesi Mersin için oldukça yerinde ve gerekli görünmektedir. Lojistik Köy otoyola yakın, demiryolu bağlantısı olan, tarım arazisi olmayan düz bir alan olmalıdır.
- Lojistik Köy'ün hayata geçirilmesi sürecinde ve sonrasında en önemli problem eğitimli eleman açığı olacaktır. Böyle bir projede nitelikli, teknik bilgi ve donanıma sahip olan, icraatlarıyla oluşabilecek eksiklik ve aksaklıklara müdahil olabilecek kalifiye elemanların ve yöneticilerin yetiştirilmesi oldukça önemli görünmektedir. Bu durumun göz ardı edilmemesi gereklidir.
- Taşımacılık ve lojistik sektöründe, bugün için kısa vadede öncelikle altyapı sorunlarının çözülmesi, projenin buna göre hayata geçirilmesi gerekir. Karayolu ve demiryolu bağlantıları ile kombine taşımacılığın bütün fonksiyonlarını hayata geçirebilecek bir altyapının oluşturulması gerekmektedir.
- Mersin'de taşımacılık ve lojistiğin geliştirilebilmesi için, limanın oldukça rasyonel çalışması gerekmektedir. MIP'in oluşturduğu uzun vadeli bir program mevcuttur. Bunun her şekilde hayata geçirilmesi lazımdır.
- Devam eden otoyol projeleri öncelikle tamamlanarak trafik sorunu çözümlenmelidir. Ayrıca önemli bir konu da taşımacılık ve lojistik faaliyetleri yürüten firmaların gelişen sürece ayak uyduracak şekilde, çok daha profesyonel bir çalışma tarzıyla kendilerini yenileyebilmeleridir.
- Mevzuat konusunda her sektörde belirli sorunlar söz konusudur. Lojistik Köy aşamasında bu sorun daha yıkıcı bir hale dönüşebilecek olup, buna dair gerekli düzenlemeler mutlaka yapılmalıdır.
- Kurum ve kuruluşlar arasında aynı dili konuşacak şekilde belirli standartlar oluşturulmalıdır. Şu an için bile çok büyük farklılıkların olduğunu söylenebilir.
- Devletin yeterli teşviklerle gereken desteği vermesi gereklidir.

- Lojistik Köy'ün yönetim ve işletmesi açısından, devletin başlangıç sürecinde öncülük etmesi ve her aşamasında bulunması gerekir. Ancak projenin belirli bir olgunluğa erişmesinin ardından bu fonksiyonun ileri derecede denetime dönüşmesi gerekir. Sonuç olarak, özel sektör ağırlıklı, kamu destekli, başlangıç süreci birlikte yürütülen, zamanla tamamen özel sektöre devredilmiş, devlet denetimine tabi bir yönetim modeli uygun görünmektedir.
- Irak, Suriye ve İran taşıma koridorlarında çok sayıda sorun mevcuttur. Taşımacılığın her alanında, geçişlerde, akaryakıt konusunda sıkıntılar yaşanmaktadır. Geçmişten beri, bu bölgelerde yaşanan sıkıntılar hep ikinci plana atılmış durumdadır. Bu biraz da bölgenin sosyo-ekonomik yapısıyla ilgilidir. Bu durum kendiliğinden gelişen bir keyfiyet de yaratmıştır. Ortaklaştırılmış bir prosedür mevcut değildir. Ulaştırma Bakanlığı'nın bu bölgelere yönelik belirli bir vizyonu olduğunu söylemek de zordur. Bu keyfiyete bakanlığın bir çözüm bulması ve ortaklaştırılmış bir prosedür yaratması acilen gereklidir.

Görüşülen Kurum : Girişimci İş Kadınları Derneği (GİŞKAD)

Görüşülen Kişi : Cavidan DEMİRAG (Başkan – TOBB Kadın Kurulu Başkanı)

NOTLAR

- Lojistik Köy, limana en kısa mesafede, kara ve demiryolu bağlantısı kolay bir alan olmalıdır. Lojistik Köy'e kolay ulaşım en önemli koşuldur.
- Mersin'de taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişimi açısından, uluslararası kolay ulaşım, donanımlı bir merkez haline getirilmesi, yerli ve yabancı yatırımcılara kucak açılması ve yerel yöneticilerin konu hakkında bilinçlendirilmeleri gereklidir.
- Devlet, Mersin'in lojistik alanındaki önemini uluslararası alanda tanıtmalıdır. Mersin yurtdışında yeterince tanınmamaktadır.
- Lojistik Köy'ün işletilmesi için kamu hizmetleri yarı özerk olmalıdır. Hantal devlet yapısı hissedilmemelidir.
- Irak, Suriye ve İran taşıma koridorlarında hızlı tren sistemi hızla yapılıp hayata geçirilmeli ve sınırlardaki işlemler için bekleme olmamalıdır.

EK 2.2. : Mersin Lojistik Platformu Lojistik Taslak Eylem Planı

Vizyon: Mersin ilini ülkesel ölçekteki geniş hinterlandında bulunan iller, Orta Doğu ve Bağımsız Devletler Topluluğuna (CİS) yönelik olarak “lojistik üssü” yapmaktır

S.No	Pilot Eylem ve Tanım	Paydaşlar	Zaman	Bütçe Kaynağı	İlgili Alt Hedef
1.	Lojistik Platformunun Kurulması 1.1. Platforma katılacak kurumların belirlenmesi ve davet yazıları gönderilmesi. 1.2. Sistemli ve düzenli veri tabanları oluşturulması 1.3 Platform Toplantısı ile Platformun çalışma usullerinin belirlenmesi.	1.1.Büyükşehir Belediye Başkanlığı -Mersin Üniversitesi Rektörlüğü -Mersin-TCDD Loj.Şubesi-Mersin -Mersin Ticaret ve sanayi Odası -Mersin Deniz Ticaret Odası -Mersin Serbest Bölge İşl.A.Ş. -Roder Mersin -UND Mersin -Çukurova kalkınma Ajansı -Mersin Uluslar arası Liman İşl.A.Ş. -Soda Sanayi A.Ş. -Trakya Cam Sanayi A.Ş. -Önder Gümrükleme 1.2.Tüm paydaşlar 1.3.Tüm paydaşlar	1.1-1ay 1.2.-1 ay 1.3.1 ay	-----	Uzun vadeli inovasyon stratejileri geliştirilmesi
2.	Lojistik Strateji Planının Hazırlanması 2.1.Mevcut durum analizlerinin yapılması ve ihtiyaçların belirlenmesi 2.2.Lojistik Platformunun ulusal ve uluslararası ilgili taraflarla diyaloglarının sağlanması 2.3. Bölgenin lojistik ihtiyaçlarının belirlenmesi. 2.4. Havaalanı ihtiyacı için kamuoyu oluşturulması 2.5.Limanın ve bağlantılı yollarının çevrelerinin yapılaşmasını önleyecek tedbirlerin alınması. 2.6. OSB’ye demiryolu ve otopan bağlantısı yapılması 2.7 Mersin Limanı’nın lojistik ihtiyaçlarının tamamlanması		2.1.3 ay 2.2.6 yıl 2.3.6 ay 2.4.1 yıl 2.5.1 yıl 2.6.2 yıl 2.7.2 yıl	AB Fonları Ulusal kaynaklar (DTM ve TUBİTAK)	Uzun vadeli inovasyon stratejileri geliştirilmesi

	2.8. Mersin hafif raylı ulaşım sistemlerinin tesis edilmesi 2.9. Mersin lojistik merkezi tesisinin sağlanması		2.8.5 yıl 2.9.5 yıl		
3.	Lojistik Platformu Alt Çalışma Gruplarının Tespit Edilerek oluşturulması 3.1. Eğitim Çalışma Grubu 3.2. Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu 3.3. Demiryolu Taşımacılığı Çalışma Grubu 3.4. Havayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu 3.5. Denizyolu Taşımacılığı Çalışma Grubu	Ayşe ŞAHİN (Mersin Üniv.) Saruhan Ö.İLBEYİ (Mersin Üniv.) Mehmet DENİZ-Nevaf KILIÇ(UND) Bülent YÜREKLİ (B.ŞEHİR BLD.) İbrahim ÖZ (Rino Trans), Turhan GÖREN(Trakya Cam) Yusuf ZENCİRDEN (TCDD Tems.) Nil Nurlu DENİZ (Sel Lojistik Tem.) Mersin Ulus.Liman İşl. A.Ş. Jozet ATAT, Atahan ÇUKUROVA, Halil DELİBAŞ (MDTO Tems.) Peter ONG (Mersin Ulus.Lim.İşl. Tems.)	1 ay(tüm çalışma grupları için)	-----	İnovasyonu destekleyecek Stratejilerin geliştirilmesi
	3.6. Liman ve Serbest Bölge Çalışma Grubu 3.7. Tanıtım (Fuar, İletişim ..vb) Çalışma Grubu 3.8. Planlama ve Koordinasyon Çalışma Grubu 3.9. Ar-Ge Çalışma Grubu	Atahan ÇUKUROVA, (MDTO Tems.) Betül BARBUR (MESBAŞ Tems.) Fuat ÖZDEMİR (Önder Gümrükleme) Kürşat TEZKAN (Mersin Ul.Lim.İşl.Tems.) Tuğrul YAZICIOĞLU (Soda San. Loj.Md.) Halil DELİBAŞ (MDTO Tems.) Mehmet DENİZ (RODER Tems.) S. Özerk İLBEYİ (M.Ü. Tems.) Bülent YÜREKLİ (Bşh.Bld. Tems) Ayşe ŞAHİN (M.Ü.Tems.) Fuat ÖZDEMİR (Önder Gümrükleme) Erkut ALTINTOP-Murat TORUN (Çukurova Kalk.Ajansı) Fevzi FİLİK (RIS Mersin Tems.)			
4.	SWOT Analizlerinin Yapılması				

5.	<p>Çalışma Gruplarının Eylem Planlarının Belirlenmesi</p> <p>5.1 Eğitim Çalışma Grubu</p> <p>5.1.1. Lojistik nedir? Lojistik kavramının açıklanması.</p> <p>5.1.2. Ülkemizdeki ve Mersin'deki Lojistik Eğitim kurumlarının belirlenmesi.</p> <p>5.1.3. Lojistik Köy ve Tır Parkı kavramlarının açıklanması</p> <p>5.1.4. Mersin Üniversitesi bünyesinde Lojistik Araştırma Merkezi Kurulması ICT (Information and Communication Technology) destekli lojistik uygulamaları konusunda akademi-sanayi işbirliğinde araştırma programları geliştirilmesi</p> <p>5.1.5. Üniversitede lojistik sektörü ile ilgili önlisans, lisans ve lisansüstü bölümlerinin kurulması, bu bölümlerde teorik ve uygulamalı eğitim programlarının geliştirilmesi, ICT destekli lojistik uygulamaları konularına müfredatta yer verilmesi Staj olanakları için düzenlemeler yapılması</p> <p>5.1.6. Mersin Üniversitesi, Çağ Üniversitesi ve Mersin Deniz ve Ticaret Meslek Yüksek Okulunda eğitimin Sektörün ihtiyaçları ile örtüşmesi yönünde teklifler</p> <p>5.1.7. Taşıyıcılar (karayolu,denizyolu,demiryolu), antrepocular, ihracat komisyoncuları, ihracatçı firmalarla yapılacak ihtiyaç analizleriyle belirlenecek konularda; Meslek içi eğitimin güçlendirilmesi (kısa dönemli sertifikasyon programlarının geliştirilmesi) ICT destekli eğitim programları; (Örneğin akıllı tedarik zinciri programları) Meslek edindirme kursları düzenlenmesi</p>	<p>Eğitim Çalışma Grubu</p> <p>Karayolu Taşımacılığı Çalışma Gurubu Eğitim çalışma Grubu</p>	<p>1 ay</p> <p>1 ay</p> <p>1 ay</p> <p>6 ay</p> <p>2 yıl</p> <p>1 yıl</p> <p>1 Yıl</p>	<p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>----</p> <p>Ulusal Fonlar AB Fonları</p>	<p>-</p> <p>İnsan sermayesinin geliştirilmesi</p> <p>-Her bir çalışma gurubu için sistemli ve düzenli uzun vadeli inovasyon stratejileri geliştirilmesi,</p> <p>-Bölgesel ulusal,küresel ağlar,sinerjiler ve ortaklıklar kurulması,</p>
----	--	--	--	---	---

<p>5.2 Karayolu Çalışma Grubu</p> <p>5.2.1. Pozantı-Ulukışla otoyolunun inşaatının hızlandırılması</p> <p>5.2.2.G.Antep-Habur arası otoyolunun yapılması</p> <p>5.2.3. Mersin Lojistik Merkezi projesinin desteklenmesi</p> <p>5.2.4. Şehir içindeki tır parklarının ve lojistik depolarının şehrin kuzeydoğusuna taşınması</p> <p>5.2.5. Tır trafiğinin otoyola kaydırılması için yaptırımlar getirilmesi</p> <p>5.2.6. Mersin-Tarsus Karayolunun 3 şeride çıkarılması</p> <p>5.2.7. Liman ve Serbest Bölge etrafındaki sahaların iyi değerlendirilmesi ve planlaması için yerel yönetimlerde işbirliği yapılması</p> <p>5.2.8. Liman giriş-çıkış yollarının düzenlenerek şehir trafiğinden ayrılması.</p> <p>5.2.9.Mersin Tarsus OSB ile Otoban karayolu bağlantısının yapılması</p> <p>5.3. Demiryolu Taşımacılığı Çalışma Grubu</p> <p>5.3.1. Mersin-Yenice arası sinyalizasyon iyileştirilmesi,</p> <p>5.3.2. Lojistik merkezi içinde demiryolu kargo terminali kurulması</p> <p>5.3.3 Serbest Bölgeye demir yolu bağlantısı sağlanması</p> <p>5.3.4. Özel sektör tarafından açılacak demiryolu kara terminallerinin (iltisak hakkı) önünün açılması</p> <p>5.3.5. Lokomotif kullanımı için özel sektöre izin verilmesi</p> <p>5.3.6. Gelişen lojistik sektörüne hizmet verebilecek altyapı yenilenmesi (Fiziki altyapı, sinyalizasyon, ray yenilenmesi vb.)</p> <p>5.3.7. Mersin hafif raylı ulaşım sistemi yapılması ve demiryolları ile entegrasyonunun sağlanması</p> <p>5.3.8. Taşucu-Mersin arası demiryolu hattı kurulması</p> <p>5.3.9. Mersin-Tarsus OSB'ye demiryolu bağlantısı tesis edilmesi,</p>	<p>Karayolu Taşımacılığı Çalışma Gurubu</p> <p>Demiryolu Çalışma Gurubu</p>	<p>1 Yıl</p> <p>3Yıl</p> <p>3 Yıl</p> <p>4 Yıl</p> <p>1 Yıl</p> <p>1 Yıl</p> <p>1 Yıl</p> <p>3 Yıl</p> <p>2 Yıl</p> <p>2 Yıl</p> <p>5Yıl</p> <p>4 Yıl</p> <p>1 Yıl</p> <p>2 Yıl</p> <p>3 Yıl</p> <p>5 Yıl</p> <p>10 Yıl</p> <p>2 Yıl</p>	<p>-----</p> <p>Ulusal ve AB Fonları</p> <p>-----</p>	
--	---	--	---	--

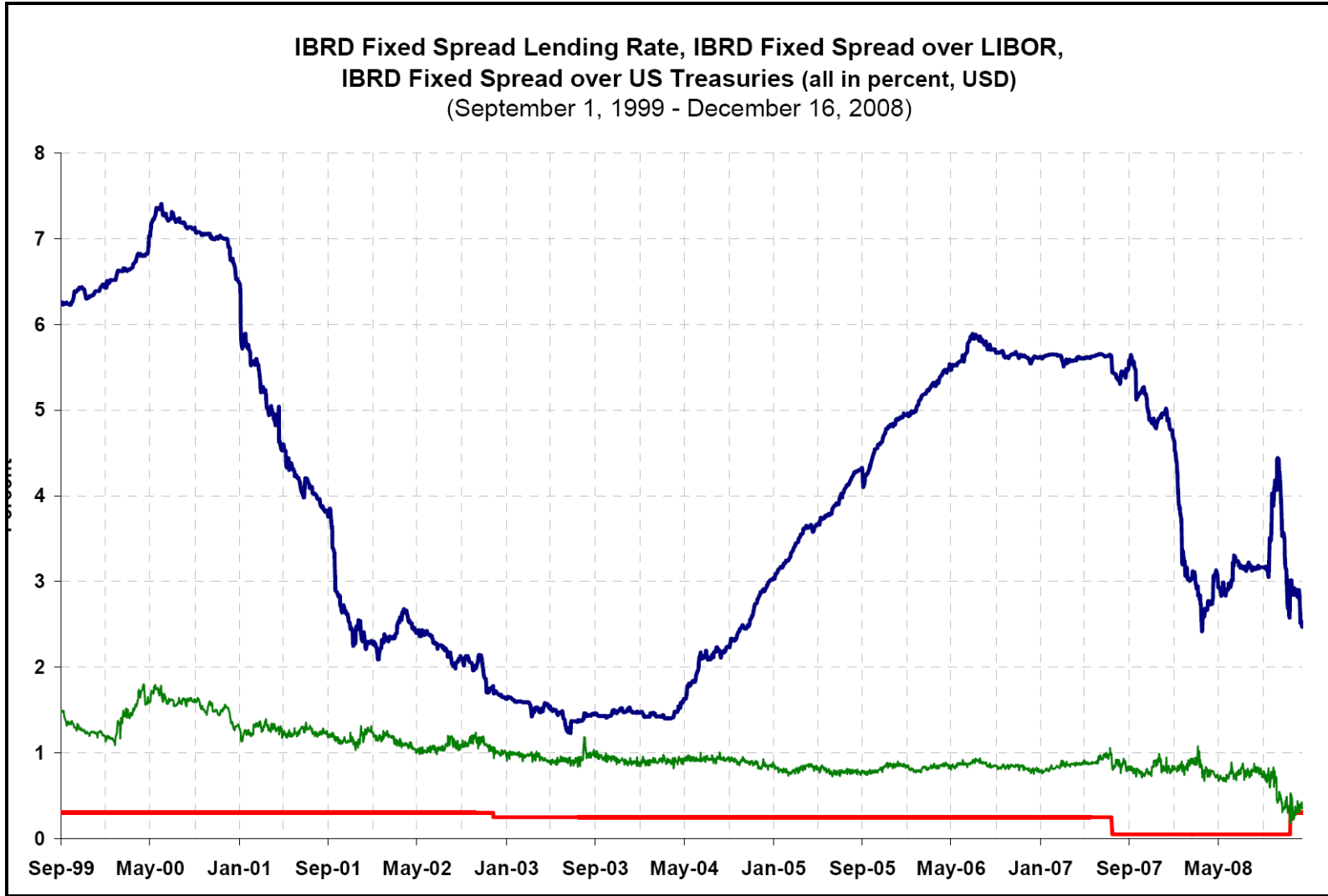
<p>5.4. Hava yolu Taşımacılığı Çalışma Grubu 5.4.1. Mersin'in havaalanı ihtiyacı için Kamuoyu oluşturulması 5.4.2. Adana Havaalanının altyapı olarak Mersin'den kombine taşımaya uygun hale getirilmesi 5.4.3. Adana Havaalanının otoban bağlantı yollarının genişletilerek Mersin Limanı bağlantısına işlerlik sağlaması</p>	<p>Mersin Uluslar arası Liman İşl.A.Ş.</p>	<p>Devamlı 3 Yıl 6 Yıl</p>	<p>Ulusal ve Uluslar arası Fonlar</p>	
<p>5.5. Deniz yolu Taşımacılığı Çalışma Grubu 5.5.1 Mersin'in uluslararası aktarma ana limanı (Hub Port) olması yönünde çalışmalar 5.5.2 Mersin Limanı derinlik sorununun çözülmesi. 5.5.3 Liman stok sahalarının artırılması 5.5.4 Kombine taşımacılığa yönelik rehabilitasyon 5.5.5 Kabotaj Taşımacılığının geliştirilmesine yönelik araştırma ve işbirliği mevzuat sorunlarının aşılması. 5.5.6 Limanda modernizasyon ile altyapı-üstyapı yenilenmesinin teşviki 5.5.7 Yakınyol Deniz Taşımacılığı Mersin Ofisinin tesisi ile Mersin ile uygun limanlar arasında yakınyol deniz taşımacılığının sağlanmasının teşviki <ul style="list-style-type: none"> • Mersin Kuzey Adriyatik Ro-Ro hattı • Mersin Libya/Cezayir Ro-Ro hattı, • Mersin Beyrut Ro-Ro hattı, • Mersin lazkiye Feribot,Deniz otobüsü hattı, 5.5.8. Mersin Yat Limanının işletmeye açılmasının hızlandırılması</p>	<p>Deniz Taşımacılığı Çalışma Gurubu</p>	<p>5 Yıl 2 Yıl 1 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 1 Yıl</p>	<p>Ulusal ve Uluslar arası Fonlar Ulusal ve AB Fonları+Yerel kaynaklar</p>	<p>-Mali kaynakların şirketlerin inovatif faaliyetleri için seferber edilmesi, -Her bir sektör için inovasyon stratejileri geliştirilmesi</p>
<p>5.6.Liman ve Serbest Bölge Çalışma Grubu 5.6.1. Mersin Limanı ile ilgili konular 5.6.1.1. Mevzuat çalışmasının yapılması 5.6.1.2. Hizmet kalitesinin yükseltilmesi 5.6.1.3. Modern yolcu salonu tesis edilmesi 5.6.1.4. Mevcut altyapının iyileştirilmesi 5.6.1.5. Bürokrasinin azaltılması, işlemlerin</p>	<p>Limn ve Serbest Bölge Çalışma Gurubu</p>		<p>Yerel Ulusal ve Uluslar arası Fonlar</p>	<p>Mali kaynakların şirketlerin inovatif faaliyetleri için seferber edilmesi</p>

	<p>basitleştirilip hızlandırılması, 5.6.1.6. Kurumlar arasında mutlak eşgüdümün sağlanması. 5.6.1.7. Liman giriş kapılarının çoğaltılması, otopan bağlantısının yapılması.</p>				
	<p>5.6.2. Serbest Bölge İle İlgili Konular 5.6.2.1. İşçi ücretlerinde vergi istisnalarının uzatılması 5.6.2.2. Tapuların verilmesi ve üstyapı için bedel ödenmemesi 5.6.2.3. Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğünün, ihtisas gümrüklerinin yapabildiği tüm işlemleri yapabilen ve personelin değişmediği bir yapı haline getirilmesi 5.6.2.4. Mersin Serbest Bölgesi'nin ileride lojistik üs haline getirilebilmesi amacıyla, Faaliyet Ruhsat Süresi dolan depoların işletici aracılığıyla işletilmesi ve kiralanması 5.6.2.5. Mersin Limanı'na otoyol bağlantısından ve Serbest Bölge önünde giriş sırası bekleyen araçların oluşturduğu trafik yoğunluğunun giderilmesi</p> <p>5.7. Tanıtım Çalışma Grupları 5.7.1. Platformun ilgili kurum ve kuruluşlara duyurulması, tanıtıcı afiş-broşür hazırlanması 5.7.2. Lojistikle ilgili ulusal ve uluslar arası fuar,kongre, sempozyumların takibi ve katılım 5.7.3. Mersin ve Çukurova Bölgesinde Lojistik Zirvesi, fuar buluşturma toplantıları düzenlenmesi</p> <p>5.8. Planlama ve Koordinasyon 5.8.1. Mersin Lojistik Merkezi Projesinin hayata geçirilmesi 5.8.2. İl Çevre ve İmar Planlarının incelenmesi ihtiyaca göre revize teklifler yapılması 5.8.3. Kargo terminalinin kurulmasının desteklenmesi 5.8.4. Liman altyapı ve bağlantı yolları iyileştirmelerinin belirlenmesi</p>	<p>Tanıtım Çalışma Gurubu</p> <p>Planlama ve Koordinasyon Çalışma Gurubu</p>	<p>1 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 2 Yıl 1 Yıl Devamlı Her yıl 1 Yıl 5-7 Yıl 1 Yıl 3 Yıl 1 Yıl</p>	<p>Yerel ve Ulusal Fonlar AB ve DTM Fonları DTM ve diğer ulusal fonlar(yerel+TUBITAK)</p>	<p>Mali kaynakların şirketlerin inovatif faaliyetleri için seferber edilmesi</p> <p>Bölgesel,ulusal ve küresel ağlar,sinerjiler ve ortaklıklar geliştirilmesi,</p> <p>Bölgesel ulusal ve küresel ağlar,sinerjiler ve ortaklıklar oluşturulması</p>

5.8.5.	Tarıma dayalı sanayii destekleyecek soğuk zincir kurulmasının teşviki ve bu konuda eğitim organizasyonları yapılması		3 Yıl		
5.8.6.	Üniversiteler ve benzer platformlarda bilgi toplama işlemleri		1 Yıl		

5.9.	Araştırma-Geliştirme ve Mali Destek Çalışma Grubu				
5.9.1.	Platform ile ilgili çalışma usulleri tespiti	Ar-Ge Çalışma Gurubu	1 Ay	Ulusal ve AB Fonları	-Mali kaynakların şirketlerin inovatiffaaliyetleri için seferber edilmesi, -
5.9.2.	Platformla ilgili ulusal ve uluslararası fon kaynaklarının tespiti-DTM ile koordine		3 Ay		
5.9.3.	Lojistik alanında FP / proje teklifleri üretilmesi		6 Ay		
5.9.4.	Altyapı yatırımlarının hangi fonlardan karşılanabileceği hakkında bilgilendirici seminerler ve buluşturma etkinlikleri düzenlenmesi		7 Ay		
6	Acil Eylem Planı/Öncelikler	İlgili Tüm Birimler		Ulusal ve Uluslar arası Fonlar	
6.1.	Serbest Bölge ve liman konuları-özelleştirme sonrası sistemin düzenlenmesi		2 Yıl		
6.2.	Lojistik Merkez Projesinin tesis edilmesi		1 Yıl		
6.3.	Mersin Marinasının işletmeye açılmasını teşvik		1 Yıl		
6.4.	Demiryolu terminali tesisi		2 Yıl		
6.5.	Mersin hafif raylı taşıma sisteminin gerçekleştirilmesi		5 Yıl		
6.6.	Mersin-Yenice demiryolu sinyalizasyon ve hat iyileştirme yapılması		3 Yıl		
6.7.	Bölgemizde tersane açılmasını teşvik	Devamlı			

EK 3.1.: DÜNYA BANKASI USD CİNSİNDEN SABİT BORÇLANMA ORANLARINI GÖSTERİR ÇİZELGE



EK 3.2. : 3 NUMARALI ALANIN NAKİT AKIŞINI GÖSTERİR TABLO

Yıllar	Maliyetler	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	3. Etap Net Gelirler	4. Etap Net Gelirler	Toplam Gelirler	Vergi Öncesi Nakit Akışı	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	3. Etap Net Gelirler	4. Etap Net Gelirler	Toplam Gelirler	Vergi Sonrası Nakit Akışı
0	\$12.273.000	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	-\$12.273.000	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	-\$12.273.000
1	\$2.992.600	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	-\$2.992.600	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	-\$2.992.600
2	\$75.431.300	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	-\$75.431.300	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	-\$75.431.300
3	\$0	\$14.823.000	\$0	\$0	\$0	\$14.823.000	\$14.823.000	\$11.858.400	\$0	\$0	\$0	\$11.858.400	\$11.858.400
4	\$0	\$14.526.540	\$0	\$0	\$0	\$14.526.540	\$14.526.540	\$11.621.232	\$0	\$0	\$0	\$11.621.232	\$11.621.232
5	\$11.976.000	\$14.236.009	\$0	\$0	\$0	\$14.236.009	\$2.260.009	\$11.388.807	\$0	\$0	\$0	\$11.388.807	-\$587.193
6	\$5.988.800	\$13.951.289	\$0	\$0	\$0	\$13.951.289	\$7.962.489	\$11.161.031	\$0	\$0	\$0	\$11.161.031	\$5.172.231
7	\$53.885.840	\$13.672.263	\$0	\$0	\$0	\$13.672.263	-\$40.213.577	\$10.937.811	\$0	\$0	\$0	\$10.937.811	-\$42.948.029
8	\$0	\$13.398.818	\$12.393.000	\$0	\$0	\$25.791.818	\$25.791.818	\$10.719.054	\$9.914.400	\$0	\$0	\$20.633.454	\$20.633.454
9	\$0	\$13.130.842	\$12.145.140	\$0	\$0	\$25.275.982	\$25.275.982	\$10.504.673	\$9.716.112	\$0	\$0	\$20.220.785	\$20.220.785
10	\$11.240.000	\$12.868.225	\$11.902.237	\$0	\$0	\$24.770.462	\$13.530.462	\$10.294.580	\$9.521.790	\$0	\$0	\$19.816.370	\$8.576.370
11	\$14.194.900	\$12.610.860	\$11.664.192	\$0	\$0	\$24.275.053	\$10.080.153	\$10.088.688	\$9.331.354	\$0	\$0	\$19.420.042	\$5.225.142
12	\$53.885.840	\$12.358.643	\$11.430.909	\$0	\$0	\$23.789.552	-\$30.096.288	\$9.886.914	\$9.144.727	\$0	\$0	\$19.031.641	-\$34.854.199
13	\$0	\$12.111.470	\$11.202.290	\$12.393.000	\$0	\$35.706.761	\$35.706.761	\$9.689.176	\$8.961.832	\$9.914.400	\$0	\$28.565.409	\$28.565.409
14	\$0	\$11.869.241	\$10.978.245	\$12.145.140	\$0	\$34.992.625	\$34.992.625	\$9.495.393	\$8.782.596	\$9.716.112	\$0	\$27.994.100	\$27.994.100
15	\$0	\$11.631.856	\$10.758.680	\$11.902.237	\$0	\$34.292.773	\$34.292.773	\$9.305.485	\$8.606.944	\$9.521.790	\$0	\$27.434.218	\$27.434.218
16	\$53.885.840	\$11.399.219	\$10.543.506	\$11.664.192	\$0	\$33.606.917	-\$20.278.923	\$9.119.375	\$8.434.805	\$9.331.354	\$0	\$26.885.534	-\$27.000.306
17	\$0	\$11.171.234	\$10.332.636	\$11.430.909	\$10.476.000	\$43.410.779	\$43.410.779	\$8.936.988	\$8.266.109	\$9.144.727	\$8.380.800	\$34.728.623	\$34.728.623
18	\$0	\$10.947.810	\$10.125.983	\$11.202.290	\$10.266.480	\$42.542.564	\$42.542.564	\$8.758.248	\$8.100.787	\$8.961.832	\$8.213.184	\$34.034.051	\$34.034.051
19	\$0	\$10.728.854	\$9.923.464	\$10.978.245	\$10.061.150	\$41.691.712	\$41.691.712	\$8.583.083	\$7.938.771	\$8.782.596	\$8.048.920	\$33.353.370	\$33.353.370
20	\$0	\$10.514.277	\$9.724.994	\$10.758.680	\$9.859.927	\$40.857.878	\$40.857.878	\$8.411.421	\$7.779.995	\$8.606.944	\$7.887.942	\$32.686.302	\$32.686.302
21	\$0	\$10.303.991	\$9.530.494	\$10.543.506	\$9.662.729	\$40.040.720	\$40.040.720	\$8.243.193	\$7.624.396	\$8.434.805	\$7.730.183	\$32.032.576	\$32.032.576
22	\$0	\$10.097.911	\$9.339.885	\$10.332.636	\$9.469.474	\$39.239.906	\$39.239.906	\$8.078.329	\$7.471.908	\$8.266.109	\$7.575.579	\$31.391.925	\$31.391.925
23	\$0	\$9.895.953	\$9.153.087	\$10.125.983	\$9.280.085	\$38.455.108	\$38.455.108	\$7.916.762	\$7.322.470	\$8.100.787	\$7.424.068	\$30.764.086	\$30.764.086
24	\$0	\$9.698.034	\$8.970.025	\$9.923.464	\$9.094.483	\$37.686.006	\$37.686.006	\$7.758.427	\$7.176.020	\$7.938.771	\$7.275.586	\$30.148.805	\$30.148.805
25	\$0	\$9.504.073	\$8.790.625	\$9.724.994	\$8.912.593	\$36.932.286	\$36.932.286	\$7.603.259	\$7.032.500	\$7.779.995	\$7.130.075	\$29.545.829	\$29.545.829

Yıllar	Maliyetler	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	3. Etap Net Gelirler	4. Etap Net Gelirler	Toplam Gelirler	Vergi Öncesi Nakit Akışı	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	3. Etap Net Gelirler	4. Etap Net Gelirler	Toplam Gelirler	Vergi Sonrası Nakit Akışı
26	\$0	\$9.313.992	\$8.614.812	\$9.530.494	\$8.734.342	\$36.193.640	\$36.193.640	\$7.451.193	\$6.891.850	\$7.624.396	\$6.987.473	\$28.954.912	\$28.954.912
27	\$0	\$9.127.712	\$8.442.516	\$9.339.885	\$8.559.655	\$35.469.767	\$35.469.767	\$7.302.170	\$6.754.013	\$7.471.908	\$6.847.724	\$28.375.814	\$28.375.814
28	\$0	\$8.945.158	\$8.273.666	\$9.153.087	\$8.388.462	\$34.760.372	\$34.760.372	\$7.156.126	\$6.618.932	\$7.322.470	\$6.710.769	\$27.808.297	\$27.808.297
29	\$0	\$8.766.255	\$8.108.192	\$8.970.025	\$8.220.692	\$34.065.164	\$34.065.164	\$7.013.004	\$6.486.554	\$7.176.020	\$6.576.554	\$27.252.131	\$27.252.131
30	\$0	\$8.590.929	\$7.946.028	\$8.790.625	\$8.056.279	\$33.383.861	\$33.383.861	\$6.872.744	\$6.356.823	\$7.032.500	\$6.445.023	\$26.707.089	\$26.707.089
31	\$0	\$8.419.111	\$7.787.108	\$8.614.812	\$7.895.153	\$32.716.184	\$32.716.184	\$6.735.289	\$6.229.686	\$6.891.850	\$6.316.122	\$26.172.947	\$26.172.947
32	\$0	\$8.250.729	\$7.631.366	\$8.442.516	\$7.737.250	\$32.061.860	\$32.061.860	\$6.600.583	\$6.105.093	\$6.754.013	\$6.189.800	\$25.649.488	\$25.649.488
33	\$0	\$8.085.714	\$7.478.738	\$8.273.666	\$7.582.505	\$31.420.623	\$31.420.623	\$6.468.571	\$5.982.991	\$6.618.932	\$6.066.004	\$25.136.498	\$25.136.498
34	\$0	\$7.924.000	\$7.329.164	\$8.108.192	\$7.430.855	\$30.792.211	\$30.792.211	\$6.339.200	\$5.863.331	\$6.486.554	\$5.944.684	\$24.633.768	\$24.633.768
35	\$0	\$7.765.520	\$7.182.580	\$7.946.028	\$7.282.238	\$30.176.366	\$30.176.366	\$6.212.416	\$5.746.064	\$6.356.823	\$5.825.790	\$24.141.093	\$24.141.093
36	\$0	\$7.610.209	\$7.038.929	\$7.787.108	\$7.136.593	\$29.572.839	\$29.572.839	\$6.088.168	\$5.631.143	\$6.229.686	\$5.709.274	\$23.658.271	\$23.658.271
37	\$0	\$7.458.005	\$6.898.150	\$7.631.366	\$6.993.861	\$28.981.382	\$28.981.382	\$5.966.404	\$5.518.520	\$6.105.093	\$5.595.089	\$23.185.106	\$23.185.106
38	\$0	\$7.308.845	\$6.760.187	\$7.478.738	\$6.853.984	\$28.401.755	\$28.401.755	\$5.847.076	\$5.408.150	\$5.982.991	\$5.483.187	\$22.721.404	\$22.721.404
39	\$0	\$7.162.668	\$6.624.983	\$7.329.164	\$6.716.904	\$27.833.719	\$27.833.719	\$5.730.135	\$5.299.987	\$5.863.331	\$5.373.523	\$22.266.976	\$22.266.976
40	\$0	\$7.019.415	\$6.492.484	\$7.182.580	\$6.582.566	\$27.277.045	\$27.277.045	\$5.615.532	\$5.193.987	\$5.746.064	\$5.266.053	\$21.821.636	\$21.821.636
41	\$0	\$6.879.027	\$6.362.634	\$7.038.929	\$6.450.915	\$26.731.504	\$26.731.504	\$5.503.221	\$5.090.107	\$5.631.143	\$5.160.732	\$21.385.203	\$21.385.203
42	\$0	\$6.741.446	\$6.235.381	\$6.898.150	\$6.321.897	\$26.196.874	\$26.196.874	\$5.393.157	\$4.988.305	\$5.518.520	\$5.057.517	\$20.957.499	\$20.957.499
43	\$0	\$6.606.617	\$6.110.674	\$6.760.187	\$6.195.459	\$25.672.937	\$25.672.937	\$5.285.294	\$4.888.539	\$5.408.150	\$4.956.367	\$20.538.349	\$20.538.349
44	\$0	\$6.474.485	\$5.988.460	\$6.624.983	\$6.071.549	\$25.159.478	\$25.159.478	\$5.179.588	\$4.790.768	\$5.299.987	\$4.857.240	\$20.127.582	\$20.127.582
45	\$0	\$6.344.995	\$5.868.691	\$6.492.484	\$5.950.118	\$24.656.288	\$24.656.288	\$5.075.996	\$4.694.953	\$5.193.987	\$4.760.095	\$19.725.031	\$19.725.031
46	\$0	\$6.218.095	\$5.751.317	\$6.362.634	\$5.831.116	\$24.163.163	\$24.163.163	\$4.974.476	\$4.601.054	\$5.090.107	\$4.664.893	\$19.330.530	\$19.330.530
47	\$0	\$6.093.733	\$5.636.291	\$6.235.381	\$5.714.494	\$23.679.899	\$23.679.899	\$4.874.987	\$4.509.033	\$4.988.305	\$4.571.595	\$18.943.919	\$18.943.919
48	\$0	\$5.971.859	\$5.523.565	\$6.110.674	\$5.600.204	\$23.206.301	\$23.206.301	\$4.777.487	\$4.418.852	\$4.888.539	\$4.480.163	\$18.565.041	\$18.565.041
49	\$0	\$5.852.421	\$5.413.094	\$5.988.460	\$5.488.200	\$22.742.175	\$22.742.175	\$4.681.937	\$4.330.475	\$4.790.768	\$4.390.560	\$18.193.740	\$18.193.740
50	\$0	\$5.735.373	\$5.304.832	\$5.868.691	\$5.378.436	\$22.287.332	\$22.287.332	\$4.588.298	\$4.243.866	\$4.694.953	\$4.302.749	\$17.829.865	\$17.829.865
51	\$0	\$5.620.666	\$5.198.735	\$5.751.317	\$5.270.867	\$21.841.585	\$21.841.585	\$4.496.532	\$4.158.988	\$4.601.054	\$4.216.694	\$17.473.268	\$17.473.268
52	\$0	\$5.508.252	\$5.094.761	\$5.636.291	\$5.165.450	\$21.404.753	\$21.404.753	\$4.406.602	\$4.075.808	\$4.509.033	\$4.132.360	\$17.123.803	\$17.123.803

Yıllar	Maliyetler	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	3. Etap Net Gelirler	4. Etap Net Gelirler	Toplam Gelirler	Vergi Öncesi Nakit Akışı	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	3. Etap Net Gelirler	4. Etap Net Gelirler	Toplam Gelirler	Vergi Sonrası Nakit Akışı
53	\$0	\$0	\$4.992.865	\$5.523.565	\$5.062.141	\$15.578.571	\$15.578.571	\$0	\$3.994.292	\$4.418.852	\$4.049.713	\$12.462.857	\$12.462.857
54	\$0	\$0	\$4.893.008	\$5.413.094	\$4.960.898	\$15.267.000	\$15.267.000	\$0	\$3.914.406	\$4.330.475	\$3.968.718	\$12.213.600	\$12.213.600
55	\$0	\$0	\$4.795.148	\$5.304.832	\$4.861.680	\$14.961.660	\$14.961.660	\$0	\$3.836.118	\$4.243.866	\$3.889.344	\$11.969.328	\$11.969.328
56	\$0	\$0	\$4.699.245	\$5.198.735	\$4.764.446	\$14.662.427	\$14.662.427	\$0	\$3.759.396	\$4.158.988	\$3.811.557	\$11.729.941	\$11.729.941
57	\$0	\$0	\$4.605.260	\$5.094.761	\$4.669.157	\$14.369.178	\$14.369.178	\$0	\$3.684.208	\$4.075.808	\$3.735.326	\$11.495.342	\$11.495.342
58	\$0	\$0	\$0	\$4.992.865	\$4.575.774	\$9.568.640	\$9.568.640	\$0	\$0	\$3.994.292	\$3.660.619	\$7.654.912	\$7.654.912
59	\$0	\$0	\$0	\$4.893.008	\$4.484.259	\$9.377.267	\$9.377.267	\$0	\$0	\$3.914.406	\$3.587.407	\$7.501.813	\$7.501.813
60	\$0	\$0	\$0	\$4.795.148	\$4.394.574	\$9.189.722	\$9.189.722	\$0	\$0	\$3.836.118	\$3.515.659	\$7.351.777	\$7.351.777
61	\$0	\$0	\$0	\$4.699.245	\$4.306.682	\$9.005.927	\$9.005.927	\$0	\$0	\$3.759.396	\$3.445.346	\$7.204.742	\$7.204.742
62	\$0	\$0	\$0	\$4.605.260	\$4.220.549	\$8.825.809	\$8.825.809	\$0	\$0	\$3.684.208	\$3.376.439	\$7.060.647	\$7.060.647
63	\$0	\$0	\$0	\$0	\$4.136.138	\$4.136.138	\$4.136.138	\$0	\$0	\$0	\$3.308.910	\$3.308.910	\$3.308.910
64	\$0	\$0	\$0	\$0	\$4.053.415	\$4.053.415	\$4.053.415	\$0	\$0	\$0	\$3.242.732	\$3.242.732	\$3.242.732
65	\$0	\$0	\$0	\$0	\$3.972.346	\$3.972.346	\$3.972.346	\$0	\$0	\$0	\$3.177.877	\$3.177.877	\$3.177.877
66	\$0	\$0	\$0	\$0	\$3.892.900	\$3.892.900	\$3.892.900	\$0	\$0	\$0	\$3.114.320	\$3.114.320	\$3.114.320

EK 3.3. : Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu

Kanun Numarası : 4562

Kabul Tarihi : 12/4/2000

Yayımlandığı R. Gazete Tarihi : 15/4/2000 **Sayı** : 24025

Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5, **Cilt** : 39, Sayfa:

BİRİNCİ BÖLÜM **Amaç, Kapsam, Tanımlar**

Amaç

Madde 1 – Bu Kanunun amacı organize sanayi bölgelerinin kuruluş, yapım ve işletilmesi esaslarını düzenlemektir.

Kapsam

Madde 2 – Bu Kanun, organize sanayi bölgelerinin ve üst kuruluşlarının oluşumunu, organlarını, işleyişini, yönetim ve denetimini düzenleyen hükümler ile bunlarla ilgili kişi ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını belirleyen hükümleri kapsar.

Tanımlar ve kısaltmalar

Madde 3 – (Değişik: 23/10/2008-5807/1 md.)

Bu Kanunun uygulanmasında;

a) Bakanlık: Sanayi ve Ticaret Bakanlığını,

b) Organize Sanayi Bölgeleri (OSB): Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, çarpık sanayileşme ve çevre sorunlarını önlemek, kentleşmeyi yönlendirmek, kaynakları rasyonel kullanmak, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, sanayi türlerinin belirli bir plan dahilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla; sınırları tasdik edilmiş arazi parçalarının imar planlarındaki oranlar dahilinde gerekli idari, sosyal ve teknik altyapı alanları ile küçük imalat ve tamirat, ticaret, eğitim ve sağlık alanları, teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dahilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve bu Kanun hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgelerini,

c) Onaylı sınır: Yer seçimi sonucunda sınırları tasdik edilmiş OSB alanlarıyla birlikte, OSB'nin faaliyetleri için zorunlu olan ve Bakanlığın uygun gördüğü; teknik altyapılara ilişkin tesis ve bağlantı hatları ile teknik donatı alanlarının yer aldığı OSB dışındaki alanları,

d) İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB'yi,

e) Organize Sanayi Bölgeleri Üst Kuruluşu (OSBÜK): OSB'lerin kendi aralarında yardımlaşmaları ve ortak sorunlarını çözüme kavuşturmalarını sağlamak üzere oluşturulacak OSB üst kuruluşunu,

f) Katılımcı: OSB'lerde, bir işletmenin kurulması için parsel tahsisi veya satışı yapılanlar ile maliki bulunduğu parselde üretimde bulunan veya bulunmayı taahhüt eden ve bu Kanunun amacına uygun faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiyi,

g) Kiracı: Katılımcının tesisini, yönetmelikte belirlenen esas ve usullere uygun biçimde kiralayan gerçek veya tüzel kişiyi

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Kuruluş ve Nitelikler

Kuruluş (1)

Madde 4 – OSB, Yer Seçimi Yönetmeliğine göre uygun görülen yerlerde Bakanlığın onayı ile kurulur.

OSB`lere ait yer seçimi Bakanlığın koordinatörlüğünde ilgili kurum ve kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla oluşan Yer Seçimi Komisyonunun yerinde yaptığı inceleme sonucunda, varsa 1/25000 ölçekli çevre düzeni planı kararları dikkate alınarak oybirliği ile yapılır ve OSB ilan edilir. Mer`i mevzuat gereğince korunması gereken ve sanayi tesislerinin kurulmasına izin verilmeyen alanlar OSB yeri olarak incelemeye alınmaz.

Mülkiyet sınırları içinde Sağlık Bakanlığınca öngörülen sağlık koruma bandı bırakılır.

Yer seçiminin kesinleşmesinden sonra OSB sınırları dışında kalan alanların planlanması Bayındırlık ve İskan Bakanlığı veya ilgili belediye tarafından en geç bir yıl içinde yapılır. Bununla ilgili usul ve esaslar Bakanlık ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca müştereken belirlenir.

OSB sınırları içerisinde yapılacak (...) (1) imar ve parselasyon planları ve değişiklikleri, OSB tarafından yönetmeliğe uygun olarak hazırlanır ve Bakanlığın onayına sunulur. İl İdare Kurulu kararı ile yürürlüğe girer. Onaylı OSB imar planları ilgili kurumlara bilgi için gönderilir.

(Ek fıkra: 23/10/2008-5807/2 md.) Ortak yerlerden sayılan zorunlu idari, sosyal ve teknik altyapı alanları ile arıtma tesisi alanı ve aktif yeşil alanlar bölge büyüklüğünün % 8 inden az; katılımcı ve/veya kiracı vasfı ile bölge içinde faaliyet gösteren küçük imalat ve tamirat, ticaret, eğitim ve sağlık hizmet alanları ise bölge büyüklüğünün % 10 undan fazla olamaz.

(Değişik fıkra: 3/7/2005-5393/85 md.) Yürürlüğe giren (...) ⁽¹⁾ imar plânına göre arazi kullanımı, yapı ve tesislerinin projelendirilmesi, inşası ve kullanımıyla ilgili ruhsat ve izinler ile işyeri açma ve çalışma ruhsatları OSB tarafından verilir ve denetlenir. İşyeri açma ve çalışma ruhsatının verilmesi sırasında işyeri açma ve çalışma ruhsatına ilişkin harçlar, OSB tarafından tahsil edilerek ilgili belediye veya il özel idaresi hesabına yatırılır.

(1) 23/10/2008 tarihli ve 5807 sayılı Kanunun 2 nci maddesiyle; bu maddenin beşinci ve altıncı fıkralarında yer alan "mevzii" ibaresi madde metninden çıkarılmıştır.

Yer seçiminin Hazine veya kamu kurum ve kuruluşlarına ait arazilerden yapılması halinde, bu araziler, talep edilmesi ve başkaca bir sakıncası bulunmaması durumunda, 29.1.2004 tarihli ve 5084 sayılı Kanunun 2 nci maddesinin (b) bendi kapsamındaki illerde bedelsiz devredilebilir, diğer illerde ise 492 sayılı Harçlar Kanununun 63 üncü maddesinde yer alan harca esas değerleri, üzerinden peşin veya taksitle ödenmek üzere pazarlık usulüyle OSB'lere satılabilir. Bu konudaki esas ve usuller Bakanlık ve Maliye Bakanlığınca ortaklaşa belirlenir. Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü mülkiyetinde bulunan stok araziler ise usulüne göre OSB tüzel kişiliğine tapuda devredilirken Arsa Ofisi Kanununun 11 inci Maddesinde belirtilen şerh tapuya işlenmez **(1), (2).**

Seçilen bölgede özel mülkiyette olan araziler bulunması halinde bu araziler rızaen satın alma veya kamulaştırma yoluyla iktisap edilir. Bu nitelikte taşınmazlar hakkında 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu hükümleri uygulanır.

(Değişik fıkra: 23/10/2008-5807/2 md.) OSB; kurulması öngörülen yerde varsa sanayi odası, yoksa ticaret ve sanayi odası, o da yoksa ticaret odasından en az biri ile talepleri halinde il özel idaresi veya OSB'nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyükşehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlıkça onaylanması ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kazanır.

İhtisas OSB'lerinde konuyla ilgili meslekî kuruluşlar ve teşekküllerin temsilcileri, talepleri halinde müteşebbis heyete dahil edilirler.

Bu Madde ile ilgili esas ve usuller yönetmelikle belirlenir.

Nitelikleri

Madde 5 – OSB, kamu yararı gerekçesiyle adına kamulaştırma yapılabilen veya yaptırılabilen bir özel hukuk tüzel kişiliğidir.

Kamu yararı kararı, OSB müteşebbis heyetinin başvurusu üzerine Bakanlıkça verilir. Arazinin mülkiyetinin edinilmesinde yapılan masraflar ile arazi bedeli ödeme yükümlülüğü OSB tüzel kişiliğine aittir.

(1) Bu fıkarda geçen "2886 sayılı Devlet ihale Kanununun 13 üncü Maddesinin birinci fıkrasında belirtilen Komisyonca günün rayicine göre takdir edilecek bedelleri" ifadesi, 3/7/2003 tarihli ve 4916 sayılı Kanunun 10 uncu maddesiyle "492 sayılı Harçlar Kanununun 63 üncü maddesinde yer alan harca esas değerleri" şeklinde değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

(2) Bu fıkrada geçen "492 sayılı Harçlar Kanununun 63 üncü maddesinde yer alan harca esas değerleri" ibaresi, 16/7/2004 tarihli ve 5228 sayılı Kanunun 59 uncu maddesiyle "29.1.2004 tarihli ve 5084 sayılı Kanunun 2 nci maddesinin (b) bendi kapsamındaki illerde bedelsiz devredilebilir, diğer illerde ise 492 sayılı Harçlar Kanununun 63 üncü maddesinde yer alan harca esas değerleri," olarak 31/7/2004 tarihinden geçerli olmak üzere değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Organlar

Organlar

Madde 6 – OSB`nin organları;

- a) Müteşebbis heyet (işletme aşamasında genel kurul),
- b) Yönetim kurulu,
- c) Denetim kurulu,
- d) Bölge müdürlüğüdür.

Müteşebbis heyet

Madde 7 – Müteşebbis heyet OSB`nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarınınca, 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.

Müteşebbis heyette yer alan üyeler iki yıl için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer. Üyelikten düşen veya ayrılan üyenin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ön sıradaki yedek üyesi geçer. Katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süreyi tamamlar.

Müteşebbis heyet ilk toplantısında, valinin başkan olması durumunda, 4 üncü Maddenin yedinci fıkrasında sayılan kuruluşlardan` il özel idaresi ve belediye temsilcileri-dışında kalanlardan bir başkanvekili, aksi takdirde bir başkan ve bir başkanvekili seçer.

Müteşebbis heyet en az üç ayda bir defa başkan veya başkanın yokluğunda başkanvekili başkanlığında salt çoğunluk ile toplanır. Kararlar mevcudun salt çoğunluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.

Müteşebbis heyette görevli üyeler, geçerli sayılan bir mazeretleri olmaksızın üst üste yapılan üç toplantıya veya mazeretleri olsa dahi bir yıl içinde yapılan toplantıların en az yarısından bir fazlasına katılmamaları halinde üyelikten çekilmiş sayılırlar.

Müteşebbis heyet; OSB`nin kuruluş amacını gerçekleştirmek için gerekli kararları ve tedbirleri almak, yer seçimi raporunda belirtilen hususları yerine getirmek, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemelerle verilen görevleri yapmak, yönetim ve denetim kurulu çalışmalarını ve hesaplarını ibra etmek, OSB`ye ait para ve diğer kaynakları kuruluş amacına uygun kullanmakla yükümlü ve görevlidir.

Müteşebbis heyet üyeleri ile yönetim ve denetim kurulu üyelerinin görevlendirilme usul ve esasları, kuruluş protokolünün tanzim şekli ve ihtiva edeceği hususlar ile görev ve çalışmalarına ilişkin esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

Yönetim kurulu

Madde 8 – Yönetim kurulu, müteşebbis heyetin en az dördü kendi üyeleri arasından olmak üzere seçeceği beş asıl, 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.

Yönetim kurulu; kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemeler ile müteşebbis heyetin kararları çerçevesinde OSB`nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

Denetim kurulu

Madde 9 – Denetim kurulu, müteşebbis heyetin kendi üyeleri arasından seçeceği iki asıl, iki yedek üyeden oluşur. Denetim kurulu üyeleri iki yıl için seçilir.

Denetim kurulu bütçenin sarf ve uygulamasını denetlemek, yılda bir defa genel denetleme raporu ve en az üç ayda bir de ara rapor düzenleyerek müteşebbis heyete sunmakla görevlidir.

Bölge müdürlüğü

Madde 10 – Bölge müdürlüğü, bölge müdürü ile yeteri kadar idarî ve teknik personelden oluşur. Kredi kullanan OSB`lerde, müdürlüğün teşkilat şeması ve kadrosu Bakanlık onayı ile oluşur ve değişir.

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

Kredi kullanan OSB`lerde bölge müdürünün ve OSB`de görevlendirilecek diğer personelin nitelikleri ve sayıları Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikte düzenlenir.

Temsil ve ilzam

Madde 11 – OSB`ler; yönetim kurulu başkanı veya başkanvekili tarafından temsil edilir. OSB`yi ilzam edici yazılar yönetim kurulu başkanı veya vekili ile birlikte bir diğer yönetim kurulu üyesi veya yetkilendirilmiş OSB bölge müdürü tarafından imzalanır ve böylece çift imzalı olarak tekemmül eder.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Malî Konular

Gelirler

Madde 12 – OSB`nin gelirleri şunlardır:

- a) Müteşebbis heyete katılan kurum ve kuruluşların verdikleri iştirak payları.
- b) Arsa tahsisi yapılan veya satışı yapılan ve OSB`de faaliyet gösterecek olan ve gösteren katılımcıların ödedikleri aidatlar ile arsa ve alt yapı katılım payları ve hizmet karşılıkları.
- c) OSB alt yapı ve sosyal tesislerinin ihalesi için hazırlanan dosyaların satış bedelleri ile bölge içinde kurulacak olan işletmelerin projelerinin tasdik ve vize bedelleri.
- d) Yönetim aidatları.

e) Su, elektrik, doğalgaz, sosyal tesis, arıtma ve benzeri işletme gelirleri ile iştirak gelirleri.

f) Arsa satışından sağlanan gelirler.

g) Bağışlar.

h) Bölge ortak mülklerinin kira ve hizmet gelirleri.

i) Banka faizleri.

j) Gecikme cezaları.

k) ilan ve reklam gelirleri.

l) Diğer gelirler.

Katılma payları

Madde 13 – OSB`nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşlar Bakanlıkça belirlenecek kuruluş masraflarına katılmayı Bakanlığa taahhüt ederler. Bu taahhüt tüzel kişilik iktisabından itibaren OSB`ye karşı da geçerlidir.

Katılım paylarının ödeme şekil ve şartları kuruluş protokolünde belirlenir. Bu konudaki uyuşmazlıklar asliye hukuk mahkemesince çözümlenir.

Krediler

Madde 14 – OSB`nin yetkili organları projenin keşif tutarı ve genel idare giderleri ile ilgili olarak, Bakanlıktan kredi talep edebilirler. Bu kredinin miktarı gösterilen teminatlarla sınırlıdır. Krediye ait tip sözleşme Bakanlıkça hazırlanır. **(1)**

Kredi talebi ve bunun geri ödeme usul ve esasları Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

Kredinin amacına uygun bir biçimde kullanılmasını Bakanlık denetler.

Ayrıca ihtiyaç duyulması halinde başka iç kaynaklar ile dış kaynaklardan kredi kullanabilirler.

Kalkınmada öncelikli yörelerde yapılacak OSB ile yüksek teknoloji gerektiren ihtisas OSB`ye arsa kredisi de verilir.

Gelişmiş ve normal yörelerde; ilk defa yapılan OSB`nin alt yapısı için Bakanlıkça belirlenen şartlarda kredi kullanılır. Yeni proje veya tevsiî şeklinde yapılacak müteakip bölümlerde ise faiz oranları Bakanlıkça belirlenecek miktarlarda artırılarak uygulanır.

Kamulaştırma için verilecek kredi miktarı Bakanlıkça belirlenir.

(Mülga son fıkra: 29/1/2004 – 5084/10 md.)

Arsa satışları

Madde 15 – Arsa satışları müteşebbis heyetin belirleyeceği prensipler içerisinde yönetim kurulunun yetki ve sorumluluğu ile gerçekleştirilir ve Bakanlığa bilgi verilir. Kredi kullanan OSB`lerde kredi borcu ödeninceye kadar Bakanlığın ilgili bankaya bildirdiği bu satışları banka takip eder, tahsis ve satıştan elde edilen meblağ ile kredi taksitlerinin süresinde ödenmesini sağlar.

Arazi satışlarından elde edilen meblağı yönetim kurulunun yatırmadığının tespit edilmesi durumunda; söz konusu tutar peşinat ise satış sözleşmesinin yapıldığı tarihten, taksit ise vade tarihinden yatırıliş tarihine kadar geçen süre için banka, Bakanlık lehine 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanununun 51 inci Maddesinde belirtilen oranlarda gecikme zammı oranını uygular ve tahsilini takiben genel bütçeye gelir kaydeder. ⁽²⁾

(Değişik üçüncü fıkra: 23/10/2008-5807/3 md.) OSB'ce teminat olarak gösterilen ve bu nedenle satışına karar verilen veya katılımcıların borcundan dolayı satışına karar verilen taşınmazların icra yoluyla satışı halinde; Bakanlık ve OSB alacaklarının öncelikle ödenmesi koşuluyla, bölgenin kuruluş protokolünde öngörülen niteliklere sahip alıcılara veya kredi alacaklısı kuruluşa satış yapılabilir. Satış ilanlarında kuruluş protokolünde yer alan katılımcı niteliklerine de yer verilir.

(1) Bu fıkroda bulunan “ve genel idare giderleri” ibaresi 9/1/2002 tarihli ve 4737 sayılı Kanunla eklenmiştir.

(2) Bu fıkroda yer alan; “fon hesabına alacak kaydeder” ibaresi, 20/6/2001 tarihli ve 4684 sayılı Kanunla, “genel bütçeye gelir kaydeder” şeklinde değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

(Ek fıkra: 23/10/2008-5807/3 md.) Taşınmazların kredi alacaklısı kuruluşa satılması halinde, kredi alacaklısı kuruluş, satın aldığı taşınmazı sadece bölgenin kuruluş protokolünde öngörülen niteliklere sahip gerçek veya tüzel kişilere en geç iki yıl içerisinde satmak veya aynı nitelikteki gerçek veya tüzel kişilere kiraya vermek zorundadır.

Yönetim aidatları

Madde 16 – Yönetim aidatları ve hizmetlerin karşılıkları, müteşebbis heyet tarafından arıtma tesisi işletme masrafları hariç parsel büyüklüğüne göre belirlenir. Arıtma tesisi işletme masraflarına katılım payları ise debi ve kiretme parametreleri esas alınarak yönetim kurulunca tespit edilir. Yönetim kurulunun yıllık bütçesinde belirtilen, bölgenin alt yapı ve müşterek hizmetlerine ait tüm masraflar önceki yıla ait kesinhesap da dikkate alınarak katılımcılar tarafından karşılanır. Belirtilen hizmetlerden yararlanmadıkları gerekçesi ile yönetim aidatlarının ödenmesinden kaçınılamaz.

Müteşebbis heyetin yönetim aidatı ile ilgili kararları ilam hükmünde olup, ilamların icrasına ilişkin yolla takip edilirler.

Parasal haklar ve özlük hakları

Madde 17 – Müteşebbis heyet, yönetim kurulu başkan ve üyeleri ile denetim kurulu üyelerinden kamu personeli olanlara toplantı başına huzur hakkı, diğerlerine de huzur hakkı veya aylık ücret ödenebilir. Söz konusu ödemeler müteşebbis heyetin Bakanlıktan aldığı kredi dışında, kendi kaynaklarından yapılır. Huzur hakları ve ödenecek ücretin aylık miktarı her yıl müteşebbis heyet tarafından tespit edilir.

Bölge müdürü ve sair personel 1475 sayılı İş Kanunu hükümlerine göre çalıştırılır. Kredi kullanan OSB`lerde OSB personelinin parasal ve özlük haklarının asgarî ve azamî miktarları Bakanlık tarafından belirlenir.

BEŞİNCİ BÖLÜM **Çeşitli Hükümler**

Arsa tahsisleri

Madde 18 – Katılımcılara arsa tahsisi. Bakanlık tarafından çıkarılacak yönetmelik hükümlerine göre müteşebbis heyet tarafından yapılır.

Bakanlık gerekli gördüğü takdirde, OSB`de yer tahsis edilecek özel ya da tüzel kişilerin temel vasıfları ile işgial konularını kuruluş protokolünde belirleyebilir.

Katılımcılara tahsis veya satışı yapılan arsalar hiçbir şekilde tahsis amacı dışında kullanılamaz. Bu arsalar katılımcılar ve mirasçıları tarafından borcun tamamı ödenmeden ve tesis üretime

geçmeden satılamaz, devredilemez ve temlik edilemez. Bu husus tapuya şerh edilir. Arsa tahsis ve satışının şirket statüsündeki katılımcılara yapılması halinde, borcu ödenmeden ve tesis üretime geçmeden arsanın satışını ve spekülatif amaçlı işlemlerle mülkiyet hakkının devrini önlemeye yönelik tedbirleri almakla Bakanlık yetkilidir.

Ancak, arsa tahsisi veya satışı yapılan firmanın tasfiyesi halinde, firmanın katılımcı vasfını taşıyan ortağına veya ortaklarına tahsis hakkının devri mümkündür. Bu konudaki işlemlerin muvazaalı olup olmadığını tetkikle ve sonucuna göre gerekli tedbirleri almakla Bakanlık yetkilidir.

Bu husustaki yasaklara aykırılığın mahkemece tespiti halinde, arsa kimin tasarrufunda olursa olsun tahsis veya satış tarihindeki bedeli ile geri alınarak bir başka katılımcıya tahsis ve satışı yapılır.

(Ek fıkra: 23/10/2008-5807/4 md.) Katılımcılara geri alım hakkı şerhi kaldırılarak tapu verilmesi durumunda tapu kaydına “taşınmazın icra yoluyla satışı dahil üçüncü kişilere devrinde OSB'den uygunluk görüşü alınması zorunludur.” şerhi konulur. Bu durumda eski katılımcının vermiş olduğu taahhütler, yeni alıcı tarafından da aynen kabul edilmiş sayılır.

OSB`lerde yer alacak sanayi kuruluşlarının müşterek yararlarına yönelik hizmet vermek üzere. Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı, Sosyal Sigortalar Kurumu, Türk Standartları Enstitüsü, Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü, T. Telekomünikasyon A.Ş., Türk Patent Enstitüsü, müteşebbis heyette temsil edilen oda gibi kurum ve kuruluşlara müteşebbis heyet tarafından mülkiyeti OSB`de kalmak üzere arsa tahsis edilebilir.

Ortak yerler

Madde 19 – OSB alanlarından katılımcıların ortak yararlanmasına tahsis edilenlerin giderleri, OSB bütçesinden karşılanır.

OSB alanının katılımcılara devir ve temlik edilmemiş kısımları ile OSB imar planı hudutları içindeki yollar ve rekreasyon alanları, OSB tasarrufundadır. Bu husus şüyulandırma aşamasında tapuya işlenir.

OSB`nin, altyapı ya da genel hizmet tesislerinin geçtiği veya geçeceği sanayi parsellerinde ayrıca irtifak ve/veya intifa hakkı tesis edilmez.

Alt yapı tesisleri kurma, kullanma ve işletme hakkı

Madde 20 – OSB`lerin ihtiyacı olan elektrik, su, kanalizasyon, doğalgaz, arıtma tesisi, yol, haberleşme, spor tesisleri gibi alt yapı ve genel hizmet tesislerini kurma ve işletme, kamu ve özel kuruluşlardan satın alarak dağıtım ve satışını yapma, üretim tesisleri kurma ve işletme hakkı sadece OSB`nin yetki ve sorumluluğundadır. Ancak, atıkların ortak arıtma tesisinin kabul edebileceği standartlara düşürülmesi amacıyla münferiden ön arıtma tesisi yapılması gerekir.

OSB`de yer alan kuruluşlar, alt yapı ihtiyaçlarını OSB`nin tesislerinden karşılamak zorundadır. OSB`nin izni olmaksızın alt yapı ihtiyaçları başka bir yerden karşılanamaz ve bu amaçla münferiden tesis kurulamaz. Bu kuruluşlar kendilerine tahsis edilen alt yapı kullanma hakkını başka kuruluşlara devir ve temlik edemez ve başkalarının istifadesine tahsis edemez.

Bu Maddenin uygulanmasına ilişkin diğer hususlar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikte düzenlenir.

Muafiyet

Madde 21 – OSB tüzel kişiliği, bu Kanunun uygulanması ile ilgili işlemlerde her türlü vergi, resim ve harçtan muaftır.

Atıksu arıtma tesisi işleten bölgelerden, belediyelerce atıksu bedeli alınmaz.

Sorumluluk

Madde 22 – Müteşebbis heyet, yönetim ve denetim kurulu üyeleri ve bölge müdürü ile sair personel kendi kusurlarından ileri gelen zararlardan sorumludurlar. Bunlar, para ve para hükmündeki evrak ve senetler ile bilanço, tutanak, rapor, defter ve belgeler üzerinde işledikleri suçlardan dolayı Devlet memurları gibi cezalandırılırlar.

Bakanlığın yetkileri

Madde 23 – OSB kuruluş protokolü müteşebbis heyetlerce hazırlanır ve Bakanlıkça onaylanır.

Bakanlık gerekli gördüğü hallerde veya şikayet üzerine OSB`lerin her türlü hesap ve işlemlerini denetlemeye ve tedbirler almaya yetkilidir.

Bakanlık kanalıyla kredi kullanan bölgelerin alt yapı, sosyal hizmet tesisleri ve proje ihalelerinde, ihale komisyonu teşkil edilmesi de dahil olmak üzere ihale ile ilgili bütün işlemler. Bakanlıkça belirlenecek usul ve esaslar dahilinde OSB yönetimi tarafından yürütülür ve sonuçlandırılır. İhalelerin ne şekilde yapılacağı ve komisyonların teşkili ile hakedişlerin düzenlenmesi ve onaylanmasıyla ilgili hususlar çıkarılacak yönetmelikte düzenlenir.

Söz konusu krediden faydalanmayan OSB`lerde ihale işlemlerinin yürütülmesi ve sonuçlandırılması müteşebbis heyetin yetki ve sorumluluğundadır.

Bu Kanunun geçici I inci Maddesinin birinci fıkrası gereğini yerine getirmeyen müteşebbis heyetlerin ve yapılacak denetim sonucunda organları bu Kanunla verilen görevleri yapmadığı belirlenen OSB`lerin, kredi talepleri kabul edilmez. Bunlara verilmiş kredilerin geri ödenmesi muaccel olur.

Denetim

Madde 24 – OSB`nin her türlü hesap ve işlemleri OSB yönetimince yıllık olarak, müteakip yılın ocak ayında ve gerekli görülen hallerde her zaman yeminli malî müşavire inceletilir. Bağımsız denetim yapan yeminli malî müşavir, düzenlediği denetim raporunu OSB yönetimine ve Bakanlığa eş zamanlı olarak verir.

Genel kurul

Madde 25 – OSB`de üretime geçtiğini Bakanlıkça istenecek belgelerle tevsik eden ve kuruluş protokolünde tarifi yapılan işletmelerin sayısı bölgede kurulacak işletme sayısının 1/3`üne ulaştığında, kendilerine yer tahsis edilen veya satılan ve böylece katılımcı sıfatını iktisap eden gerçek ve tüzel kişiler, temsil ve ilzama yetkili birer temsilcilerinin kendi aralarında seçecekleri üyeler vasıtasıyla müteşebbis heyette temsil edilirler. Bu suretle seçilen üyelerin sayısı müteşebbis heyet üye sayısının yarısını geçemez.

Bölgede kurulacak tüm işletmelerin 2/3`ü üretime geçtiklerini belgeledikleri takdirde veya bölgenin kredi borcunun tamamen ödenmesi durumunda, katılımcılar veya temsilcilerinin müteşebbis heyet üyeleri ile birlikte en geç altı ay içinde yapacakları ilk genel kurul toplantısında müteşebbis heyet, yönetim kurulu ve denetim kurulunun görevi sona erer.

Üretime geçmiş katılımcıların salt çoğunluğu müteşebbis heyetin devam etmesini istedikleri takdirde müteşebbis heyet devam eder. Müteşebbis heyetin devam etmesi durumunda

müteşebbis heyete katılacak katılımcıların sayısı müteşebbis heyet üye sayısının yarısından bir fazla olur.

Genel kurulun ilk toplantısında, mevcut kuruluş protokolü tüzel kişiliğin ana sözleşmesi olarak değiştirilir, kararlar salt çoğunlukla alınır.

Genel kurulun teşkilini müteakip bu Kanunda aksine bir hüküm bulunmadığı takdirde, OSB`lerin organları ile ilgili olarak Türk Ticaret Kanununun anonim şirketlerin organları ile ilgili hükümleri kıyasen uygulanır.

Genel kurulun oluşumunu müteakip müteşebbis heyet, yönetim kurulu ve denetim kurulu OSB ile ilgili herhangi bir karar alamaz, alacakları karar uygulanmaz.

Genel kurul toplantılarının esas ve usulleri ile yönetim kurulu ve denetim kurulu seçimine ilişkin esas ve usuller yönetmelikle belirlenir.

Özel organize sanayi bölgeleri

Madde 26 – Bu Kanundaki usullere göre belirlenen yerlerde, özel hukuk tüzel kişilerince ve gerçek kişilerce de OSB kurulabilir. Ancak, özel OSB kuracak olanlar kamulaştırma yapamazlar.

OSB`nin kuruluş talebi, kurulacağı ilin valiliğinin uygun görüşü ile Bakanlığa iletilir.

OSB`nin yer seçimi Bakanlığa yapılan talep üzerine, 4 üncü Maddedeki usule göre yapılır.

Arazi temini, OSB`nin planlanması, projelendirilmesi, alt yapı inşaatı ile ilgili harcamalar bölgeyi kuracak gerçek ve tüzel kişilerce karşılanır. OSB ile ilgili plan ve projeler bu konudaki yetkili kurum ve kuruluşlar yanında Bakanlığın uygun görüşü ve onayına tabidir.

OSB`deki arazi, parseller halinde veya işletme binaları da yapılmak suretiyle satılabilir veya kiraya verilebilir.

Tarıma Dayalı İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri

Madde 26/A – (Ek: 23/10/2008-5807/5 md.)

Tarım ve sanayi sektörünün entegrasyonunu sağlamaya yönelik tarıma dayalı sanayi girdisini oluşturan bitkisel ve hayvansal üretimin ve bunların işlenmesine yönelik sanayi tesislerinin yer alabileceği ve ilgili mevzuatı uyarınca öngörülen biyogüvenlik tedbirlerine uyulması şartıyla Tarıma Dayalı İhtisas OSB kurulabilir.

Bu bölgelerin yer seçimi, kuruluşu, imar planı onayı, faaliyeti, işleyişi ve denetimine ilişkin usul ve esaslar, Bakanlık ile Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak yürürlüğe konulacak ayrı bir yönetmelik ile belirlenir.

Üst kuruluş, yönetmelikler ve düzenlemeler

Madde 27 – OSB`lerin kendi aralarında yardımlaşmaları ve ortak sorunlarını çözüme kavuşturmalarını sağlamak üzere oluşturulacak OSB üst kuruluşunun görev ve çalışma şekilleri çıkarılacak yönetmelikte belirlenir. **(1)**

Bu Kanunda öngörülen yönetmelikler, "OSB Uygulama Yönetmeliği" adı ile tek bir yönetmelik olarak, Kanunun yayımı tarihinden itibaren bir yıl içerisinde çıkarılır. Bakanlık bu Kanunun uygulanmasıyla ilgili olarak mevzuat çerçevesinde gerekli tedbirleri almaya ve düzenlemeleri yapmaya yetkilidir.

ALTINCI BÖLÜM **Geçici Hükümler**

Geçici Madde 1 – Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce Kanunun amacına uygun biçimde oluşan OSB'ler, Kanunun yayımı tarihinden itibaren bir yıl içinde durumlarını bu Kanuna uygun hale getirirler.

Bu Kanunun yayımı tarihinden önce kurulmuş olan OSB'lerin organları, bu Kanuna intibak süresi içinde işlevlerini sürdürürler. Bu organların almış olduğu kararlar, imzaladıkları malî, idarî ve iltizamî akit ve sözleşmeler, intibak işleminin tamamlanmasından sonra da geçerliliğini aynen korur. OSB'lerde çalışmakta olanların özlük hakları mahfuz tutulur.

(1) 23/10/2008 tarihli ve 5807 sayılı Kanunun 6 ncı maddesiyle; bu fıkrada yer alan "kuruluşlarının" ibaresi "kuruluşunun" olarak değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

Geçici Madde 2 – (Değişik: 23/10/2008-5807/7 md.)

Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce, mülga 5590 sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları, Ticaret Borsaları ve Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Kanununun 5 inci maddesinin (r) bendinin (5) numaralı alt bendine göre kurulup yönetilmekte olan OSB'ler, bu Kanunda adı geçen OSB'lerden sayılır. Bu şekilde kurulup yönetilmekte olan OSB'lerde, genel kurul ve müteşebbis heyet görevlerini, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununa göre faaliyette bulunan oda meclisleri yürütür. Yönetim ve denetim kurulu üyeleri oda meclisi üyeleri arasından seçilir. Oda meclisi üyeleri arasında, OSB katılımcısı varsa, yönetim kurulu üyelerinin en az üçü bu üyeler arasından seçilir.

Geçici Madde 3 – Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce kurulan OSB'lerin müteşebbis heyetlerine, 4 üncü Maddenin yedinci fıkrasında sayılanlardan başka kurum ve kuruluşlar iştirak etmişler ise bunların hak ve mükellefiyetleri aynen devam eder veya isterlerse, iştirak paylarının iade edilmesi şartıyla ayrılabilirler.

Geçici Madde 4 – Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce başlatılan kamulaştırma işlemleri, ilgili kurumlarca sonuçlandırılır.

Geçici Madde 5 – Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce kurulmuş olan küçük sanayi sitelerinden oluşan organize küçük sanayi bölgelerindeki Kooperatifler Birliği talepleri halinde müteşebbis heyete dahil edilirler.

Küçük sanayi sitelerinden oluşan organize küçük sanayi bölgelerinde her kooperatif bir katılımcı sayılır. Kooperatifler feshedildiğinde her bir site aralarından seçtiği bir kişi ile genel kurulda temsil edilir.

Geçici Madde 6 – Kanunun yürürlüğe girmesinden önce OSB kurmak amacı ile müteşebbis heyeti meydana getiren kurum ve kuruluşlar adına iktisap edilmiş bulunan tüm arsalar, araziler

ve tüm gayrimenkuller ile bilahare bunlar üzerinde müteşebbis heyeti meydana getiren kurum ve kuruluşlar adına inşa edilmiş olan tüm binalar ve ortak tesisler OSB tüzel kişiliği lehine tapuda tashihen tescil edilir.

OSB müteşebbis heyetinin uhdesinde bulunan OSB`ye ait tüm menkul kıymetler ve iştirak hisseleri bedelsiz olarak OSB tüzel kişiliğine devredilir.

Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünden satın alınmış olan arsa ve arazilerde Arsa Ofisi Kanununun 11 inci Maddesine göre tapuya işlenmiş olan şerhler silinir.

Geçici Madde 7 – 4342 sayılı Mera Kanununun yürürlüğe girdiği tarihe kadar mera olarak nitelendirilen alanlara yapılmış OSB`ler; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından onaylanmış ve yatırım programına alınmış olmaları şartıyla mera vasfını kaybetmiş olur. Bu alanlar 4342 sayılı Mera Kanununun hükümlerine tabi değildirler. İl mera komisyonlarının bu alanlarla ilgili daha önce aldıkları kararlar hükümsüzdür.

(Ek fıkra: 18/2/2009-5838/22 md.) 1/1/2005 tarihinden önce kesinleşen imar planlarında küçük sanayi sitesi olarak ayrılan veya aynı tarihten önce, Bakanlık tarafından onaylanan ve yatırım programına alınan OSB`lerin bulunduğu alanlardaki mera vasıflı taşınmazlar hakkında; ilgili kamu idarelerince daha önce yapılan kamulaştırma ve diğer işlemler, tezyidi bedel dahil kamulaştırma, faiz ve diğer bedellerin ödenmesi kaydıyla geçerli kabul edilir, bu işlemlere dayanılarak ilgili gerçek ve tüzel kişiler adına tapuda yapılan tesciller korunur, mülkiyete yönelik Hazinece dava açılmaz, açılmış davalardan vazgeçilir, açılan davalar sonucunda bu taşınmazların mera olarak sınırlandırılmasına ve özel sicile yazılmasına dair verilen ve kesinleşen mahkeme kararları uygulanmaz ve bu kararlar uyarınca tapu kütüklerine konulan şerhler terkin edilir.

Yürürlük

Madde 28 – Bu Kanunun 14 üncü maddesinin son fıkrası 31.12.2003 tarihinde, diğer Maddeleri yayımı tarihinde yürürlüğe girer. ⁽¹⁾

Yürütme

Madde 29 – Bu Kanun hükümlerim Bakanlar Kurulu yürütür.

⁽¹⁾ Bu fıkroda geçen "31/12/2002" tarihi, 7/1/2003 tarihli ve 4783 sayılı Kanunla, yayımı tarihi olan 9/1/2003 tarihinden geçerli olmak üzere, "31/12/2003" olarak değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

12/4/2000 TARİHLİ VE 4562 SAYILI KANUNA İŞLENEMEYEN HÜKÜMLER

1) 23/10/2008 tarihli ve 5807 sayılı Kanunun hükmü:

GEÇİCİ MADDE 1 – 15/4/2000 tarihinden önce, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun amacına uygun olarak kurulmuş olup, aynı Kanunun geçici 1 inci maddesine göre tüzel kişilik kazanamayan veya kazanmamış sayılan ve varsa tevsii alanları dahil yer seçimi kesinleşmiş OSB'lerin, 4562 sayılı Kanunun 4 üncü maddesine göre hazırlayacakları kuruluş protokolünü, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 6 ay içinde Bakanlığa vermeleri

halinde, durumlarını bu Kanuna uygun hale getirmiş sayılılar ve Bakanlık OSB sicil defterine kaydedilerek tüzel kişilik kazanırlar.

Değiştiren Kanun No	4562 sayılı Kanunun değişen maddeleri	Yürürlüğe Giriş Tarihi
4684	-	20/6/2001
4731	Geçici 7 nci madde	31/12/2001 tarihinden geçerli olmak üzere
4737		9/1/2002
4783		7/1/2003
4916		3/7/2003
5084	14 üncü madde	6/2/2004
5393	4	13/7/2005
5807	3, 4, 15, 18, 26/A, 27, Geçici Madde 2 ve İşlenemeyen hüküm	10/11/2008
5838	Geçici 7 nci Madde	28/02/2009 tarihinden geçerli olmak üzere

EK 3.4.: OSB Kanunu ile İlgili Sayın Avukat Faruk Haksal'ın Görüşleri

ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİ KANUNU'NUN TEMEL YAPISI VE ANILAN KANUNDA YAPILAN SON DEĞİŞİKLİĞİN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ

A.- OSB'LERİN KURULUŞU:

Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu 12 Nisan 2000 tarihinde Organize Sanayi Bölgeleri'nin kuruluş, yapım ve işletilmesi esaslarını belirlemek amacıyla kabul edilerek, 15 Nisan 2000 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanmak suretiyle yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun, Organize Sanayi Bölgeleri'nin ve üst kuruluşlarının oluşumunu, organlarını, işleyişini, yönetim ve denetimini düzenleyen hükümler ile bunlarla ilgili kişi ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını belirleyen hükümleri kapsamaktadır.

OSB kurmak isteyen kurum ve kuruluşlar tarafından hazırlanacak olan ve OSB kurma amacının içeriğini belirten "gerekçe"li rapor, bu kurulun başvurusu üzerine valiliğin onayı ile Bakanlığa sunulur. Bakanlıkça OSB kuruluşu için uygun görülen talepler yer seçimi yapılmak üzere değerlendirmeye alınır.

Yer seçiminin sonuçlandırılmasına kadar olan faaliyet, OSB kuruluşuna katılacak kurum ve kuruluşlar tarafından Valilik kanalıyla yürütülür.

Organize Sanayi Bölgesi ilan edilecek yerin seçimi, Yer Seçimi Yönetmeliği'ne göre yapılır. Söz konusu yer ile ilgili yer seçimi kararı, Sanayi Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, ilgili kurum ve kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla oluşan Yer Seçimi Komisyonu'nun yerinde yaptığı inceleme sonrasında, varsa 1/25000 ölçekli çevre düzeni planı kararları da dikkate alınarak, anılan kurulun oybirliği ile alacağı bir kararla alınır.

OSB, yer seçimi kararının kesinleşmesinden sonra, aşağıda sıralanmış bulunan tüzel kişiliklerin katılımı ile oluşacaktır:

- a) İl Özel İdaresinin,
- b) OSB'nin, içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyük şehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin,
- c) İl ve ilçelerdeki mevcudiyet durumuna göre sanayi odası, ticaret odası veya ticaret ve sanayi odasının,
- d) Sanayici dernek veya kooperatiflerinin,

biri veya daha fazlasının temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlık tarafından onaylanması ve sicil kaydını müteakip tüzel kişilik kazanır.

İhtisas OSB'lerde konuyla ilgili mesleki kuruluşlar ve teşekküllerin temsilcileri, talepleri halinde müteşebbis heyete dâhil edilirler.

OSB'nin tüzel kişiliğini kazanmasının ardından Sanayi Bakanlığı, OSB'nin kurulması ile ilgili "Kamu Yararı" alır.

Bakanlık gerekli gördüğü hallerde planlama bütünlüğünü bozmayacak şekilde kesinleşen OSB sınırları içindeki alanın etaplar halinde kamulaştırılmasını isteyebilir ve bu doğrultuda kamu yararı kararı verebilir.

Bir başka deyişle, Organize Sanayi Bölgeleri, "kamu yararı"nın varlığını belirleyen bir idari işlem aracılığı ile kurulan özel hukuk tüzel kişisidir. Kamu yararı kararı, OSB müteşebbis heyetinin başvurusu üzerine Sanayi Bakanlığı'na alınmaktadır.

OSB tüzel kişiliğinin dört ana organı bulunmaktadır:

- a) Müteşebbis heyet (işletme aşamasında genel kurul),
- b) Yönetim kurulu,
- c) Denetim kurulu,
- d) Bölge müdürlüğü.

B.- OSB KANUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİĞİN DEĞERLENDİRİLMESİ:

OSB'ler'in belli başlı kuruluş amacı, sınai üretimin en uygun koşullarda yapılmasını organize etmektir. Çarpık kentleşmeye engel olmak, çevre sorunlarını önlemek ve sınai üretim alanlarında bilgi ve bilişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanmak ve imalat sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmelerini sağlamaktır...

Açıkça görüleceği üzere öngörülen temel amaç üretimdir. Esasen gerek OSB Kanunu'nda ve gerekse Uygulama Yönetmeliği'nde, OSB'lerde üretim dışındaki faaliyetlerin icra edilmesi önlenmiş bulunmaktadır.

Söz konusu kanun değişikliği ile getirilen temel "yeni"lik, işte bu temel ilkenin terk edilmiş olmasıdır...

Kanun, bu önemli nitelik farklılığını titizlikle düzenlemiş ve belirlemiş de değildir. OSB Kanun'un temel felsefesini kökünden değiştiren bu önemli farklılık, Kanun'un "tanımlamalar" bölümüne [adeta] sıkıştırılmış birkaç kelime ile gerçekleştirilmiş bulunmaktadır.

OSB Kanunu'nun "Tanımlar ve kısaltmalar" başlığını taşıyan 3. maddesinde yer alan hüküm şöyledir:

MADDE 3.- Bu Kanun'un uygulamasında;

".....**İhtisas OSB**; aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dâhil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile LOJİSTİK AMACI İLE KURULAN OSB'yi..."

.... ifade eder.

Başka bir deyişle, artık OSB sınırları içinde de depolama yapılabilecektir... OSB'ler artık, hudutları dâhilinde sadece sınai üretim yapılan alanlar değildir.

Sanayi Bakanlığı, önümüzdeki süreçte, OSB Uygulama Yönetmeliği'ni, OSB Kanunu'nda yapılan değişikliğe uygun hale getirmek için yeni bir çalışma yapacaktır. Çünkü, yönetmeliğin bugünkü hali, OSB'lerde sadece sınai üretime izin veren bir anlayış içinde düzenlenmiş bulunmaktadır.

OSB Kanunu'nda yapılmış bulunan bu önemli niteliksel değişiklik, bildiğimiz kadarı ile, yaşanan ekonomik dar boğaz içinde sıkıntılı duruma düşmüş bazı OSB katılımcısı firmaların ihtiyaç ve önerileri doğrultusunda, sözünü ettiğimiz bu firmaların mal varlıklarına hayatiyet kazandırmak amacı ile yapılmış bulunmaktadır. Ancak, düşüncemize göre, ekonomik dar boğaz içine girmiş birkaç sıkıntılı ticari işletmenin çıkarları doğrultusunda OSB'lerin temel prensiplerinden en önemlisinin feda edilmiş olması, önümüzdeki süreçte, ciddi sakıncaların yaratılması yönünde atılmış riskli adımlardan ibaret aceleci bir girişimdir.

Ortaya çıkan yasal durum, lojistik depolama faaliyetlerinin OSB'lerde de yapılabileceği imkânını getirmektedir.

Ama bu imkân, lojistik depolama faaliyetlerinin sadece ve münhasıran OSB'lerin çatısı altında yapılacağı anlamına asla gelmemektedir.

Lojistik depolama sektörü, tümü ile kendi spesifik özellik ve nitelikleri içinde oluşmuş ayrı ve müstakil bir faaliyet alanıdır.

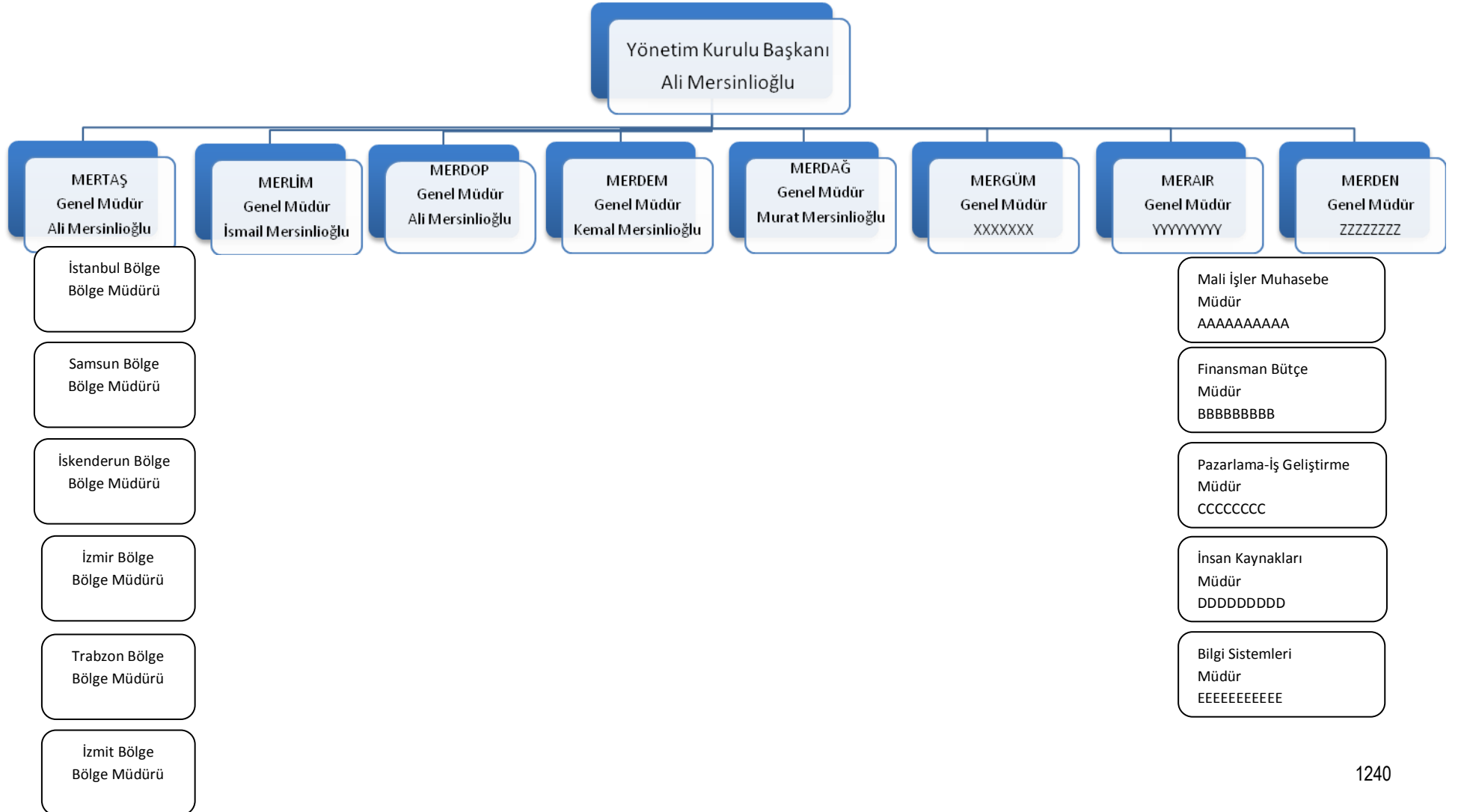
C.- SONUÇ:

Ünümüzdeki yıllarda gelişecek olan sosyal ve ekonomik pratik, bu yöndeki hukukun da gelişmesini sağlayacaktır... Bir ihtisas alanı olarak lojistik depolama konusunun getireceği sorunlar ve bu sorunların çözümü yönünde geliştirilecek çareler ve özellikle de aynı konuda Batı ülkelerinde yaşanmış olan pratiğin getireceği tecrübe birikimi, sanıyoruz, OSB Kanunu'nda meselenin daha ciddi bir biçimde ele alınması sonucunu doğuracak ve muhtemelen, OSB Kanunu, kendi geleneksel kuruluş amacına geri çekilecektir.

S a y g ı l a r ı m ı z l a ...

Av. Faruk Haksal-Av. Özge Haksal

EK 3.5: MERLOP ORGANİZASYON ŞEMASI



EK 3.6: MERLOP A.Ş. ORGANİZASYON ŞEMASI

