

ÖZCAN SALKAYA

- DTD YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI
- TOBB ULAŞTIRMA ve LOJİSTİK MECLİSİ ÜYESİ
- EBK SERAMİK KÜMESİ ÜYESİ
- TURKON DEMİRYOLU GENEL MÜDÜR YRD.















Multi Modal İmkanlar

Mart 2012

2010 yılında sadece Hamburg Limanında demir yolu bağlantısı ile elleçlenen 40 Milyon ton yük, Türkiye'nin demiryolu ile yaptığı toplam dış ticaret taşımasının (2.6 milyon ton) 15 katı seviyesindedir.

Hamburg Limanı tren istasyonunda 300 kilometre uzunluğunda demiryolu bulunurken , Türkiye'de 17 limanın toplam demiryolu ağı sadece 84 km'dir.

Geliştirilmesi gereken en önemli husus taşıma şekilleri arası geçişe (multimodal) imkan verecek altyapının kurulmasıdır.

• MULTİMODAL TAŞIMACILIĞIN TANIMI

- “Kapıdan kapiya taşımacılık zincirinde en az iki ulaşım biçimi (karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu) kullanılarak yükün yer değişmesi”dir.
- Avrupa komisyonu şöyle bir tanım önermiştir:
İntermodalite; kapıdan kapiya taşımacılık zincirinde, bütünleme yöntemi ile en az iki değişik ulaşım biçimi kullanılmasını öneren bir taşımacılık sistemidir.
- UIC’ye göre; aynı yükleme ünitesi içersinde veya karayolu taşıtı ile, mod değişirken eşyanın kendisinin elleçlenmediği, iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak yükün taşınmasıdır.



MULTİMODAL TAŞIMACILIĞIN TEMEL UNSURLARI

- Taşıma araçları
(gemi , kamyon , uçak , tren , vb.)
- Taşıma terminalleri (limanlar , istasyonlar ,
yükleme tahliye ekipmanları)
- Taşıma üniteleri
(konteyner , palet , treyler , vb.)

MULTİMODAL TAŞIMACILIK

- Bütün bu unsurların tek bir merkezde toplanması , ekonomik ve verimli bir şekilde sevk ve idare edilmesi **LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ** ‘ ni zorunlu kılmaktadır.

LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ

- Lojistik Yük Merkezlerinin maliyet avantajı yaratması gereklidir.
- Yüksek miktarlarda işlem hacmine ,
- Bir defada çok miktarda taşıma modlarına (demiryolu)
- Yeterli sayı ve kalitede işgücüne ,
- Yük cinsine ve miktarına uygun makine ve ekipmana ,
- Katma değerli yüklere ,
- Doğru Lokasyona ve yeterli büyüklüğe sahip olmalıdır.

LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ

- Yüksek miktarda Finansman ihtiyacı ve maliyeti nedeniyle , bu yatırımların “ YATIRIM TEŞVİK KAPSAMINDA “ olması gereklidir.
- 2012 YATIRIM TEŞVİK SİSTEMİ - ÖNCELİKLİ YATIRIMLAR
 - b) Özel sektör tarafından yapılacak şehirlerarası yük ve/veya yolcu taşımacılığına yönelik demiryolu yatırımları ile şehir içi yük taşımacılığına yönelik demiryolu yatırımları.

- İSKENDERUN KÖRFEZİ
- Bölgedeki sanayi ağırlıklı olarak Demir Çelik ve buna bağlı yan sanayilerden oluşmakta.
- Sanayinin girdileri , cevher , kömür , hurda gibi dökme yükler ağırlıkta.
- Mevcut limanlar, dökme ve genel kargo yük cinsine hizmet edecek şekilde ölçülere ve ekipmana sahiptir.
- Assan Limanı konteyner operasyonu yapmakta.
- Limak Limanı hazırlık aşamasında.
- Bölgedeki iki limana direkt demiryolu bağlantısı bulunmakta. (Limak , İsdemir)

- İSKENDERUN KÖRFEZİ
- Körfez limanları ; Doğu , Güneydoğu , Orta Anadolu bölgelerinin ithal kömür operasyonlarını yürütmekte.
- Bölgede dağınık halde irili ufaklı kömür stok ve işleme tesisleri bulunmakta.
- Tesislerin çevre ile olan ilişkileri büyük sorun yaratmakta.
- Hiçbir kömür tesisinin direkt demiryolu bağlantısı bulunmamakta.
- Sanayi çıktısı Demir Çelik ürünleri ; yurtiçinin hemen her bölgesinin yanı sıra , başta İran olmak üzere Ortadoğu , hatta Orta Asya ülkelerine sevk edilmekte, sevk şekilleri ağırlıklı demiryolu olmaktadır.

- İSKENDERUN KÖRFEZİ
- TCDD taşıma istatistiklerine baktığımızda bölgedeki taşımanın neredeyse tamamı dökme ve genel kargo yüklerinden oluşmakta.
- Az sayıdaki İthal Konteyner trafiği karayolu ile yapılmakta.
- Demiryolu istasyonları iptidai çözümler hariç , konteyner elleçlemeye uygun yapıya ve ekipmanlara sahip değil.
- Konteyner operasyonu konusunda yetkin iş gücü bulunmamakta.

• İSKENDERUN KÖRFEZİ

- ASSAN ve LİMAK Liman Yatırımı bölgedeki yük cinsini ve ulaşım koridorlarını yeniden şekillendirecek.
 - İskenderun - Halep 149 km , Latakia - Halep 183 km. karayolu
 - Samsun - İskenderun 1.023 km. demiryolu , 850 km. karayolu.
- Konteyner hatlarının sayısı ve gemi kapasiteleri arttıkça , Dökme ve Genel Kargo yüklerinin yanısıra konteyner trafiğini önemli ölçüde artıracak.
- Bölge sanayisinin üretim çeşitliliği ve değişimine katkı sağlayacak.

- LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ ve MULTİMODAL TAŞIMA
- İki farklı Lojistik Yük Merkezine ihtiyaç var.
 1. DÖKME YÜKLER (Kömür , Cevher , Klinker Orman Ürünleri , Tahıl Hububat)
İsdemir Kömür stok sahaları örneği.
Toros Limanı ve TCDD Erzin istasyonu örneği.

- LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ ve MULTİMODAL TAŞIMA

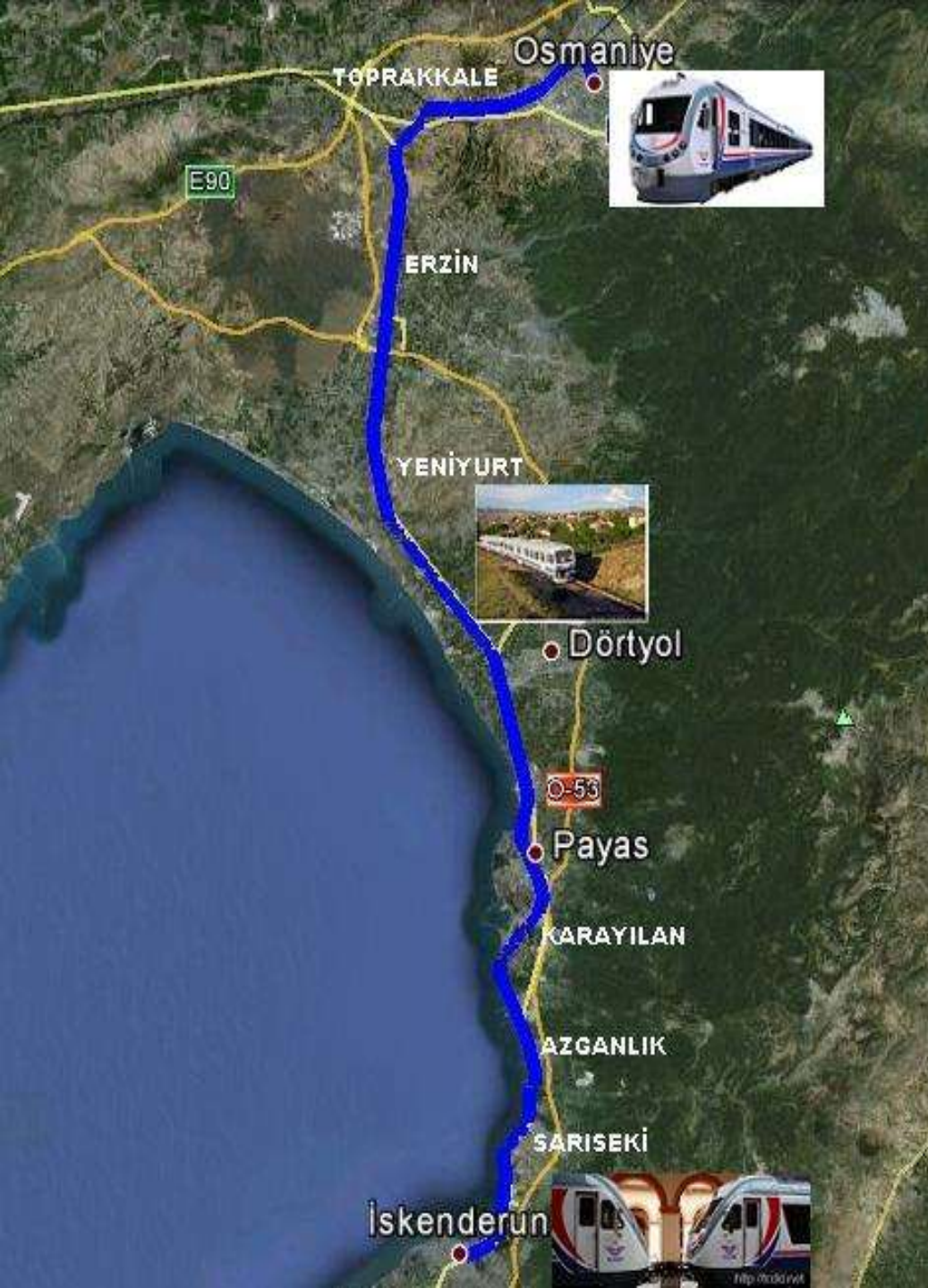
2. GENEL KARGO ve KONTEYNER

Mersin , Alsancak , Haydarpaşa , Ambarlı ,Liman örnekleri .

Limak Liman özelleştirme dönemi.

• LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ ve MULTİMODAL TAŞIMA

- İntermodal taşımacılığın sağlıklı ve verimli bir şekilde yürütülmesi ve gelişmesi LOJİSTİK YÜK MERKEZLERİ'nin varlığına bağlıdır.
- YÜK MERKEZLERİNİN en azından önemli ve büyük limanlara demiryolu bağlantısının kurulması elzemdir.
- MOS ve Halkapınar örneği



- **Osmaniye – İskenderun** hattında çalışacak ve Lojistik Yük Merkezlerine ulaşımı da sağlayacak RAYBÜS 'lerle yolcu ve personel taşımacılığı. 66 km.

- KIRIKKALE - ANKARA
- İZMİR - AYDIN - NAZİLLİ
 - ADANA - MERSİN
 - MANİSA - İZMİR
 - AMASYA - SAMSUN



