T.C.
HATAY VALİLİĞİ

2010-2023

İSKENDERUN LOJİSTİK KÖYÜ İLE ANTAKYA VE OSMANİYE LOJİSTİK DESTEK MERKEZLERİ MASTIR PLANI

İskenderun Lojistik Köyü İle Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri MASTIR PLANI

- Yönetici Özeti
- Amaç ve Kapsam
- Lojistik Sektörü

Hazırlayanlar

Atilla Yıldıztekin
Lojistik Yönetim Danışmanı

Prof. Dr H. Murat Çelik
İzmir İleri Teknoloji Enstitüsü

T.C. Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı İçin Hazırlanmıştır.

TEŞEKKÜR

Küreselleşen dünyamızda ülkelerin güçleri ekonomilerinin potansiyelleri ile ölçülmektedir. Küresel rekabette öne geçmenin temel koşulu, tedarik zincirlerinin verimli yönetilmesi ve lojistik hizmetlerde başarılı olmalarıdır. Lojistik sektöründe başarı, lojistik alt yapılarının doğru planlanması ve verimli kullanımını öngörmektedir. Dünya ticaretinde ve taşımacılığında yer alabilen, yani büyük ölçekli limanlara sahip kentler, lojistik üsler olarak değerlendirilmektedir. Ülke yöneticilerinin, ülkelerinin gelişmesi için lojistik alt yapı yatırımlarını, her dört taşıma modunda birliktelik sağlayabilecekleri şekilde planlamaları ve bu yatırımlara doğru zamanda, doğru ölçekte sahip olmaları büyük önem taşımaktadır.

TR63 Bölgesi Doğu Akdeniz'de konumlanması ile, uluslararası ticarette önemli bir noktada yer almaktadır. Aynı zamanda ülkemizin kuzeyi ile güneyini birleştiren, Karadeniz - Akdeniz koridorunda yer alan bir bölgemizdir. Bölgenin ekonomik kalkınmasında katma değer yaratmak, ulusal ekonomimize destek olmak amacıyla, TR63 Bölgesinin lojistik alt yapısını geliştirecek bir Lojistik Mastır Planı hazırlanması kararı verilmiştir. Sayın Hatay ve Osmaniye Valilerimizin liderliğinde, İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasının desteği ile, Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansının (DOĞAKA) katkısıyla, "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı" hazırlanmıştır.

Tarafımıza ihale edilen bu çalışma yaklaşık 3 aylık bir sürede tamamlanmış, yapılan paneller, çalıştaylar ve bire bir görüşmelerle; yerel yöneticilerin çok değerli görüş, öneri ve eleştirileri de alınarak Lojistik Mastır Plan tamamlanmış ardından istenen revizyonlar gerçekleştirilmiştir.

Bu anlamda öncelikle, Osmaniye Valisi ve DOĞAKA Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Celalettin CERRAH'a, Hatay Valisi Sayın Celalettin LEKESİZ'e, Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri Sayın Erdoğan SERDENGEÇTİ'ye ve aşağıda isimleri yazılı kişi ve kurumlara, bu projeye sağladıkları katkılar nedeniyle teşekkür ederiz.

Saygılarımızla.

Atilla Yıldıztekin
Lojistik Yönetim Danışmanı

Prof. Dr. H. Murat Çelik
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Öğretim Üyesi

TEŞEKKÜR LİSTESİ

- **HATAY**

Sayın M. Celalettin LEKESİZ (Hatay Valisi)
Sayın Doç. Dr. Lütfü SAVAŞ (Antakya Belediye Başkanı)
Sayın Hikmet ÇİNÇİN (ATSO Yönetim Kurulu Başkanı)
Sayın Dr. Yusuf H. CİVELEK (İskenderun Belediye Başkanı)
Sayın Müfit TENNİOĞLU (İTSO Eski Yönetim Kurulu Başkan V.)
Sayın Halil ŞAHİN (İTSO Yönetim Kurulu Başkanı)

- **DOĞAKA DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI**

Sayın Erdoğan SERDENGEÇTİ (DOĞAKA Genel Sekreteri)
Sayın Abdullah Lütfü KILIÇOĞLU (DOĞAKA Hatay Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü)
Sayın Oğuz ALİBEKİROĞLU (DOĞAKA Sektörel Destekler ve Programlama Birim Bşk.)
Sayın Cenk ÖZBAYKAL (DOĞAKA Hatay Yatırım Destek Ofisi Uzmanı)
Sayın Muzaffer MISIRCI (DOĞAKA Sektörel Destekler ve Programlama Uzmanı)
Sayın Halil SUNAÇ (DOĞAKA İdari ve Mali İşler Birim Başkan V.)
Sayın Meri İZRAİL (DOĞAKA Hatay Yatırım Destek Ofisi Uzmanı)
Sayın Ümit DEMİR (DOĞAKA Osmaniye Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü)
Sayın Beyza BAYSAL (DOĞAKA Osmaniye Yatırım Destek Ofisi Uzmanı)
Sayın Hakan TORUN (DOĞAKA Kahramanmaraş Yatırım Destek Ofisi Uzmanı)
Sayın Serhat Zafer ÜLGÜR (DOĞAKA Destek Personeli)

- **ANTAKYA TİCARET VE SANAYİ ODASI**

Sayın Alparslan BİLECİK (Antakya TSO Proje Koordinasyon Müdürü)
Sayın Zuhal ÖZCAN (Antakya TSO Uzmanı)

- **HATAY HAVAALANI MÜDÜRLÜĞÜ**

Sayın Metin KESKİNÖZ (DHMİ Hatay Havaalanı Müdürü)

- **ANTAKYA GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ**

Sayın Lütfü TAYFUR (Güm. Md. Vekili)

- **ANTAKYA OSB**

Sayın Sıddık ÖNLEN (Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın Ali MURATOĞLU (Bölge Müdürü)

- **İSKENDERUN TİCARET VE SANAYİ ODASI**

Sayın Mehmet BİNBAY (Meclis Başkanı)
Sayın Bedrettin ÖZ (Yönetim Kurulu Üyesi)
Sayın Çağrı BELİBAĞLI (Yönetim Kurulu Üyesi)

- **İSKENDERUN OSB**

Sayın Çetin KAYA (Yönetim Kurulu Başkanı)

- **İSKENDERUN LİMAN İŞLETMELERİ**

Sayın Cumhur ÖZTÜRKLER (İskenderun TCDD Liman Müdürü)
Sayın Vedat OHRİ (ASSAN- Genel Müdür)
Sayın Faruk EKİNCİ (Ekinciler Holding Yönetim Kurulu Başkanı)
Sayın Mustafa AKARCA (EKMAR Denizcilik ve Gemi Acenteliği A.Ş.- Liman Müdürü)
Sayın Atilla ÖZKUŞAKSIZ (MMK Atakaş Metalurji Liman İşlet. A.Ş.- Gn. Md. Yrd.)
Sayın Serhat NEMUTLU (Yazıcı Demir Çelik- Liman Müdürü)
Sayın Bülent ÇELİK (Denizciler Birliği. Denbirport Liman Tesisi- Tesis Müdürü)
Sayın Tansel MALKOÇ (İsdemir Limanı Baş Mühendisi)
Sayın Tunca ÖZENCİ (İsdemir Limanı Baş Müdürü)
Sayın Ömer Asım URTEKİN (İsdemir Limanı Uzmanı)
Sayın İbrahim ERDOĞAN (İsdemir Limanı Uzman)

- **İSKENDERUN DENİZ İKMAL DESTEK KOMUTANLIĞI**

Sayın Deniz Yrb. Fatih KOCA (Deniz İkmal Destek Birliği Komutanı)

- **İSKENDERUN DENİZ TİCARET ODASI**

Sayın Bülent KAVSAK (Yönetim Kurulu Başkanı)
Sayın Kadir DOĞAN (Başkan Vekili)
Sayın Ahmet Temel SÜERDEM (Şube Müdürü)

- **İSKENDERUN OSB**

Sayın Ahmet DOKGÖZ (OSB Bölge Müdürü)
Sayın Çetin KAYA (Yönetim Kurulu Başkanı)

- **MKÜ REYHANLI MYO ULUSLARARASI LOJİSTİK BÖLÜMÜ**

Sayın Yrd. Doç. Dr. Mehmet DURUEL (Öğretim Görevlisi)

- **NKÜ ÇERKEZKÖY MYO LOJİSTİK PROGRAMI**

Sayın Öğr. Gör. Selin BAHAR

- **OSMANİYE**

Sayın Celalettin CERRAH (Osmaniye Valisi)
Sayın Mehmet Sadık TUNÇ (Osmaniye Vali Yardımcısı)
Sayın Kadir KAYA (Osmaniye Belediye Başkanı)
Sayın Arif TAŞKAYA (Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası)

- **OSMANİYE OSB**

Sayın Turgut ÇALIŞKAN (Bölge Müdürü)

- **TCDD 6. BÖLGE ADANA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ**

Sayın Hasan Tahsin KÖPRÜLÜ (Bölge Müdürü)
Sayın Osman YILDIRIM (Md. Yrd.)
Sayın Mahmut ARSLANHAN (Bölge Md. Yrd.)
Sayın Selahattin KİRGİL (Md. Yrd.)

YAPILAN ÇALIŞTAYLARA KATILIMLARI İLE DESTEK VERENLER

Sayın Ali KOÇ	Antakya (MKÜ Rektör Yardımcısı)
Sayın Ali Rıza TÜTÜNCÜOĞLU	Antakya (Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü)
Sayın Ali YEŞİLOVA	Antakya (MÜSİAD Hatay Şubesi Müdürü)
Sayın Ekrem ÖZER	Antakya (İl Özel İdaresi Emlak İst. Md.)

Sayın Emrullah AY	Antakya (Hatay Valiliği, AB,Stratejik Yön.ve Prj.Koord. Bür.)
Sayın Gökmen ÖZALTIN	Antakya (DHMİ Kargo Gümrük Sorumlusu)
Sayın İzzet KAKİL	Antakya (Antakya Belediye Başkanlığı Bşk. Yrd.)
Sayın Kerem KÖK	Antakya (MÜSİAD Hatay Şubesi Avukatı)
Sayın Mehmet COŞKUN	Antakya (Dörtyol Tarım İlçe Müdürlüğü İlçe Müdürü)
Sayın Muhittin ŞAHİN	Antakya (İl Özel İdare Genel Sekreterliği Genel Sekreter)
Sayın Murat GÜRÇAY	Antakya (Hatay THY Müdürlüğü THY Satış Müdürü)
Sayın N. Ela İNCİ	Antakya (Antakya Ticaret ve Sanayi Odası Sanayi Şefi)
Sayın Özlem SARIGÖZ	Antakya (İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü Jeoloji Mühendisi)
Sayın Ziya YÜKSEL	Antakya (Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü İl Md. Yrd.)
Sayın Sait UYAR	Dörtyol (Dörtyol Kaymakamlığı Ziraat Müh.)
Sayın Ahmet GÖÇMEN	İskenderun (Asaş Filtre Yönetim Kurulu Başkanı)
Sayın Ali EKER	İskenderun (Payas OSB Yönetim Kurulu YK Başkan Yrd.)
Sayın Ali GÖKDEMİR	İskenderun (İskenderun Güm.ve Muh.Başmd.lüğü Güm. Md.)
Sayın Alparslan TAVAS	İskenderun (ASSAN Operasyon Md.)
Sayın Atakan BAYRAKÇI	İskenderun (MKU Pirinçlik Den. MYO Öğretim Görevlisi)
Sayın Bilgin ÇAM	İskenderun (SGK İskenderun Merkez Müdürlüğü Merkez Md)
Sayın Bülent ATİK	İskenderun (İskenderun Belediye Başkanlığı Şehir Plancısı)
Sayın Cenk AKTAN	İskenderun(AKSA Proje Genel Müdür)
Sayın Cumhur ÖZTÜRKLER	İskenderun (TCDD İskenderun Liman İşletmeleri Müdürlüğü)
Sayın Devrim GÜN	İskenderun (MKÜ Havacılık Yüksek Okulu Öğretim Üyesi)
Sayın Doç. Dr. Yavuz MAZLUM	İskenderun (MKU Pirinçlik Den. MYO Müdür Yrd.)
Sayın İbrahim KİTAPÇI	İskenderun (ASSAN Müdürü)
Sayın İlker MERT	İskenderun (MKU Pirinçlik Den. MYO Öğretim Görevlisi)
Sayın İlyas KÜÇÜKTOPARA	İskenderun (Özel Sektör Harita Müh.)
Sayın Levent YILMAZ	İskenderun(Özel İkem Koleji Genel Müdürü)
Sayın Murat GÜLDÜR	İskenderun (EN-KA Sigorta Sigortacı)
Sayın Mustafa ERDEM	İskenderun(İsdemir Gümrük Müdürlüğü Gümrük Müdürü)
Sayın Nazım ULUTAŞ	İskenderun (Ultrans Taşımacılık Müdürü)
Sayın Nur ÖZDEMİR	İskenderun (Yeminli Mali Müşavir)
Orhan EVİNTAN	İskenderun (İskenderun Güm. ve Muh. Başmd. Muayene Md.)
Özgür MURT	İskenderun (İskenderun Belediye Başkanlığı Fen İşl. Md.V).
Tahsin CÖMERT	İskenderun (İskenderun Güm. ve Muh. Baş Md.lüğü Baş Md.)
Ümit GÜMÜŞ	İskenderun (İskenderun Kaymakamlığı)
Sırrı ŞİMŞEK	İstanbul (CEYNAK Lojistik Bölge Sorumlusu)
Koray MAZMANCI	Mağdenli (Mağdenli Belediyesi İnşaat Mühendisi)
Ayhan BOZOK	Osmaniye (Osmaniye Sanayi ve Ticaret İl Md.- Mühendis)
Harun EVRAN	Osmaniye (Osmaniye Valiliği Planlama Uzmanı)
Hasan ERSOY	Osmaniye (Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası, Tüccar)
Şerafettin AŞLAMACI	Osmaniye (Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası Y.K. Üyesi)
Türker Tekin ÇELİK	Osmaniye (Osmaniye Sanayi ve Ticaret İl Md. - Mühendis)

ÇEŞİTLİ GÖRÜŞMELERDE BİLGİSİNDEN YARARLANDIKLARIMIZ

Sayın Ahmet Ali YAZICI	(İskenderun Ticaret Borsası Genel Sekreteri)
Sayın Mahmut ZEYTİNOĞLU	(İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği Başkanı)
Sayın Azim ŞAMLI	(Şehir Plancısı, İskenderun Belediyesi İmar Müdürü)
Sayın Eray BÜYÜKVELİOĞLU	(Şehir Plancısı, Hatay ÇDNİP Müellifi)

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.Ş	Anonim Şirket
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
ATSO	Antakya Ticaret ve Sanayi Odası
BOTAŞ	Boru Hatları ve Petrol Taşıma Anonim Şirketi
C2 Belgesi	Belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumunagöre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilen belgedir.
CIF	(Cost, Insurance and Freight) Navlun ve sigorta satıcının sorumluluğunda olmak üzere, varış limanında gemi üzerinde teslim
CSCMP	(Council of Supply Chain Management Professionals) Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi
ÇDNİP	Çevre Düzeni Nazım İmar Planı
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DOĞAKA	Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
E	(East) Doğu
E-Ticaret	Elektronik Ticaret
FOB	(Free On Board) Yükleme limanında gemi üzerinde teslim
GAP	Güneydoğu Anadolu Projesi
GATT	(General Agreement on Tariffs and Trade) Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması
GPS	(Global Positioning System) Küresel Konumlandırma Sistemi
GSMH	Gayrı Safi Milli Hasıla
GVZ	(Güter Verkehrs Zentrum) Almanya'da Lojistik Köylere Verilen İsim
Ha, ha	Hektar (10.000 m2)
İLK	İskenderun Lojistik Konseyi
İLDM	İskenderun Lojistik Danışma Merkezi
IMF	(International Monetary Fund) Uluslararası Para Fonu
INSTC	(International North-South Transport Corridor) Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru
IT	(Information Technolog(y/ies)) Bilişim Teknoloji(si/leri)
İTSO	İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası
İULF	İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı
JIT	(Just In Time) Tam Zamanında Teslim
KAP	Kamuoyu Aydınlatma Platformu
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükte İşletme
L1 Belgesi	Yurt içi lojistik işletmeciliği yapacaklara verilen belgedir.
L2 Belgesi	Uluslararası ve yurt içi lojistik işletmeciliği yapacaklara verilen belgedir.
MEDA	(Mediterranean Economic Development Area) Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı Projesi
MIP	(Mersin International Port) Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.
N	(North) Kuzey
NATO	(North Atlantic Treaty Organization) Kuzey Atlantik İttifakı Örgütü
OECD	(Organization for Economic Co-operation and Development) Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
POAŞ	Petrol Ofisi Anonim Şirketi
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
Ro-Ro	(Roll On - Roll Off) Tekerlekli araçların gemi ile taşındığı taşıma şekli
T.C., TC	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	Türkiye Cumhuriyeti Karayolları
TDY	Türk Demir Yolları
TEM	(Trans-European North-South Motorway) Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu
TEU	(Twenty-foot Equivalent Unit) 20 ft konteynır (40 ft konteynır 2 TEU kabul edilir)
THY	Türk Hava Yolları
TINA	(Transport Infrastructure Needs Assesment) Taşımacılık Altyapısı İhtiyaç Raporu
TIR	(Fransızca: Transports Internationaux Routiers), Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
TR	(Turkish Republic) Türkiye Cumhuriyeti
TR63 Bölgesi	Hatay, Osmaniye ve Kahramanmaraş illeri
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNESCAP	(United Nations Economic and Social Commission for Asia-Pacific) Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VAL	(Value Added Logistics) Katma Değerli Lojistik
YK	Yönetim Kurulu

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ i
TEŞEKKÜR ii
KISALTMALAR iii
İÇİNDEKİLER iii
ŞEKİLLER DİZİNİ iii
ÇİZELGELER DİZİNİ iii
YÖNETİCİ ÖZETİ 3
1. Amaç 3
2. Mevcut Durum 3
3. Avrupa Birliği ve Lojistik 3
4. Lojistik Köy 3
5. Eğitim 3
6. Ekonomi ve Lojistik Sektörü 3
7. Stratejiler 3
8. Mastır Plan 3
9. Lojistik Köy (İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) 3
10. Lojistik Köy İşletme Modeli 3
11. Lojistik Eğitimi 3
12. Lojistik Danışma Merkezi 3
13. İskenderun Lojistik Konseyi 3
14. İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı ve Kongresi 3
15. Sonuç 3
1. GİRİŞ 3
1.1. Amaç ve Kapsam 3
1.1.1. Amaç 3
1.1.2. Kapsam 3
1.1.3 Mersin ve Samsun Lojistik Mastır Planları ile İlişkisi 3
2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ 3
2.1. Lojistik 3
2.1.1. Lojistiğin Tanımı 3
2.1.2. Lojistiğin Tarihçesi 3
2.1.3. Lojistiğin Unsurları ve Temel Prensipleri 3
2.1.4 Dış kaynak kullanımı 3
2.1.5. Geri Dönüş Lojistiği 3
2.2.Dünyada Lojistik 3
2.2.1. Küreselleşme ve Lojistik 3
2.2.2. Küresel Lojistikte Ulaşım Türleri 3
2.2.3. Dünya Taşıma Koridorları 3
2.2.3.1. Karayolu taşıma koridorları 3
2.2.3.2. Demiryolu taşıma koridorları 3
2.2.3.3. Denizyolu taşıma koridorları 3
2.2.3.4. Havayolu taşıma koridorları 3
2.3. Avrupa Birliği'nde Lojistik 3
2.4. Türkiye de Lojistik 3
2.4.1 Potansiyel ve Pazar 3
2.4.2. Lojistik Maliyetler 3
2.4.3. Lojistik Performans Endeksi 3
2.4.4. Outsourcing (Dış Kaynak Kullanımı) 3
2.4.5. Türkiye'deki Lojistik Şirketler 3
2.4.6. Türkiye'deki Lojistik Fırsatlar 3
2.5. Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Taşımacılık 3
2.6. Türkiye'de Taşımacılık Modları 3
2.6.1. Uluslararası ve Yurtiçi Karayolu Taşımacılığı 3
2.6.1.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı 3
2.6.1.2. Yurt içi Karayolu Taşımacılığı 3
2.6.2. Uluslararası ve Yurtiçi Demiryolu Taşımacılığı 3
2.6.3. Uluslararası ve Yurtiçi Denizyolu Taşımacılığı 3
2.6.4. Ro-Ro Taşımaları 3

2.6.5. Uluslararası ve Yurtiçi Havayolu Taşımacılığı 3
2.7. TR63 Bölgesinde Lojistik 3
2.7.1. Uluslararası Taşımacılık 3
2.8. TR63 Bölgesinde Yurtiçi Taşımacılık 3
2.8.1. Yurt İçi Karayolu Taşımacılığı 3
2.8.2. Yurt İçi Denizyolu Taşımacılığı 3
2.8.3.Yurt İçi Demiryolu Taşımacılığı 3
2.8.4. Yurt İçi Havayolu Taşımacılığı 3
2.9. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Projeden Beklentiler 3
2.10. Dünyada Lojistik Köy / Merkez Uygulamaları 3
2.10.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları 3
2.10.2. Lojistik Köy/Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri 3
2.10.2.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Yönetimi ve Organizasyon Yapısı 3
2.10.3. Bazı Lojistik Köy/Merkez Uygulamaları 3
3. MEVCUT DURUM ÇALIŞMASI 3
3.1.TR63 Bölgesinin Ekonomik Yapısı 3
3.1.1 Nüfus verileri 3
3.1.2.TR63 Bölgesinin eğitim durumu 3
3.1.3 İşgücü 3
3.1.4.Tarım 3
3.1.4.1 Tarım Sektörünün Bölge Ekonomisindeki Yeri 3
3.1.4.2.Tarımsal üretim 3
3.1.5.Sanayi 3
3.1.5.1. Sanayi kollarının mekansal yerleşimi 3
3.1.5.2. Organize sanayi bölgeleri 3
3.1.5.3.Küçük Sanayi Siteleri 3
3.1.6.Madencilik 3
3.1.7.Ulaştırma 3
3.1.7.1 Bölgesel demir yolu sistemi 3
3.1.7.2 Havayolu taşımacılığı ve altyapısı 3
3.1.7.3 Denizyolu altyapısı 3
3.1.8.Dış Ticaret 3
3.1.8.1 Bölge ihracatının yapısı 3
3.1.8.2 Bölge ithalatının yapısı 3
3.2 TR63 Bölgesel Kalkınma Hedeflerinde Lojistik Sektörünün Yeri 3
3.3 Bölge Komşularımızın Lojistik Bağlantıları 3
3.3.1. Lojistik sektörü açısından Suriye ulaştırma altyapısı ve dış ticaret istatistikleri 3
3.3.1.1 Dış ticaret ilişkilerinde Suriye'nin taraf olduğu ikili anlaşmalar 3
3.3.1.2 İthalat ve ihracat ilişkileri bakımından Suriye 3
3.3.2. Lojistik sektörü açısından Irak ulaştırma altyapısı ve dış ticaret istatistikleri 3
3.3.2.1 Kara Yolu Taşımacılığı 3
3.3.2.2 Demir Yolu Taşımacılığı 3
3.3.2.3 İthalat ve İhracat İlişkileri Bakımından Irak 3
3.3.3. Uluslararası Ticaret Açısından Cilvegözü ve Yayladağ Sınır Kapıları 3
3.4 Hatay ve Osmaniye İllerinde Ticari, Sanayi ve Lojistik Firmalar 3
3.4.1 Hatay ve Osmaniye İllerinde Hizmet Alan Ticari ve Sanayi Kuruluşları 3
3.4.1.1 Hatay 'da hizmet alan ticari ve sanayi kuruluşları 3
3.4.1.2 Antakya'da bulunan hizmet alan kuruluşlar 3
3.4.1.3 Osmaniye'de hizmet alan kuruluşlar 3
3.4.2 Hatay ve Osmaniye İlleri Lojistik Firmaları 3
3.4.2.1 İskenderun'da bulunan lojistik firmalar 3
3.4.2.2 Antakya'da bulunan lojistik firmalar 3
3.4.3 Osmaniye'de bulunan lojistik firmalar 3
3.5 Hatay ve Osmaniye'de Lojistik Odaklar 3
3.5.2. Limanlar 3
3.5.3 Demiryolu istasyonları 3
3.5.4 Hava taşıma terminalleri 3
3.5.5 Küçük sanayi siteleri 3
3.5.6 Haller 3
3.5.6.1 Antakya Sebze ve Meyve Hali 3
3.5.6.2 İskenderun Sebze ve Meyve Hali 3

3.5.6.3 Osmaniye Sebze ve Meyve Hali 3
3.5.7 Serbest Bölgeler 3
3.5.8 Antrepolar 3
3.5.9 TIR Garajları 3
3.6 İskenderun Lojistik Odakları 3
3.6.1 İskenderun Organize Sanayi Bölgeleri 3
3.6.1.1 İskenderun OSB 3
3.6.1.2 İskenderun OSB II 3
3.6.2 İskenderun Limanları 3
3.6.2.1 İskenderun TCDD Limanı 3
3.6.2.2 İsdemir Limanı 3
3.6.2.3 Assan Limanı 3
3.6.2.4 Denbirport Limanı 3
3.6.2.5 Yazıcı Demir Çelik Limanı 3
3.6.2.6 Orhan Ekinci Limanı 3
3.6.2.7 MMK&Atakaş Limanı 3
3.7 Antakya Lojistik Odakları 3
3.7.1 Antakya Organize Sanayi Bölgeleri 3
3.8 Osmaniye Lojistik Odakları 3
3.8.1 Osmaniye Organize Sanayi Bölgeleri 3
3.8.1.1 Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi 3
3.8.1.2 Osmaniye Kadirli Organize Sanayi Bölgesi 3
4. LOJİSTİK STRATEJİLER 3
4.1. Amaç 3
4.2. Vizyon ve Tanım 3
4.3. Taşımacılık Ve Lojistik Sektörüne Yönelik Uzun Dönem Stratejileri 3
4.3.1. Uluslararası Kuruluşlarca Tavsiye Edilen Stratejiler 3
4.3.1.1. Birleşmiş Milletler, OECD, UNCTAD, Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 3
4.3.1.2. Avrupa Birliği Tarafından Önerilen ve Uygulanan Stratejiler 3
4.3.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulusal Stratejiler 3
4.3.2.1. Dokuzuncu Yedi Yıllık Kalkınma Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 3
4.3.2.2. Türkiye Ulaştırma Ana Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 3
4.3.2.3. Türkiye Limanlar Mastır Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 3
4.3.2.4. TINA-T Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler 3
4.3.2.5. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulaştırma Bakanlığı Tarafından Uygulanan Stratejiler 3
4.4. Hatay - Osmaniye Ulaştırma Altyapısına Yönelik Stratejiler 3
4.5. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Yerel Stratejiler 3
4.6 İş Potansiyeli 3
4.6.1 Giriş 3
4.6.2 Lojistik Köy Kapasite Çalışması 3
4.6.3 Nüfus Oranına Göre Lojistik Köy Potansiyeli 3
4.6.4 Hatay ve Osmaniye İllerinde Sanayici ve Lojistik Şirketler Araştırması 3
4.7 Altyapı, Operasyon, Yönetim, Donanım, Hizmet Veinsan Kaynakları İhtiyaçlarının Saptanması ve İmkanlarının Değerlendirilmesi 3
4.7.1 Giriş 3
4.7.2 Sektörün mevcut durumu, ihtiyaçları, öneriler 3
4.7.2.1 Bölgedeki üst düzey kamu yöneticileri lojistiği vurgulamalıdır 3
4.7.2.2 Bölgede artacak iş kapasitesine destek verecek insan gücü yetiştirilmelidir 3
4.7.2.3 Bölge ulaşım altyapısının bağlantıları hızlı taşıma yapacak biçimde geliştirilmelidir 3
4.7.2.4 Bölgede depolama tesislerinin bir araya getirilip yeniden inşa edilmesi sağlanmalıdır 3
4.7.2.5 Limanlarda ve depolarda yüke uygun elleçleme ekipmanlarının kullanılması sağlanmalıdır 3
4.7.2.6 Haksız rekabetin engellenmesi amacıyla dernekleşme teşvik edilmelidir 3
4.7.2.7 Şirketlerin hizmet yelpazesinin genişletilmesi ve kalite artırımı için danışmanlık hizmeti alınması önerilmelidir 3
4.7.2.8. Sektörünün bilgi ihtiyacı için merkezler veya enstitüler kurulmalıdır 3
4.7.2.9 Bölgedeki lojistik potansiyel fuarlarla, ajanslarla tanıtılmalıdır 3
4.7.2.10 Bölgedeki lojistik odaklar geliştirilmelidir 3
4.8 Lojistik Mastır Planı GZFT Analizi 3
4.8.1 Güçlü Yönler 3
4.8.2 Zayıf Yönler 3
4.8.3 Fırsatlar 3

4.8.4 Tehditler 3
4.9. Sonuç 3
5. MASTIR PLAN 3
5.1. Giriş 3
5.2 İskenderun İhtisas Lojistik OSB Stratejileri 3
5.3 Hatay ve Osmaniye İllerinde Lojistik Köy ve Lojistik Merkez Alternatifleri 3
5.3.1. İskenderun Lojistik Köy Alternatif Alanları 3
5.3.1.1. 1 Numaralı Alan 3
5.3.1.2. 2 Numaralı Alan 3
5.3.1.3. 3 Numaralı Alan 3
5.3.1.4. 4 Numaralı Alan 3
5.3.1.5. 5. Numaralı Alan 3
5.3.2. Antakya Lojistik Üs Alanı 3
5.3.3. Osmaniye Lojistik Üs Alanı 3
5.4. Lojistik Köy Alternatif Alanları Genel Değerlendirmesi 3
5.5. Ekonomik Değerlendirme ve Ön Fizibilite Raporu 3
5.5.1 İskenderun Lojistik Köyü İnşaat Alan Büyüklükleri, Alan Gelişimi ve Maliyetleri 3
5.5.2 Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezi İnşaat Alan Büyüklükleri, Alan Gelişimi ve Maliyetleri 3
5.6. Lojistik Köy ve Merkez İşletme Modelleri 3
5.6.1. Lojistik Köylerde ve Lojistik Merkezlerde İşletme 3
5.6.2. Kuruluş İşlemleri 3
5.6.3. Yönetim Yapısı 3
5.6.4. Demir yolu Elleçleme Terminalleri 3
5.7. Lojistik Odakların Orta ve Kısa Vadede Gelişim Stratejileri 3
5.7.1. İskenderun Limanları 3
5.7.1.1. İsdemir Limanı ve OSB Çevresindeki İskeleler 3
5.7. 2. Organize Sanayi Bölgeleri 3
5.7.2.1. İskenderun Merkez Organize Sanayi Bölgesi 3
5.7.2.2. Diğer Organize Sanayi Bölgeleri Etkileşimi 3
5.7.3. Tır ve Kamyon Garajları 3
5.8. Hatay'da Lojistik Eğitimi 3
5.8.1. Giriş 3
5.8.2 Lojistik Sektörü İçin İş/Görev Tanımları 3
5.8.3. Hatay'da Lojistik Eğitiminin Mevcut Durumu ve Öneriler 3
5.8.4 Sonuç 3
5.9. Lojistik Danışma Merkezi 3
5.9.1. Amaç 3
5.9.2 İskenderun Lojistik Danışma Merkezi (İLDM)'nin Hizmetleri 3
5.9.3. İLDM'nin Yapılanması 3
5.10. İskenderun Lojistik Konseyi Ve Elektronik Lojistik Dergisi 3
5.10.1. Amaç 3
5.10.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Ulusal ve Yerel Dernekler 3
5.10.2.1. UTİKAD-Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği 3
5.10.2.2. UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği 3
5.10.2.3. RODER-Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği 3
5.10.2.4. LODER-Lojistik Derneği 3
5.10.2.5. TURKLIM-Türkiye Liman İşletmecileri Derneği 3
5.10.2.6. DTD-Demir yolu Taşımacılığı Derneği 3
5.10.2.7. TND-Türkiye Nakliyeciler Derneği 3
5.10.2.8. TR KARID-Türkiye Kargo, Kurye, Lojistik İşletmecileri Derneği 3
5.10.2.9. ARLOD-Araç Lojistikçileri Derneği 3
5.11. Lojistik Fuarı ve Lojistik Kongresi 3
5.11.1. Amaç 3
5.11.2. Lojistik Fuarı 3
5.11.3. Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2012 3
5.12. Eylem Planı 3
5.12.1.Gelecek 1 Yıl İçinde Kısa Dönem İş Planı 3
5.12.2. Gelecek 2-5 Yıl İçinde Orta Vade İş Planı 3
5.12.3. 5-20 Yıllık Uzun Dönem İş Planı 3
SONUÇLAR 3

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1 İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi 3
Şekil 2 Antakya OSB ve Lojistik Üs alanı 3
Şekil 3 Osmaniye OSB ve Lojistik Üs Alanı 3
Şekil 4 Lojistik Maliyetler 3
Şekil 5 Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması 3
Şekil 1. Sanayi Siciline Kayıtlı İşletmelerin Sektörlere Dağılımı (2009) (yüzde) 3
Şekil 2. Yeni Hatay Havaalanı Terminali 3
Şekil 3 İskenderun Sebze ve Meyve Hali görünüşü 3
Şekil 4. İskenderun TCDD Limanı görünüşü 3
Şekil 5. İskenderun Limanı 3
Şekil 6 İskenderun Limanı 2005-2009 Yılları Arası Kar- Zarar 3
Şekil 7. İsdemir Limanı Planı 3
Şekil 8. Assan Limanı 3
Şekil 9. Denbirport Limanı 3
Şekil 10. Orhan Ekici Limanı 3
Şekil 11. MMK&ATAKAŞ Limanı 3
Şekil 12. Türkiye İçin Çekirdek Ağ 3
Şekil 13. 2006 Yılı Hava yolu ve Deniz yolu Altyapısının TEN-T Yönergesine Göre Sınıflandırılması 3
Şekil 14. Çekirdek Ağ İçindeki Hava yolu ve Deniz yolu Projelerinin TEN-T Yönergesine göre Sınıflandırılması 3
Şekil 15. 2006 Yılı Demiryolu Altyapısı 3
Şekil 16. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demiryolu Projeleri 3
Şekil 17. 2006 Yılı Karayolu Altyapısı 3
Şekil 18. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri (2020) 3
Şekil 19 Çekirdek Ağ'da Yer Alan Karayolu Projeleri (2020) 3
Şekil 20. Kara yolu Öncelikli Projeler 3
Şekil 21 Hatay-Osmaniye Karayolu Şebekesi 3
Şekil 22. Hatay-Osmaniye Demiryolu bağlantısı 3
Şekil 23. İskenderun Kıyı Bölgesi Çevre Düzeni Nazım İmar Planı 3
Şekil 24. Lojistik Köy Alternatif Alanları 3
Şekil 25. 1 Numaralı Alternatif Alanın Konumu 3
Şekil 26. 1 ve 2 Numaralı Alternatif Alanların Çevre Düzeni Planındaki Kullanımları 3
Şekil 27. 2 Numaralı Alternatif Alanın Konumu 3
Şekil 28. 3 Numaralı Alternatif Alanın Konumu 3
Şekil 29. 3 Numaralı Alternatif Alanın Çevre Düzeni Planı Kararı 3
Şekil 30. 4 Numaralı Alternatif Alanın Konumu 3
Şekil 31. 4 Numaralı Alternatif Alanın Çevre Düzeni Planı Kararı 3
Şekil 32. 5 Numaralı Alternatif Alanın Konumu 3
Şekil 33. 5 nolu Alternatif Alanın Çevre Düzeni Planı Kararı 3
Şekil 34. Antakya OSB ve Lojistik Üs Alanı 3
Şekil 35. Antakya OSB nin Çevre Düzeni Planındaki Konumu 3
Şekil 36. Osmaniye OSB ve Lojistik Üs Alanı 3
Şekil 37. Bir Lojistik Şirketinin Fonksiyonları 3

ÇİZELGELER DİZİNİ

Tablo 1. Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler 3
Tablo 2 Hatay ve Osmaniye Bölgesi İçin Strateji Önerileri 3
Tablo 1. Kurumsal Olmayan Sivil Nüfusun Yıllara Göre İşgücü Durumu (15+ yaş) 3
Tablo 2. TR63 Düzey 2 Bölgesi'ndeki Organize Sanayi Bölgeleri (2010) 3
Tablo 3. TR63 Düzey 2 Bölgesi'ndeki Küçük Sanayi Siteleri (2010) 3
Tablo 4. Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İllerinin İhracat ve İthalat Verileri (Bin$) 3
Tablo 5. 2009-2010 Yılı İhracat Oranları 3
Tablo 6. 2009-2010 Yılı İhracat Yapılan Ürünler 3
Tablo 7. 2009-2010 Yılı İthalat Oranları 3
Tablo 8. Türkiye-Suriye Dış Ticaret Değerleri (1000 Dolar) 3
Tablo 9. Türkiye-Irak Dış Ticaret Değerleri (1000 Dolar) 3
Tablo 10. Türkiye'nin Irak'a En Fazla İhraç Ettiği 10 Ürün (1000 Dolar) 3
Tablo 11. Türkiye'nin Irak'tan En fazla İthal Ettiği On Ürün (1000 Dolar) 3
Tablo 12. İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı İhracatlarına ve İstihdamlarına Göre Öne Çıkan Firmalar 3
Tablo 13. Antakya Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Büyük Firmalar 3
Tablo 14. Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı İhracat ve İstihdamına Göre Büyük Kuruluşlar 3
Tablo 15. İskenderun'da Bulunan Lojistik Firmaları 3
Tablo 16. Antakya Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Uluslararası Taşıma Yapacak Ölçekte Kapasiteye Sahip Firmalar 3
Tablo 17. Organize Sanayi Bölgeleri 3
Tablo 18. Bölge Limanlarının 2008-2010 Yük Elleçleme Miktarları 3
Tablo 19. TR63 Bölgesi Küçük Sanayi Siteleri 3
Tablo 20. İskenderun Gümrük Müdürlüğüne Kayıtlı Antrepolar 3
Tablo 21. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne Bağlı Antrepolar 3
Tablo 22. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne Bağlı Antrepolarda Bulunan Malzeme Cinsi ve Miktarı (2010) 3
Tablo 23. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne Bağlı Antrepolarda Geçici Depolama İşlemi Gören Ürünler (2010) 3
Tablo 24. İSDEMİR Gümrük Müdürlüğü (2010) 3
Tablo 25. 2010-2011 Yıllarında Antrepo Kullanım Değerleri 3
Tablo 26. İskenderun OSB'de Faaliyet Gösteren Firmalar 3
Tablo 27. İskenderun Limanı Gelecekteki Beklenen İş Kapasitesi 3
Tablo 28. Antakya Organize Sanayi Bölgesin De Yer Alan Firmalar 3
Tablo 29. Yurt İçi Yolcu Taşımacılığı Performansı 3
Tablo 30. Uluslararası Hava Yolu Yolcu Taşımacılığı Performansı 3
Tablo 31. Yurt İçi Yük Taşımacılığı Performansı 3
Tablo 32. Ulaşım Türüne Göre Toplam İthalatın ve İhracatın Dağılımı 3
Tablo 33. Mevcut Demir yolu Sistemi Güzergâh ve Uzunluk Bilgileri 3
Tablo 34. Yeni Yapılması Planlanan Demir yolu Güzergâh ve Uzunluk Bilgileri 3
Tablo 35. Çekirdek Ağ İçinde Yer Alan Kara yolu Güzergâhları 3
Tablo 36. Strateji Toplantısı Sonuçları 3
Tablo 37 TR63 illerindeki GSYİH / Türkiye GSMH (yüzde) 3
Tablo 38. İhtisas Lojistik OSB'de Yer Almak İsteyen Kuruluşlara Yapılan Anket 3
Tablo 39. Lojistik Organize sanayi Bölgesinde Yapılan Anket Sonuçları 3
Tablo 40. İskenderun Bölgesi için Strateji Önerileri Sıralaması 3
Tablo 41. Alan Değerlendirme Toplantısı Katılımcıları 3
Tablo 42. Alanların Karşılaştırılması 3
Tablo 43. İskenderun Lojistik Köyünde Yer Alacak Fonksiyonlar, Alan İhtiyaçları ve Maliyetleri 3
Tablo 44. Antakya Lojistik Merkezde Yer Alacak Fonksiyonlar, Alan İhtiyaçları ve Maliyetleri 3
Tablo 45. Osmaniye Lojistik Merkezde Yer Alacak Fonksiyonlar, Alan İhtiyaçları ve Maliyetleri 3
Tablo 46. Mustafa Kemal Üniversitesi,Pirinçlik Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı (1.Örgün) 3
Tablo 47. Mustafa Kemal Üniversitesi,Reyhanlı Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı 3
Tablo 48 . Mustafa Kemal Üniversitesi,Antakya Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı 3

YÖNETİCİ ÖZETİ

1. Amaç

Bu rapor, Hatay ve Osmaniye illerimizin bölgesel kalkınmasında lojistik sektörünün geliştirilmesi yoluyla bölge ekonomisine, sanayisine ve ticaretine destek verilmesi amacıyla hazırlanmıştır. Doğu Akdeniz'de biten uluslararası taşıma koridorlarında ağırlıklı olarak İskenderun'un bir lojistik üs olması, Antakya ve Osmaniye ile birlikte çalışacak, sinerji yaratacak bir alt yapının kurulmasını kapsamaktadır. İskenderun'un ulusal ve uluslararası taşımacılıkta pazar payının arttırılması, bölgedeki rekabet gücünün geliştirilmesi ve Doğu Akdeniz'de önemli bir hub limanı olması hedeflenmiştir. Lojistik alt yapının kurulması amacına yönelik gerekli yatırımların planlanması, ulaştırma altyapılarının iyileştirilmesi için gereken önlemlerin alınması ve bu amaca yönelik lojistik odaklar arasındaki işbirliğinin ve tanıtım faaliyetlerinin yerine getirilmesi amaçlanmıştır. Hazırlanan Mastır Planı kapsamında bu amaçlara ulaşılabilmesi için İskenderun'da büyük ölçekli, depolama fonksiyonlarının ağırlıklı olarak yer aldığı, demiryolu bağlantılı, liman havzası içinde bir Lojistik Köy (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) düşünülmüştür. Buna destek verecek şekilde Antakya'da depolama fonksiyonları daha az tutulmuş, daha ziyade yük aktarma operasyonuna dönük, demiryolu bağlantısı olmayan, intermodal taşımanın yer almadığı bir lojistik merkez (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) oluşumu ele alınmıştır. Kuzey bölgesinde ise Osmaniye merkezli, depolama kapasitesi sınırlı, liman hinterlandı içinde olmayan, buna karşılık demiryolu bağlantısı olan ikinci bir lojistik merkez (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) daha hedeflenmiştir.

Sunulan çalışmanın amaçları şunlardır:

- Bölgede henüz bilinmeyen lojistik sektörü konusunda bilinçlenme çalışmasına başlamak
- İlgili taraflar arasında dil birliği ve anlayışı sağlamak,
- Lojistik ile ilgili küresel stratejileri, AB Stratejilerini ve ulusal stratejileri derleyerek yerel stratejilerin belirlemek,
- Lojistik Köy ve Lojistik Merkezlerin gerekliliğini ortaya koymak,
- Bölgede aktif halde bulunan lojistik odakları belirlemek,
- İntermodal taşımacılık alt yapısını oluşturmak,
- Lojistiğin gelişmesi için eğitim dâhil bölge ihtiyaçlarını belirlemek,
- Lojistik Köy ve Lojistik Merkezlerin alternatif alanlarını ve işletme modellerini belirlemek.

2. Mevcut Durum

Hatay ve Osmaniye bölgesindeki mevcut durumu belirlemek için, Dünya ölçeğinde lojistik sektörünün durumunu anlamak gerekmektedir. Küresel lojistik rakamları bizlere Türkiye'de ölçeklerin çok küçük olduğunu ve henüz küresel ticarette avantaj yaratacak büyüklüğe ulaşmadığımızı göstermektedir. Rekabet edebilmek için daha büyük ölçekli ve daha bilinçli, planlı adımlar atmamız, iş yapma ölçeklerini büyütmemiz ve hatasız bir sistemde çalışmak için akademik ve endüstriyel tecrübemizi arttırmamız gerekmektedir.

Taşımacılık lojistiğin olmazsa olmaz koşuludur. Taşımanın hızlı, hatasız ve güven içinde yapılması için, içinde olduğumuz taşıma koridorlarını geliştirilmemiz, alt yapılarını iyileştirmemiz ve taşıma koridorlarının kullanımı arttırarak şirketlerde ölçek büyütme yaratmamız gerekmektedir. Bu yolla maliyetlerin düşürülmesine ve kalitenin arttırılmasına çalışmamız hedeflenmektedir. İskenderun uluslararası taşıma koridorlarında, özellikle doğu-batı koridorunda yer alan bir coğrafi konumdadır. Akdeniz üzerinden denizyolu ile gelen ürünlerin kara kıtamız üzerinden, karayolu ve demiryolu ağırlıklı taşınması önem kazanmıştır. Bunun için ürünlerin aktarılmasında, yani intermodal taşımacılıkta, Güney Akdeniz'de özellikle İskenderun Limak Limanı, bu taşıma koridorlarında yer almasından dolayı önem kazanmaktadır. İskenderun bölgesi, karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşıması veya bunların kombinasyonu açısından farklı taşıma modlarının birleştiği intermodal terminale ihtiyaç duymaktadır.

Avrupa Birliği ile aynı gümrük birliği içinde yer alan ve ileride tam üye olmak yolunda çalışmalar yapmakta olan ülkemizin, AB ile ticareti, İskenderun, Antakya, Osmaniye bölgelerindeki lojistik alt yapı ile ele alınmalıdır. Dış ticaretimizin büyük bir bölümünü gerçekleştirdiğimiz Avrupa ülkeleri ile olan ticaretimizin, dolayısıyla taşı-

mamızın İskenderun'daki limanlardan geçirilmesi bölge potansiyelini arttıracaktır. 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 İskenderun bölgesi için bu potansiyel söz konusudur.

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 ve uluslararası taşımada kapasitelerin büyümesi, taşımaların, belirlenmiş taşıma koridorları üzerinden yapılması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Konteynır taşımacılığının hızla yayılması limanların önemini artırmış ve artan liman kapasitelerinin art alan 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, gelecekte tam üyesi olma yönünde çaba sarf ettiğimiz Avrupa Birliği bünyesindeki lojistik de ele alınmıştır. Gelecekte yapacağımız uyum çalışmalarında lojistik ana görüşme konusu olacaktır. Hatay ve Osmaniye'nin uzun dönem gelişme planları, AB'nin lojistik konusundaki beklentileri ile uyum sağlamak durumundadır. AB lojistik çalışmaları 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

Doğu-Batı hattında veya Kuzey-Güney hattında ülkemizden geçen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşıma için aktarma merkezleri oluşturulması küresel hedefler arasındadır. Bunun sağlanması amacıyla limanların ve gümrüklerin düzenlenmesi ve geniş depolama olanakları ile desteklenmiş lojistik köylerin kurulması da öngörülmektedir. Bu amaçla, İskenderun'da bir lojistik köy, Antakya ve Osmaniye'de 2 adet lojistik merkez 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 kiracısıdırlar. 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 gerçekleşmelidir.

Bugün Avrupa'da, lojistik merkezlerin oluşumu üç temel dayanağa oturtulmuştur. Bu dayanaklar; altyapı ras-

yonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi, ulaştırma kalitesinin artırılması ve intermodal taşımacığın 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, dolaysıyla 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 mastır plan hazırlanması,
- Her alternatif için fayda–maliyet analizlerinin gerçekleştirilmesi,
- Bölgeden toplanan potansiyel ve öneriler üzerinde çalışılması.

Tablo 1. Lojistik Merkezlerde Verilen Hizmetler

Ulaştırma	**Yük Elleçleme**	**Depolama**	**Katma değerli 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
Intermodal			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	Hukuksal hizmetler	Havayolu idaresi
Petrol istasyonları	Üniversiteler	İş gücü temin	Gümrükler
	Telekomünikasyon	Yemek tedariği (catering)	Belediyeler
		Tesisiler	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 yeterli rezerv alanına sahip olmalıdır.

Lojistik merkezler, büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak yerlerde konuşlanmalıdır. İskenderun, Osmaniye ve Antakya için de, önerilen lokasyonların şehirlerin 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. İskenderun gibi şehir merkezinde kalmış bir limana yakın olmak yerine, ana arterle kolay ulaşılabilecek bir konuşlandırma daha uygundur. Antakya ve Osmaniye'de ise otoyollarla veya çift bölünmüş yollarla ulaşmak tercih nedenidir.

Büyük şehirlerde, son müşteriye yakın yerlerde konuşlanmış birkaç lojistik merkez ve/veya dağıtım alternatifleri ağı söz konusu olabilir. Bu durumda, lojistik merkezin büyük bir ulaşım kesişim noktasına (node) 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.

5. Eğitim

Özellikle İskenderun bölgesinde, mastır plan uygulaması ile gelişecek olan lojistik sektörünün, yetişmiş (eğitimli), kalifiye eleman ihtiyacının da karşılanması gerekmektedir. Bunun sağlanması ancak lojistik sektöründe çalışacak elemanların hangi seviyede bilgilenmeleri gerektiğine bağlıdır. Lojistik kendi içinde karmaşık bir içeriğe sahiptir. Verilecek teorik ve pratik eğitimler, iş birliği halinde sektör protokolleri çerçevesinde düzenlenecektir. Mustafa Kemal Üniversitesinin büyük katkısı beklenmelidir.

Ana başlıkları ile lojistik sektöründe gereken bilgi şu şekilde gruplanmıştır:

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

6. Ekonomi ve Lojistik Sektörü

Teknoloji hızla değişmekte ve kapasiteler büyümektedir. Dünya Bankası'nın ve Dünya Ticaret Örgütü'nün çalışmalarıyla, dış ticaret ve yatırımların serbestleştirilmesi, gelişmekte olan ülkelerin büyüme ve yoksulluğu azaltma konusunda küresel piyasalardan yararlanabilmeleri için yeni fırsatlar sunulmaktadır. Bu fırsatlardan fayda sağlanması büyük ölçüde, firmaların ürünlerini hızlı ve uygun biçimde, ucuz ve zamanında son kullanıcıya ulaştırma kabiliyetlerine bağlıdır. Bu da, düzgün hizmet üreten lojistik sektörünün varlığı ile mümkündür. Buna ilave olarak, maliyetler ile satış fiyatı arasındaki fiyat farkı, verimli çalışan lojistik firmaları ile sağlanabilmektedir. Maliyetlerin düşürülmesi, tüketiciye olan maliyetleri olumlu etkilemektedir. Ayrıca, etkin işleyen lojistik sektörü, rekabet gücünü de olumlu yönde etkilemekte, sektör emek yoğun bir nitelik taşıdığından dolayı, istihdama desteği de yüksek olmaktadır.

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

Ülkemizde de 2010 yılı GSMH'si 720 Milyar Amerikan Dolarının üzerinde olarak belirlenmiştir. Toplam lojistik potansiyelimizin 87 Milyar $'in 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 58 Milyar $'lık bir milli potansiyel kalmaktadır. Sektörde ve lojistik hizmet süreçlerinde görev yapan şirketlerin yaklaşık cirosu, yani lojistik pazarı, 20 milyar Amerikan Doları olarak öngörülmekte olup; lojistik hizmetlerin dış kaynak kullanım oranı %30 olarak varsayılmaktadır. Bu oran, büyük ölçekli şirketlerde % 40 ortalamasında gerçekleşirken; KOBİ ölçeğindeki firmalarda henüz %20'yi aşamamıştır.

Ülkemizde, lojistik potansiyelini arttıran faktörler arasında; küresel ekonomik gelişme, hızlı nüfus artışı, yeni ürünlerin pazara sunulması, küresel ticaretin artması, tüketim ve satın alma alışkanlıklarımızın değişmesi, rek-

lam 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 satın alma yolu ile ülkemize gelmesi, tüketimin Anadolu'ya yayılması ile lojistik hizmetlerin de Anadolu'ya yayılması ve zincir mağaza satışlarındaki artışlar öne çıkmaktadır.

7. Stratejiler

Hatay ve Osmaniye Lojistik Stratejik Planı hazırlanırken, bu iller için uygulanan taşımacılık ve lojistik stratejilerinin bir vizyona sahip olması istenmiştir. Vizyon olarak "Hatay'ı ülkemizin kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak." hedeflenmiştir.

Bu vizyona ulaşmak için, öncelikle Hatay ve Osmaniye için uygun stratejilerin yerel paydaşlarca belirlenmesi gerekmiştir. Bu stratejilerin, Türkiye'nin merkezi yönetimi tarafından kabul edilmiş stratejilere de uygun olması zorunluluğu söz konusudur. AB'ye uyum çalışmaları içinde olan ülkemizde taşımacılık ve lojistik stratejileri de AB'ye uygun hazırlanmak durumundadır. AB'de bölgesel stratejilerini hazırlarken, Birleşmiş Milletlerin küresel bakış açısının dışına çıkmamıştır. Bu nedenle, tersine bir hiyerarşi ile küresel, AB'ye yönelik, Milli ve Bölgesel stratejiler belirlenmek durumundadır.

Lojistik stratejileri, AB tarafından daha da detaylandırılmış ve uygulanabilecek hedefler buna bağlı olarak belirlenmiş, Beyaz Kitap ve Mavi Kitap olarak yayımlanmıştır.

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

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

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

- Türkiye, Doğu Akdeniz'de 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.
- Karadeniz - Akdeniz yük koridoru oluşturulacaktır.
- Limanlarımızın lojistik merkez olması için kara ve demiryolu bağlantıları sağlanacaktır.
- Kısa mesafe deniz taşımacılığı geliştirilecektir.
- Mevcut limanlarımızda çağdaş teknolojinin uygulanması sağlanacaktır.
- Akdeniz bölgesinde yeni konteynır 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 ölçümleme 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 Bölgeler Kanunu'nun kapsamı içine lojistik şirketler de dâhil 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 alınmış ve incelenmiştir. Yerel stratejiler, İskenderun'da çok sayıda 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 mastır plan içeriğine göre gruplanmıştır. Farklı alt başlıklarla ortaya çıkan stratejiler katılımcılar tarafından önem sırasına konulmuş ve şu sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 2 Hatay ve Osmaniye Bölgesi İçin Strateji Önerileri

Önem Sıralaması	**Hatay ve Osmaniye Bölgesi İçin Strateji Önerileri**
1	İskenderun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, yani Lojistik Köy kurulmalıdır.
2	Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan İskenderun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
3	İskenderun Limanları giriş ve çıkış trafiği rahatlatılmalıdır.
4	İskenderun şehir içi ulaşımı mastır planı hazırlanmalıdır.
5	Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.
6	Şehrin artık bir metropol/anakent haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır.
7	Lojistik köy planlaması yapılırken çevre yönetim sistemi de düşünülmelidir.
8	Gümrük İdaresi'nin, liman ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışması sağlanmalıdır.
9	İskenderun'a gelen demiryolu ve sinyalizasyon alt yapısı iyileştirilmelidir.
10	Akdeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.
11	Karayolu trafiğini rahatlatacak raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi genişletilmelidir.
12	İskenderun ve Osmaniye'deki demiryolları kapasite, hat, vagon ve ekipman açısından eksiksiz hale getirilmelidir.
13	Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman sağlanmalıdır.
14	Adana Antakya karayolları iyileştirilmelidir.
15	Demiryollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.
16	Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.
17	Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır.
18	Samsun İskenderun Demiryolu hattı projesi hızlandırılmalıdır.
19	İskenderun E5 karayolunun araç trafiği iyileştirilmeli, sinyalizasyon düzeltilmelidir.
20	Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.
21	Ro-La taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.
22	Lojistik Danışma Merkezi kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
23	Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.
24	Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.
25	Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölümler açılmalıdır.
26	Hatay'a üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için, bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.
27	Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır.
28	İlçelerde tarımsal amaçlı depolar ve soğuk hava tesisleri kurulmalıdır.
29	Hatay Havaalanı, yük elleçlemeye uygun olacak şekilde genişletilmelidir.
30	Kısa mesafe deniz taşımacılığı için İskenderun, merkez haline getirilmelidir.
31	Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir.
32	Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.
33	Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.
34	Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir.
35	Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
36	İskenderun Antakya demiryolu hattı inşa edilmelidir.
37	Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.
38	DOĞAKA ve KOSGEB'in lojistik sektörüne destekleri arttırılmalıdır.
39	Mustafa Kemal Üniversite'nde, lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
40	Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.

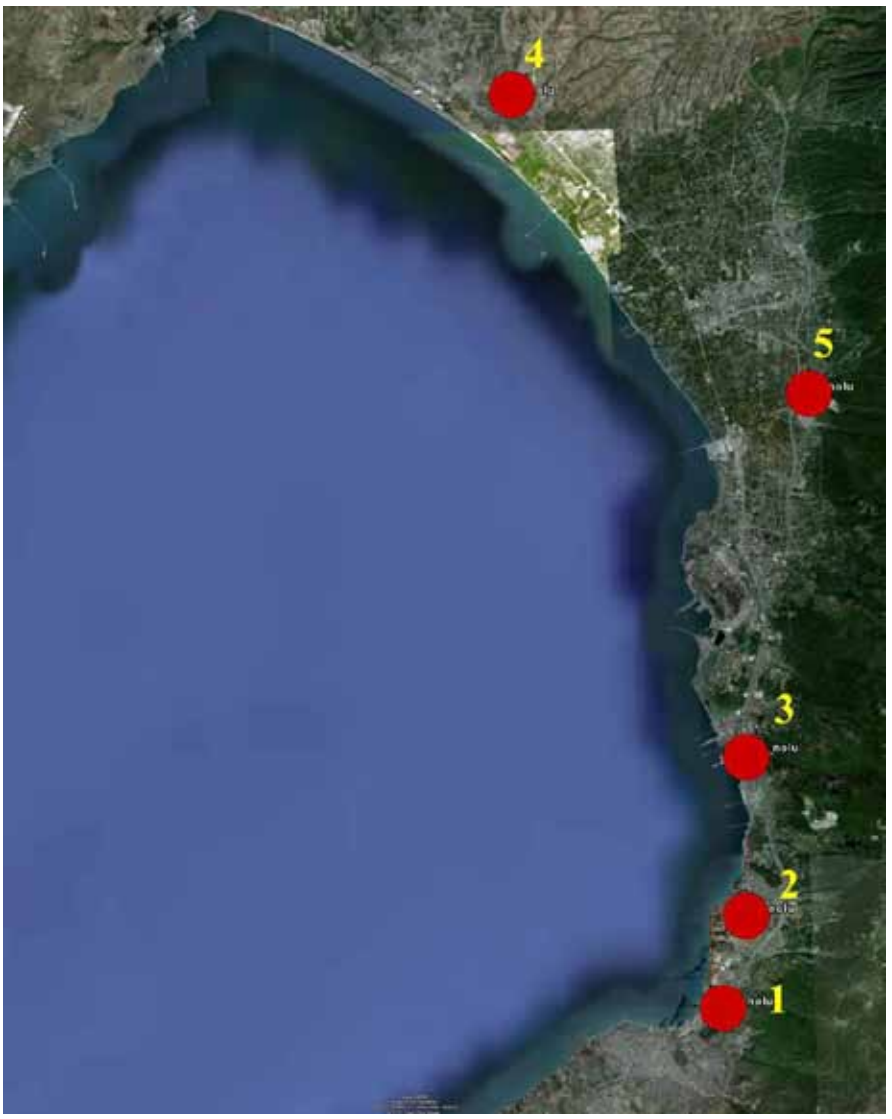
8. Mastır Plan

Mastır plan, bu raporun son bölümüdür. Bu bölümde mevcut durum üzerine inşa edilecek yeni projelerle, hedefe ulaşacak bir çalışma rotasının belirlenmesi amaçtır. Hatay ve Osmaniye'de tüm lojistik fonksiyonların koordinasyonunu sağlayacak olan Lojistik Köy'ün yeri, ölçeği, içeriği, yatırım ve işletme yapısı belirlenmiştir; Lojistik Köy'ün bu hizmetlerinden olumlu etkilenecek olan İskenderun bölgesi limanları, öncelikle iyileştirilecek odak olarak görülmüştür. Sektöre katkıda bulunacak olan İskenderun Lojistik Danışma Merkezi (İLDM) kurulması da mastır plan içine dâhil edilmiştir. Lojistik sektörü gibi çok sayıda derneğin ve farklı iş gruplarının bulunduğu bir sektörde, tüm aktörler arasında koordinasyonu sağlayabilecek, ortak bilgiyi toplayarak paylaşıma sunacak bir Lojistik Konseyi (İLK) de gündeme getirilmiştir. Bölgesel lojistik potansiyelin değerlendirilmesi amacıyla bir Uluslararası Lojistik Fuarı ve Kongresi de planlanmıştır. Mastır plana konu edilen çalışmalar birbirinden bağımsız olup birleştiricilik unsuru taşımaktadır.

9. Lojistik Köy (İskenderun İhtisas 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 5 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 5 lokasyon, aşağıda yer verilen harita üzerine yerleştirilmiş, yapılan fayda-maliyet analizleri çerçevesinde uygun veya uygunsuz özellikleri ortaya konulmuştur.



Şekil 1 İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi

Bu alanların özellikleri şu şekildedir,

Olumlu Yönleri:

- OSB'ye 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
- Zeminlerin farklı özellikler göstermesi
- Arazilerin kamulaştırılmasında geçecek sürecin fazla uzayabilmesi

1 Nolu Alan

Bu alan, İskenderun Limanı'nın hemen doğu kısmında bulunan Silahlı Kuvvetlere ait bakım fabrikasının yer aldığı alandır. Alanın genişliği yaklaşık 1.500 dönümdür. Bu alan ulaşım altyapısına erişilebilirlik açısından oldukça avantajlı konuma sahiptir. Alanın güneybatı köşesi liman ana giriş kapısın hemen karşısında bulunmakta, alanın batı sınırından sahil yolu doğu sınırından ise TEM otoyolu geçmektedir. Alanın hemen kuzeyinde ise otoyol giriş bağlantısı ve gişeleri yer almıştır. Limanın içinden geçen demiryolu hattı bu alana da çok yakın olup, 1 km den az bir bağlantı ile alan demiryolu erişimine kavuşabilecektir. Alandaki eğim düze yakın, % 5'in altında olup, gayet uygundur.

Bu alan, Şekil 3'ten de izlenebileceği üzere, 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda (ÇDNİP) Lojistik Köy Gelişim Bölgesi kullanımına ayrılmıştır. Bu açıdan bakıldığında herhangi bir plan değişikliği gerektirmeyecektir. Alanın kamuya ait olması ilave bir kamulaştırma maliyeti gerektirmeyecektir. Öte yandan, Ordu bakım fabrikasının bir başka lokasyona nakledilmesi ve arazinin lojistik köy tüzel kişiliğine devredilmesi bir miktar zamana ihtiyaç duyacaktır. Alanın önemli bir kısmı deniz kotu altında olup, ıslak alan niteliğindedir ve zemin suyu yüksektir. Bu durum, hem yapılaşma ve toprak işleri maliyetini yükseltecek, hem de sulak alan olması nedeniyle Çevre Bakanlığından özel izin gerektirecektir.

2 Nolu Alan

Bu alan, 1 nolu alanın hemen kuzey bölgesinde yer alan ve sınır taburunun yerleşik olduğu askeri alandır. Alanın genişliği yaklaşık 3.100 dönüm civarındadır. Alan alçak yükseklikli bir tepe üzerinde yer alıyor olsa da, eğim fazla değildir (% 6'in altındadır). Alan sahil karayolu ve Tem otoyolu arasında yer almaktadır. Sahile paralel giden demiryolundan buraya kolayca bağlantı sağlamak mümkündür. Liman ana giriş kapısında olan karayolu uzaklığı da 3 km civarındadır. Askeri birliğin bir başka alana transferi veya kısmen kullanımı zaman gerektirecek olmasıdır. Alanın bir kısmının tepelik olması nedeniyle demiryolu bağlantısını bir miktar uzatmak gerekebilir.

3 Nolu Alan

Bu alan Sarıseki Beldesi sınırları içinde yer almakta olup, İskenderun Organize Bölgesinin bitişik güney alanıdır. Bu alan da E5 olarak anılan sahil yolu ve TEM otoyolu arasında kalmaktadır ve sahilden geçen demiryoluna oldukça yakındır. İskenderun Limanı'na karayolu mesafesi yaklaşık 10 km. dir. Bu bölgede yaklaşık 600 dönümlük bir boş alan mevcuttur. Geriye kalan yaklaşık 500 dönümlük alan, Sarıseki Beldesi'nin meskûn alanıdır. Bu meskûn alanın endüstri bölgeleri arasında kalmış olmaktan ötürü sağlıksız bir yerleşim alanı olduğu ve yerel yönetimlerce tasfiye edilmek istendiği belirtilmiştir. Bu bölgedeki boş alanların önemli kısmı kamu mülkiyetinde olup, meskûn alanlar ise özel mülkiyettedir. Bu alan yeterli gelişim alanına sahip değildir, Sarıseki yerleşimlerinin tasfiyesi (mali ve hukuksal açıdan) sorunlu olabilecektir. Zemin suyu yüksek ve zemin yapısı gevşek olup, yapılaşma maliyetlerini yükseltebilecektir.

4 Nolu Alan

Bu alan, Dörtyol/Erzin Bölgesindeki Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait yaklaşık 2.400 dönümlük bir alandır. İskenderun Limanı'na karayolu mesafesi 37 km. dir. Demiryolu alanın doğu sınırından geçmekte olup, düz bir arazidir. Buna karşın, otoyola erişim 7 km. dir. Alanın tamamı kamu mülkiyetinde olduğundan ilave kamulaştırma maliyeti gerektirmeyecektir. Bu alan 49 yıllığına bir özel firmaya kiralanmıştır ve ÇDNİP'de Enerji Lojistik Gelişim ve İleri Teknoloji Alanı plan değişikliği gerektirecektir. İskenderun'a, sanayi bölgelerine ve limana 37 km uzaklığındadır.

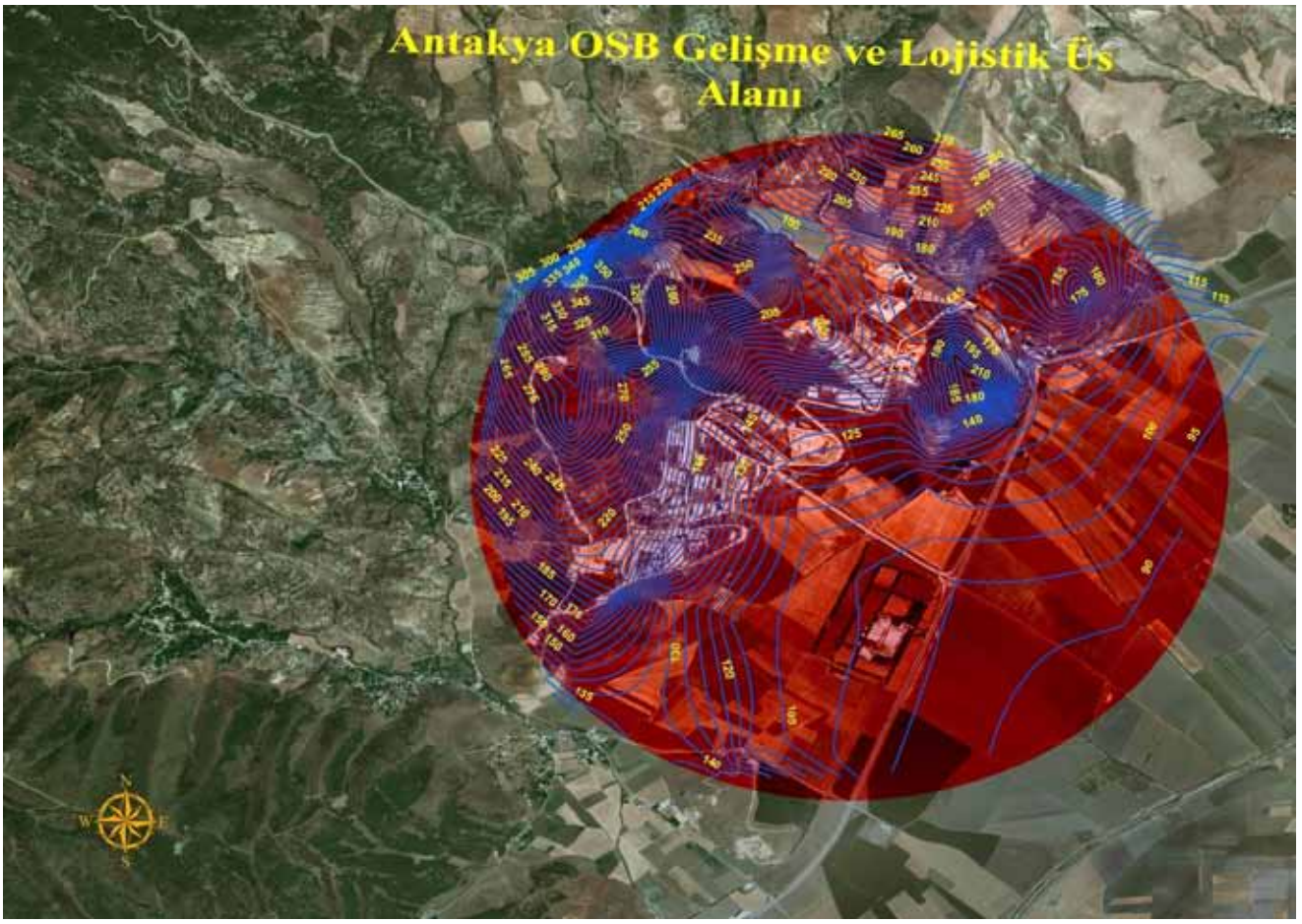
5 Nolu Alan

Bu alan Payas Bölgesi'nde olup, otoyol inşaatı sırasında taş ocağı olarak kullanılmıştır. Alanın demiryolu hattına kuş uçuşu mesafesi 3 km, liman girişine uzaklığı ise karayolu ile 15 km.dir. Alan otoyolun hemen doğusunda bulunmaktadır. Bu alanda yaklaşık 350 dönümlük bir kamu arazisi olduğu belirtilmiştir ve geri kalanı için kamulaştırma gerektirmektedir. Etrafının boş olması gelişmesine olanak verecektir. Ancak, arazinin taş ocağı olarak kullanılmış olması ve zemininin sert olması toprak işlerinin maliyetini yükseltecektir. ÇDNİP'de Çöp Toplama Alanı olarak belirlenmiş olup, plan tadilatı gerektirecektir. Demiryoluna yaklaşık kuş uçumu 3 km olup, görece uzun bir bağlantı gerektirecektir.

Antakya Lojistik Üs Alanı

TR63 Bölgesinde gelişmesi umulan lojistik aktiviteler, İskenderun Limanı'nı merkez almak üzere İskenderun merkezde bir lojistik köy kuruluşunu gerektirmekle birlikte, Antakya ve Osmaniye kent merkezlerinde de birer lojistik üs kurulmasını da önermektedir. Bu lojistik üsler, alan ve sunulacak hizmetler itibariyle, İskenderun Lojistik Köyü kadar geniş ve kapsamlı olmamakla birlikte, Lojistik köy ile olacak aktivitelerin konsolidasyonu ve organizasyonu fonksiyonlarını üstlenecektir. Seçim yapılırken ele alınan faktör; Antakya'da OSB'lerin hâlihazırda karar verilmiş gelişme alanlarında olması, hem kent ulaştırma altyapısında önemli kapasiteler kullanan tır ve kamyon trafiğini, şehir dışına taşıyacak, hem de OSB'lerin ihtiyaç duyduğu lojistik hizmetleri yakından sunabilmeleridir.

Antakya OSB mevcut alanın doğu ve kuzeyinde (İskenderun yoluna kadarki) yaklaşık 5.500 dönüm civarında bir gelişmeyi öngörmektedir.



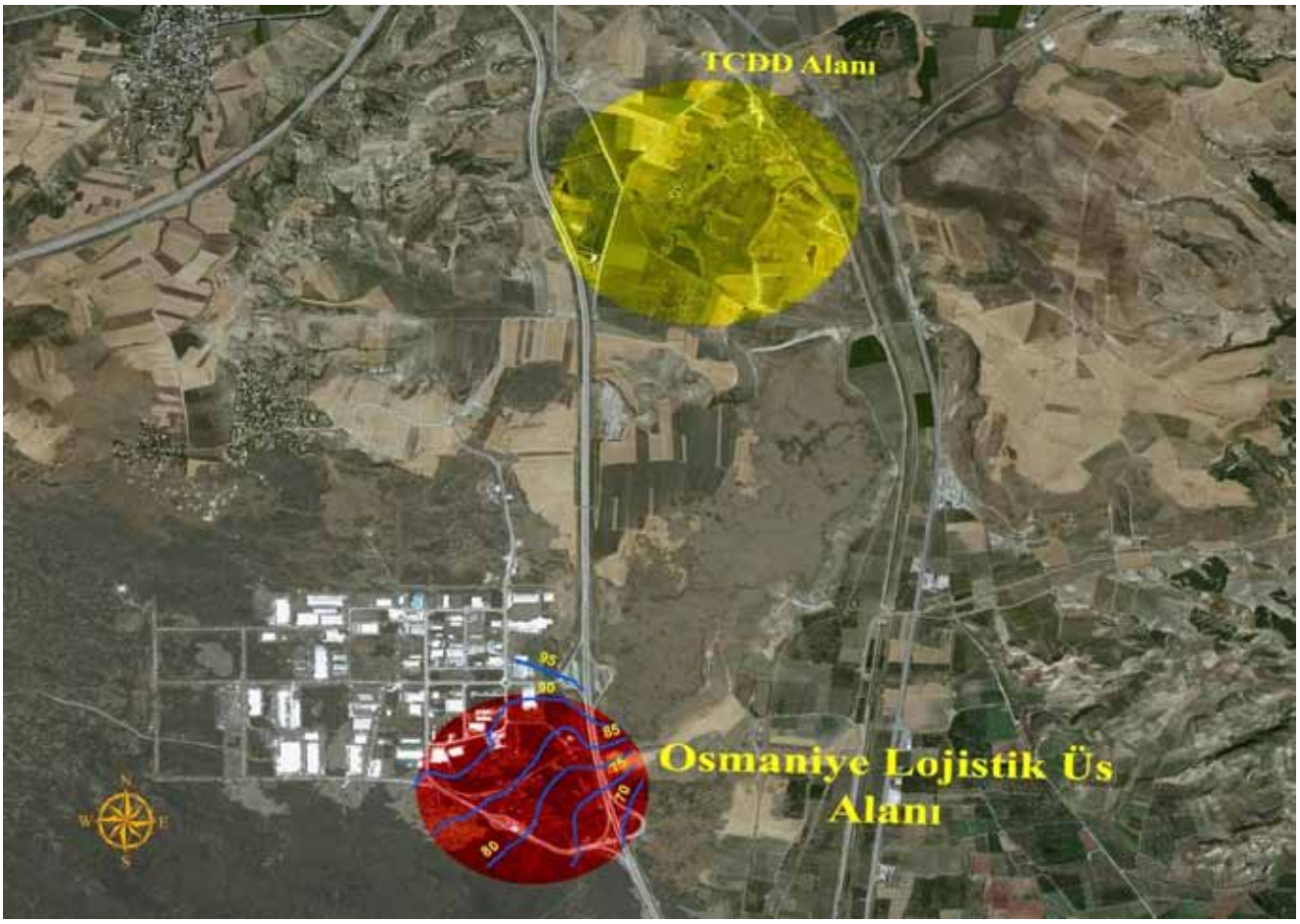
Şekil 2 Antakya OSB ve Lojistik Üs alanı

Bu alan, İskenderun'a yakınlığı nedeniyle ulaşım maliyetlerini de azaltabilecektir. Bu konuda gündeme getirilmesi gereken bir başka konu da Antakya Hali'nin de OSB gelişim alanında uygun bir lokasyona taşınmasıdır.

Lojistik Merkez olarak belirlenen bu alanlar, çok fazla olumsuzluk taşımamaktadır, tek dezavantajı, demiryolu bağlantısı olmaması olarak belirtilebilir.

Osmaniye Lojistik Üs Alanı

Antakya'ya benzer gerekçelerle Osmaniye kenti lojistik aktivitelerini yönlendirecek bir lojistik üs kurulması önerilmektedir. Osmaniye OSB de doğu, kuzey ve güneydeki alanlara doğru gelişme çalışmalarına başlamıştır. O nedenle artan bu endüstri aktiviteleri, yerelde kendilerine hizmet sunacak bir lojistik üsse daha fazla ihtiyaç duyacaktır. Ayrıca gerek bu lokasyon gerekse OSB demiryoluna kuş uçuşu 1,5 km mesafededir. Arazinin fazla eğimli olmaması demiryolu bağlantısını kolaylaştıracaktır.



Şekil 3 Osmaniye OSB ve Lojistik Üs Alanı

Bu bölgenin avantajları arasında OSB alanı yanında yer alması, demiryoluna ve otoyola oldukça yakın olması yer almaktadır.

10. Lojistik Köy İşletme Modeli

Lojistik Köy ve lojistik merkezler işletme modeli, devlet-özel sektör iş birliği üzerine kurulmak durumundadır. Devlet Demiryolları Terminal Tesisi içinde olmak üzere, demiryolu hizmeti TCDD'den satın alınacak, İskenderun, Antakya ve Osmaniye Belediyeleri ortaklardan biri olarak belediye hizmetlerini sağlayacak, her üç 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 imkânları sağlanacak, yap-işlet-devret modeli de geçerli olacak, hatta işletme tarafından amaca uygun üstyapı inşaatları tamamlanarak uzun dönemli kiraya verilebilecektir. Lojistik köy içinde bulunacak tesisler, Köy dışına da hizmet verecektir.

11. Lojistik Eğitimi

Lojistik Köy'ün inşa edileceği İskenderun 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 vere-

cek 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 İskenderun Lojistik Danışma Merkezi ile birlikte planlanması gerekmektedir.

12. Lojistik Danışma Merkezi

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

- Bölge şirketlerinin araç ve ekipman seçimi gibi teknik taleplerine destek verilmesi,
- 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 bağlantılar 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.

13. İskenderun Lojistik Konseyi

Lojistik sektörü çok sayıda dernekten oluşmakta ve bu derneklerin bir araya gelmeleri çoğu zaman mümkün olmamaktadır. İskenderun'da 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, bölgeyi ilgilendiren konularda genel merkezlerine bilgi aktaracak bir konsey olacaktır. Ayda bir toplantı yapılması planlanmaktadır. Ortak aktivitelere katılım ve bilgilenme için elektronik dergi çıkartılması söz konusu olacaktır. Konseyin sekretaryasını İTSO gerçekleştirecek, rotasyonlu başkanlık sistemi uygulanacaktır.

14. İskenderun 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 İskenderun'a 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. İskenderun'un lojistik sektöründeki yerinin duyurulması, akademik bilgi ve endüstrinin ortak çalışması ve sektörü bir araya getirmek amacıyla, İskenderun Uluslararası Lojistik Fuar ve Kongresi düzenlenecektir.

15. Sonuç

Bu mastır plan, Hatay ve Osmaniye bölgesindeki lojistik alt ve üstyapının gereksinmelerini ve inşa yöntemlerini içermektedir. Amaç, planlı bir şekilde, fizibilitelerine ve yatırım planına uygun olarak İskenderun bölgesinin, uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilmesi için gerekli hazırlığı sağlamak ve bu projenin vizyonu olan "**Hatay'ı uluslararası koridorlarda yer alabilen, ülkemizin doğusu ile batısını, kuzeyi ile güneyini birleştiren bir lojistik üs olması"**nın alt yapısını hazırlamaktır.

1. GİRİŞ

1.1. Amaç ve Kapsam

1.1.1. Amaç

ABD Nüfus İdaresi'nin anlık dünya nüfusu verilerine göre 13 Eylül 2011'de dünya nüfusu 6,96 milyara ulaşmıştır[1]. Nüfusun 2030 yılı itibarıyla 9,6 milyar olacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'de ise 1990 yılında yapılan nüfus sayımında Türkiye sınırları içinde 56.473.000 kişinin yaşadığı belirlenmiştir[2]. ADNKS (Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi), 2010 yılı sonunda nüfusun 73.722.000 kişiye ulaştığını göstermektedir[3]. 2030 yılı için yapılan tahminler, Türkiye nüfusunun 89,98 milyon kişi olacağını göstermektedir.[4]

Türkiye'de, tarımsal kesimdeki doğum oranı ülke ortalamasının üzerindedir. Kent nüfusu göçler nedeniyle ülke genel nüfus artışından daha yüksek oranda artmaktadır. Tarımın mekanizasyonu, arazilerin parçalanması, toprak veriminin azalması, çölleşme, kısmen terör, eğitim ihtiyacı gibi ekonomik nedenlerden dolayı nüfus köylerden kentlere doğru hızla göç etmekte ve bu durum da kent nüfuslarında patlamalara, yerleşim alanlarının yetersiz kalmasına neden olmaktadır. Yakın geçmişte kent sınırları dışında kurulmuş bulunan ve kentsel lojistiğin odakları olan gıda borsaları, fabrikalar, organize sanayi bölgeleri, toptancı halleri, limanlar, serbest bölgeler, depolar, antrepolar, kamyon garajları, küçük sanayi siteleri, süper marketler ve zincir mağazalar, etraflarını saran konutların içinde kalmışlardır. Gelişen ekonomi, artan üretim, yükselen dış ticaret, artan nüfus, büyüyen kişi başı gayri safi milli hâsıla ve artan tüketim büyük oranda malzeme hareketi oluşturmaktadır. Mevcut lojistik altyapısı, yollar, depolama alanları, park alanları bu trafiği kaldıramadığı için de şehir sıkışmakta, yolcu taşımacılığı olumsuz etkilenmekte ve azalan trafik hızı nedeniyle araçların beklemelerinden dolayı çevre kirliliği artmakta ve şehir içi dağıtım verimi düşmektedir.

Bu sorunların temelinde planlama eksikliği ve yönetim hataları yatmaktadır. Yapılan kısa dönemli şehir planlamaları, kısa zaman içinde etkisini yitirmekte ve acilen yeni planlara, pahalı altyapı yatımlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

Geçmişte sanayide yaşanılan bu olgu; organize sanayi bölgeleri projeleri ile ve küçük sanayi siteleri çalışmaları ile kısmen çözümlenmek istenmiş, şehrin etrafını çeviren çevre yolları uygulaması ile şehirlerin içinde kalan lojistik birimler, merkezi iş alanlarının dışına alınmaya çalışılmıştır. Bu uygulamada mevcut tesislere dokunulmamış, şehir içi depolama, üretim, iş gücü ile yeni sanayi tesisleri ve yeni kurulan birimler arasındaki malzeme hareketi azaltılamamış, şehir içine giren TIR ve kamyon benzeri araçların hareketi engellenememiştir.

Avrupa örneklerinden İtalya'da; 1970'lerde planlaması yapılan ve 1980'lerde inşaatları başlayan "lojistik köy" (logistics village), "kuru liman" (dryport), "taşıma işleri bölgesi" (transport zone), "lojistik merkez" (logistics center) adı verilen projeler gündeme gelmiştir. Avrupa'da, şehirlerin dışında kurulan, organize sanayi bölgesi (OSB) sistemiyle inşa edilen ve işletilen "Organize Lojistik Bölgeleri" kavramı uzun süredir başarı ile uygulanmaktadır. Türkiye'de ise devlet yapısının bu tür yatırımlara uygun olamaması, sanayicilerin kendi lojistik ihtiyaçlarını kendi bünyelerinde çözümlemesi, lojistik ile ilgili altyapı yatırımlarının büyük ölçekli ve geri dönüş sürelerinin uzun vadeli olması gibi nedenlerle "Organize Lojistik Bölgesi" projeleri uygulamaya konulamamıştır. Demiryollarının lojistik odaklarla bağlantılarının olmaması ve demiryolu ile yapılabilen taşımanın ton/km olarak çok düşük olması da bu gecikmeye neden olmuştur. Karayolu ağırlıklı olan taşımacılık sektörü, temelinde depolama fonksiyonu da olan Organize Lojistik Bölgelerini kuramamıştır.

TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) demiryolu taşımacılığının artırılması amacıyla farklı şehirlerde yatırım planları hazırlamış ve demiryolu taşımasının karayolu taşıması ile desteklenmesi amacıyla lojistik köy çalışmalarına başlamıştır. Bunun paralelinde taşımacılık şirketlerinin oluşturduğu UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği), RODER (Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği) gibi dernekler, Redwood Inc. gibi yabancı yatırımcılar ve Sinpaş Yatırım A.Ş. gibi gayrimenkul geliştirme şirketleri de bu konuya eğilmiş ve geniş çaplı araştırma çalışmaları başlatmışlardır.

Devlet limanlarının özelleştirilmesi ile limanların iş yükü artmış, özellikle konteynır taşımacılığındaki gelişmeler, liman içinde yapılan konteynır stoklama, yük aktarma, depolama gibi bazı hizmetlerin liman dışında verilmesinin daha verimli olacağını ortaya çıkartmıştır. Limanlar, çevrelerinde liman operasyonlarına destek olacak, demiryolu bağlantısı olan lojistik merkezlere ihtiyaç duymaktadır.

1 http://www.census.gov/main/www/popclock.html
2 http://data.un.org/
3 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, TÜİK, www.TÜİK.gov.tr
4 http://data.un.org/

Hatay ili de, bölgedeki yerel yönetimlerin girişimi ile kentteki "Lojistik Sektörü"ne yönelik bir çalışma başlatmıştır. Bu çalışmada Hatay Valisi M. Celalettin LEKESİZ'in öncülüğünde, Antakya, İskenderun Belediye Başkanları, Antakya ve İskenderun Kaymakamları, Antakya ve İskenderun Ticaret ve Sanayi Odaları, İl Özel İdaresi, İskenderun Deniz Ticaret Odası ve İldeki OSB yönetimlerinin katılımıyla çeşitli aktiviteler gerçekleştirilmiştir. Kurulan komisyon bir platform oluşturmuş ve bölgede lojistik bilincinin oluşturulması çalışmalarına başlanmıştır. Bu çalışmaların belirlenen bir strateji altında yapılması esastır. Birbiriyle bağlantılı olarak düzenlenmesi gereken çalışmaların amorf (biçimsiz) bir büyümeye yol açmaması için lojistik unsurlarının birbirleri ile olan ilişkilerinin günümüzün gelişen konusu olan kombine taşımacılık ile birlikte incelenmesi ve buna sınır getirecek, içini dolduracak bir "***Bölgesel Lojistik Strateji Planı***" hazırlanması kararı alınmıştır. Bu planın İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasının katkısı ve Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansının desteği ile hazırlanmasına karar verilmiştir. Bu amaca hizmet etmek için Hatay ve Osmaniye Bölgesi ile hinterlandında uzun dönem lojistik stratejilerinin, kısa dönem eylem planının ve bunlara temel teşkil edecek mevcut durumun belirlenmesi amacı güdülmektedir.

1.1.2. Kapsam

Bölgesel Lojistik Strateji Planının çıkış noktası; lojistiğin bölge ekonomisine yapacağı katkı ve kentin bu sektör konusunda sahip olduğu coğrafi ve rekabet üstünlüğünün artırılmasıdır. Gelişmenin sağlanması için bu sektör tarafından yaşanılan sorunların tanımlanması, çözümlenmesi ve çağdaş lojistik uygulamaların öğrenilmesi ve uygulama planlarının hazırlanması gerekmektedir. Bu çalışmanın bir yandan sektörün gelişmesinin yolunu açacağı ve aynı zamanda yaratacağı yayılma etkisiyle de (spill over effects) diğer sektörlerdeki gelişmeleri tetikleyeceği düşünülmektedir.

İskenderun; yeni özelleştirilen limanı, bölgedeki diğer sanayi limanları, gelişmiş sanayisi, bölgenin Akdeniz'e açılan kapısı olması nedeniyle bu çalışmada ağırlık merkezini oluşturmaktadır. Diğer bölgeler ithalat ve ihracat değerleri ile İskenderun'un lojistik potansiyelini etkilemektedir.

Bu Mastır Plan; hizmet kalitesini artırıcı, küresel rekabet avantajı yaratıcı yapısı ile Türkiye'nin güneye ve Akdeniz'e açılan kapısı olan, demiryolu ve karayolu bağlantılı bir lojistik üs konumundaki İskenderun'un yeni özelleşen limanının, bu önemli potansiyele olumlu etki yapabileceği bir lojistik üs olma hedefini gerçekleştirecek yönlendirmeleri içermektedir.

Bu çalışma sonucunda;

- İskenderun merkezli olmak üzere TR63 Bölgesinin ve özellikle doğu yönündeki hinterlandının lojistik talebinin, orta-uzun vadede Hatay ve Osmaniye illerinde ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması,
- Artan lojistik faaliyetlerin şehrin ekonomisine, istihdamına, yaşam şartlarının iyileştirilmesine olan katkısının artırılması,
- Lojistik sektörünün eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitim ihtiyacının belirlenmesi,
- İskenderun ile hinterlandındaki üretim merkezi haline gelmiş olan bölgeler arasındaki lojistik bağlantısının geliştirilmesi,
- İskenderun Limanına, Doğu Akdeniz'in uluslararası aktarma limanı özelliği kazandırılması,
- İskenderun'un Orta Asya hatta Uzak Doğu ürünlerinin batı pazarlarına ulaştırılmasında denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Akdeniz çevresindeki taşımalarındaki etkisinin artırılması,
- Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde, GAP projesiyle oluşacak tarımsal amaçlı endüstriyel ürünlerin girdilerinin karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünlerin dünyaya pazarlanmasında İskenderun'daki limanların bir giriş ve çıkış kapısı durumuna getirilmesi,
- Bölgenin, güneyde demiryolu bağlantısı olan Mersin'den sonraki ilk liman olarak Avrupa'dan ve Akdeniz Bölgesinden Anadolu'ya gelecek veya Anadolu'dan çıkacak ürünler için aktarma merkezi haline gelmesi hedeflenmektedir.

1.1.3 Mersin ve Samsun Lojistik Mastır Planları ile İlişkisi

İstanbul Boğazı, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki yük trafiğinin aktarıldığı doğal bir kanaldır. Bu yolla her iki deniz arasında yapılan taşıma kaza ihtimalleri nedeniyle İstanbul Boğazını tehdit etmekte ve gemilerin boğaz girişlerinde uzun süre beklemelerine neden olmaktadır. 2002 yılından beri Türkiye'nin "Lojistik Üs Olması" milli bir politikadır ve bu politika Türkiye üzerinden geçen yükler için taşıma koridorları oluşturulmasını hedeflemektedir. **Kuzey–Güney Hattı** adı verilen ana koridor kuzey Samsun'dan başlamakta ve güneyde Mersin ve İskenderun Limanlarında sona ermektedir. Bu iki bölge arasındaki taşımaların hızlı, ekonomik bir şekilde gerçekleşmesi için demiryolu bağlantılarının, otoyol bağlantılarının hatta boru hatlarının inşa edilmesi ve mevcutların geliştirilmesi gereklidir. Taşıma koridorunun yanında Mersin Limanı'nın özelleştirilmesi ile iş kapasitesi arttırılmış, Mersin bölgesinde yapılan lojistik mastır planı çerçevesinde bir lojistik köy planlanmış ve proje hazırlık sürecine girmiştir. Samsun bölgesinde de benzer amaçla Samsun İlini merkez alan ve limana destek veren bir lojistik mastır planı ve lojistik köy projesi hazırlanmış, yer belirlemeleri yapılmış ve hâlihazırda süreç devam etmektedir.

Mersin Limanı'nın yakında kapasitesinin dolaca-

ğı düşünülmektedir. Mersinde inşa edilecek olan yeni konteyner limanı uzun süredir proje halinde beklemektedir. Mersin'de yeni bir liman inşa edilmesi yerine İskenderun TCDD Limanının özelleştirilmesi sonucunda yeni yatırımcıların yapacağı yatırımla bu bölgenin de Mersin Limanı gibi bir ulaşım koridorunun başlangıç noktası olması gündemdedir. Bu hedef çerçevesinde İskenderun'u merkez alacak, Hatay ve Osmaniye illerini de kapsayacak bir lojistik mastır planı yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Ulaştırma Kıyı Yapıları Mastır Plan Çalışması Sonuç Raporu, 2030 yılında Akdeniz'deki Türk limanlarında ortalama 6 Milyon TEU'lük konteynır trafiği olacağını göstermektedir. Aynı rapor 2030 yılında Akdeniz Bölgesinde Türk limanlarında 140 Milyon Ton'luk genel ve dökme yük elleçleneceğini ortaya koymaktadır.

Akfen Holding, Kamuoyu Aydınlatma Platformu'nda (KAP) Aralık 2010 Yatırımcı Raporuna göre bölgede neredeyse tek konteynır limanı olan MIP Mersin Limanı'nın 2010 yılında elleçlediği konteynır sayısı 1.030.000 TEU dur. Liman aynı yıl 6,6 Milyon Ton da genel ve dökme yük elleçlemiştir. MIP Mersin Limanı'nın teorik konteynır elleçleme kapasitesi 2,5 milyon TEU olarak öngörülmektedir.[5] Bu durumda, ileride oluşacak darboğazın İskenderun Limanlarından karşılanması zorunluluktur. Bu nedenle İskenderun TCDD Limanını geliştirecek, buradaki elleçlemeye yardım edecek, en az 3 Milyon TEU'luk bir kapasitede çalışacak liman yatırımı ve arka alanında destek verecek lojistik köy ihtiyacı söz konusudur. Limak Yatırım A.Ş. onay beklediği yatırım planı ile bu kapasiteye ulaşacak ve Türkiye'nin kuzey-güney koridorunda ortaya çıkacak olan konteynır trafiği açığını kapatacaktır. Genel ve dökme yüklerde ise Akdeniz Bölgesindeki Türk limanlarında mevcut kapasite 55 milyon tondur.[6] 2030 yılındaki 140 Milyon Ton'luk talebi karşılamak için mevcut limanların genel ve dökme yük kapasitelerini 3 kat arttırması gerekmektedir. Bu artışın İskenderun limanlarında gerçekleşeceği düşünülmektedir.

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı" ayrıca, İskenderun'da bulunan ve henüz konteynır elleçlemeyen limanların da kapasite artırımını hedeflemektedir.

5 http://www.loftmar.com/tr/mersin-limani.html
6 Ulaştırma Kıyı Yapıları Mastır Plan Çalışması Sonuç Raporu, s.209.

2. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.1. Lojistik

2.1.1. Lojistiğin Tanımı

Lojistik kavramı 1670 yılında Fransız Ordusunda bir askeri bir terim olarak kullanılmasına karşılık, endüstride ilk olarak 20 yüzyılın son çeyreğinde duyulmuştur. Lojistik, 21. yüzyıl başlarına kadar askeri alanda kullanılan bir terim olarak düşünülmüştür.

CSCMP tarafından 1988 yılında yapılan tanım itibariyle lojistik; **"müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin 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"[7].**

15 yıl boyunca Konseyin düzenlediği konferanslar ve lojistik tanımını geliştirme çalışmaları sonucunda 2002 yılında lojistik; **"müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, <u>her iki yöne doğru hareketinin</u> ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir."** şeklinde tanımlanarak daha önce hammaddeden tüketime doğru olan hareketin yanı sıra "*Geri Dönüş Lojistiği*"nin (Return Logistics) ilave edilmiş olması; bu tanımın en önemli farklılığıdır.

2.1.2. Lojistiğin Tarihçesi

Lojistiğin temeli taşımacılığa dayanmaktadır. Lojistik her ne kadar son 30 yılın sektörü olsa da; taşımacılık; tekerleğin icadından ve depolama hizmetleri de insanlığın yerleşik yaşama geçişinden itibaren insanlık tarihinde yer almış operasyonlardır. Depolama faaliyetleri; üretilen ürünlerin farklı mevsimlerde de kullanılması amacıyla geliştirilmiş; fazla üretimin öncelikle takas daha sonra değerli madenlerin alışverişte kullanımı ile satışı sonucunda uzak mesafelere taşınmasına ve yerleşimler arası ticaretin başlamasına neden olmuştur.

Ortaçağ'da gemiler ve kervanlarla ülkeler, hatta kıtalararası ticaret başlamış, sömürgecilik ile de hammadde üretimi ve hammaddelerin ucuz bir şekilde dağıtımı söz konusu olmuştur. Böylece tüccar ülkeler zenginleşmiş, yeni kıtaların bulunması ile deniz yolları önem kazanmış, kara yolları iyileştirilmiş, büyük limanlar ve geniş depolar inşa edilmiştir.

Buhar ve motor gücünün deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında kullanılması ile ticareti yapılan ürünler-

7 www.cscmp.org

de çeşitlenmeler başlamış, taşınan ve depolanan ürün miktarı artmıştır. Taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonu ve kontrolünün önem kazanması, daha hızlı taşıma, gerektiği kadar depolama, ihtiyaç anında hazır bulundurma, raf ömrünü muhafaza etme ve geri dönüşlerin sağlanması olarak bilinen lojistik yönetiminin temel esasları 2. Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkmıştır.

Savaşın galibi olan ABD'de savaş sonrasında da lojistik hizmetler kontrol edilmeye başlanmış; lojistik yönetiminin endüstride uygulanması da ilk olarak ABD'de ortaya çıkmıştır. 2. Dünya Savaşı sonrasında tüm dünyayı Pazar haline getiren ABD'de artan üretimle birlikte malın tüketiciye ulaştırılması sorunu gündeme gelmiş; bunun sonucunda lojistik ve dağıtım üzerine çalışmalar yapılmış; taşıma önem kazanmış ve hammadde girişi artmıştır. Daha büyük gemiler, daha büyük uçaklar, daha uzun trenler ve daha güçlü motorlar yapılmış, taşıma maliyetleri ucuzlatılmış, üretim maliyetleri düşürülmüş ve böylece küresel rekabette maliyet avantajı sağlanmıştır.

Modern lojistik anlayışının temelleri ise, 1970'li yıllarda şirketlerin lojistik yönetimini ele alarak, faaliyetleri daha az maliyetle ve daha iyi gerçekleştirme çalışmalarını başlatmalarıyla atılmıştır. Tedarik ve dağıtım faaliyetleri artık bir arada ele alınan faaliyetler olarak önem kazanmış olmakla birlikte; 1970'in ortalarına kadar müşteriye yönelik organizasyon yapısı oluşturulamamış; fonksiyonlar arası koordinasyon da olması gereken düzeyde gerçekleştirilememiştir.

1980'lerde tam zamanında üretim (JIT) anlayışının etkisiyle artan dış kaynak kullanımı ve buna bağlı olarak tedarik yönetimi ile toplam kalite yönetimi anlayışı sonucunda entegre lojistik faaliyetlerin önemi artmıştır.

1990'lı yıllarda küreselleşmenin etkisiyle artan ithalat ve ihracat faaliyetleri; ulaştırmayı uygun maliyet ve doğru zamanda pazarda yer alma açısından ön plana getirmiş; çeşitli ulaşım sistemlerinin entegrasyonu gündeme gelmiştir. Tek seçenekli taşıma sisteminden çok seçenekli taşıma sistemine geçilirken; şirketlerin ulaşım sistemlerini kontrolü zorlaşmıştır. Bunun sonucunda işletme faaliyetleri hızlanırken; maliyetler artmış; artan maliyeti düşürmek için "ulaştırma" stratejik açıdan önem kazanmıştır. Ulaştırma operasyonlarının yerine getirilmesini sağlayacak bütün kademeleri içinde barındıran "Lojistik Yönetimi" kavramı da bunun sonucunda ortaya çıkmıştır.

Lojistik hizmetler yönetimi, bugün bir bilim dalı haline gelerek 21. yüzyılın mesleği olma unvanını kazanmıştır. Son yüzyılın ikinci yarısında gelişen bilişim teknolojilerinin kullanılması ile birlikte; stoklama maliyetleri düşürülmüş, nakliye hizmetlerinde optimizasyon sağlanmış, tüm lojistik hizmetler iletişim teknikleri ile birbirine bağlanmış, önceden planlama ile modelleme çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

2.1.3. Lojistiğin Unsurları ve Temel Prensipleri

Günümüzde üretici kuruluşlar tarafından hammaddeden tüketime kadar uzanan, adına "tedarik zinciri" denilen ve üretim dışında kalan halkalar lojistik kuruluşlar için ana (temel) iş konusu (core business) olmaktadır.

Bu hizmetler içinde lojistiğin unsurları; (1) taşıma; (2) kapıdan hatta tezgahtan mal alma, (3) kalite kontrol hizmetleri, dışarıdan alınan hizmetler için (4) bölge temsilciliği (acentelik hizmeti), (5) liman hizmeti, (6) konteynır doldurma/boşaltma hizmetleri, (7) stoklama/palet açma/koli hazırlama hizmetleri, (8) koruyucu bakımların yapılması, (9) depolama işlemleri, (10) ürünlerin konsolidasyonu ile ölçek büyütmeleri ve birim başına maliyet indirimleri, (11) montajlama, (12) yeniden paketleme işlemleri, (13) stok kontrolleri ve bu bilgilerin tüm zincir ortaklarına iletilmesi, (14) hammadde ve yarı mamul satın alınmasının birleştirilmesi ve ödemelerin yapılması, (15) teslim bilgilerinin temini ve tahsilatlar, (16) geri dönüş lojistiği ve (17) gümrük hizmetlerinin yerine getirilmesidir.

Lojistik hizmetlerin tamamının bir şirket tarafından yerine getirilmesi mümkün olmayıp, önemli olan birbiriyle bağlantılı olan en az 3 hizmetin bir optimizasyon sağlayabilecek şekilde aynı şirket tarafından yerine getirtilmesi veya kontrolüdür. Bu hizmeti yapan veya kontrol eden kuruluşlar 3PL (3.Parti Lojistik) şirketi olarak anılmaktadır. Burada 1.parti *üretici,* 2.parti *tüketici* ve 3.parti de bu iki nokta arasında hizmeti yöneten *şirket* olarak isimlendirilmektedir. 4PL ise yeni uygulamaya konulan bir lojistik yönetim kavramı olup, lojistik hizmetleri için bir varlığı bulunmayan, sadece lojistik yönetimi yapan şirketlerdir.

Bir süreç yönetimi olarak düşünüldüğünde ise lojistiğin temel prensipleri; (1) standartlık, (2) ekonomik olma, (3) yeterlilik, (4) esneklik, (5) basitlik, (6) şeffaflık, (7) koordinasyon ve (8) planlamadır.

2.1.4 Dış kaynak kullanımı

Lojistikte dış kaynak kullanımı (Outsourcing); bölgesel lojistiğin, Organize Lojistik Bölgelerinin, deniz yolu taşımacılığının, liman aktivitelerinin ve demir yollarının gelişmesinde ana unsur lojistik hizmetlerin bu işler için kurulmuş bulunan lojistik hizmet veren şirketler yani 3. Parti Lojistikçiler (3PL) tarafından verilmesidir.

Kısaca, üretici firmaların işin lojistik kısmını bu konuda uzmanlaşmış şirketlere bırakması ve kendi temel üretim faaliyetlerine yönelmesine dış kaynak kullanımı (outsourcing) adı verilmektedir. Günümüzde dış kaynak kullanımı; "lojistik hizmetlerin müşteri memnu-

niyeti ve artı değer yaratmak amacıyla, ana iş konusu lojistik olan şirketler tarafından yerine getirilmesi için, üretici işletmelerle yapılan uzun süreli, stratejik iş ortaklığı" şeklinde tanımlanmaktadır. Bu kapsamda; ana firma düşük değerli, kaynak gerektiren, oyalayıcı işlerin mevcut düzen içinde yapılması ve kontrolünü dışarıya vererek; kendi temel işlerine odaklanmaktadır. Çok sayıda işletmeye benzer hizmetlerin verilmesi, lojistiğin daha büyük filolarla, daha büyük depolarla ve dağıtım sistemleri ile gerçekleştirilmesi iş verimini, karlılığı ve hizmet kalitesini artırmaktadır. Alan kullanımı olarak ise; işletmeler depolama, araç temini ve ekipmanlar için ayıracakları yerleri kar etmek için daha farklı kullanımlara ayırabilmekte, teknolojik gelişmelerin takibini lojistik firmalarına bırakmaktadır.

2.1.5. Geri Dönüş Lojistiği

CSMP Geri Dönüş Lojistiğini (Tersine lojistik) **"Yarı mamullerin, üretimdeki stokların, bitmiş ürünlerin ve bunlarla ilgili bilgilerin tüketildiği noktadan ilk yaratıldıkları (var oldukları) noktaya kadar olan geri dönüş hareketlerinin değer yaratma veya uygun şekilde imhası için planlanması, uygulanması ve hurda olarak yok edilmesine kadar olan süreç"** olarak tanımlamaktadır.

Geri dönüş lojistiği; (1) eskisini getir-yenisini al kampanyaları, (2) boş şişe/kasa vb. geri dönüşümü mümkün olan şeylerin toplanması, (3) son kullanma tarihi yaklaşan ürünlerin geri yollanması, (4) hatalı üretim ürünlerinin hammaddeciye ulaştırılması gibi faaliyetlerden oluşmaktadır.

İşletmelerin ölçek büyüklüğü arttıkça küçük işletmelerde ihmal edilen bu konuya duyulan önem artmakta; üretim ölçekleri büyüdükçe düşen kâr marjları lojistiği öne çıkarmakta ve geri dönüş lojistiği de belli bir değere ulaşmaktadır.

2.2.Dünyada Lojistik

2.2.1. Küreselleşme ve Lojistik

Avrupa'da ticaretin gelişmesinin bir sonucu olarak birinci küreselleşme dalgası ortaya çıkmış; bu süreçte feodal beyliklerin yerini ulus devletler almıştır. 15. ve 19. yüzyıllarda coğrafi keşiflerle eş zamanlı başlayan sömürgecilik de bu dönemin önemli bir özelliğidir. İkinci küreselleşme dalgasının itici gücü ise sanayileşmedir. Artan sanayi üretimi sonucunda ulusal pazarlar yetersiz kalmış, daha geniş ve yeni pazarlar bulma ihtiyacı doğmuştur. Bu dönemde sömürgecilik yerini emperyalizme bırakmıştır[8].

1945-1980 yılları arasında küreselleşmeyle birlikte dünya, sınırların ortadan kalktığı ve birlikte çalışan ülkelerin oluşturduğu bir pazar haline gelmiştir. 2.Dünya Savaşından sonra ABD'nin öncülüğünde kurulan Uluslararası Para Fonu (IMF), ekonomik gelişmelere fon sağlayan Dünya Bankası, GATT, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ile küreselleşme hızla yayılmıştır.

Dünya Ticaretinin serbestleşmesi, ülkeler arasındaki ticari pazarlıkların basite indirgenmesi ve anlaşmazlık konularının görüşüleceği ortamın sağlanması ve ticari ilişkilerde çıkar birliği sağlanması, anlaşmazlıkların oluşmaması için gereken kanuni altyapının planlanması ve üye ülkelerde uygulanmasının sağlanması amacıyla 1995'te Dünya Ticaret Örgütü kurulmuştur. Türkiye'de de Turgut Özal dönemi ile birlikte "dışa açılma" stratejisi, ithalat ve ihracatın teşviki; ticari faaliyetler üzerinde devlet kontrolünün azaltılması ve son olarak da özelleştirme çalışmaları küreselleşme sürecinin yansımalarıdır.

Küreselleşme sonucunda artan üretim ölçekleri; dış kaynak alımını daha anlamlı ve uygulanabilir kılmakta; lojistik şirketlerinde ölçeklerin büyümesine, yeni hizmetlerin devreye girmesine, hizmetlerin kombine taşımacılık sistemi ile genişlemesine ve artı değer yaratmasına olanak sağlamaktadır. Dünya çapında eşya ve bilgi akışı organizasyonunun sağlıklı bir şekilde yapılandırılması, "Küresel Lojistik" olarak adlandırılmaktadır. Küresel lojistik, uluslararası kara, hava, deniz ve demiryolu taşıma türlerinin etkin kullanımı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi faaliyetlerini kapsamaktadır[9].

2.2.2. Küresel Lojistikte Ulaşım Türleri

Küresel lojistik; yapısı gereği uzun taşıma mesafeleri gerektirmektedir. Dolayısıyla farklı ülkeler arasındaki ulaşım ilişkilerinin oluşturulmasında; farklı ulaşım sistemlerinin kullanılması gerekmektedir. Ulaşım türünü seçecek firma için ana hedef; taşıma maliyetini azaltırken, paketleme, depolama ve envanter maliyetini, dolayısıyla lojistik operasyonun toplam maliyetini artırmamak olmaktadır.

Ulaşım türlerinin seçiminde ise; ürünün değeri, bozulma riski ve taşıma maliyeti, göz önünde bulundurulması gereken önemli faktörlerdendir. Ürünlerin taşınmasında genel olarak (1) suyolu, (2) karayolu, (3) demiryolu, (4) havayolu ve (5) boru hatları kullanılmaktadır.

Günümüzde yaygın olarak kullanılmaya başlanan diğer taşıma şekilleri de (1) intermodal taşıma, (2) multimodal taşıma ve (3) kombine taşıma adını verdiğimiz farklı taşıma türlerinin birlikte kullanımıdır.

İntermodal taşıma; konteynır taşımacılığı veya treylerin tek yüklemeyle hiç açılmadan farklı ulaşım türleri kullanılarak teslim edilmesidir. ***Multimodal taşıma*** ise, ürünlerin en az iki farklı taşıma yöntemi ile taşınmasıdır. ***Kombine taşımacılık*** UNECE'nin (United Nations Economic Commission for Europe) tanı-

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

9 Murat Erdal, 2005, "Küresel Lojistik", s. 4, UTİKAD Yayınları, İstanbul

mına göre; "enerji harcayan bir taşımacılık yöntemi ile enerji harcamayan diğer yöntemin birlikte kullanımıdır". Ro-Ro gemilerine veya trenlere yüklenen kamyonların durumu bu açıklamaya girmektedir.

2.2.3. Dünya Taşıma Koridorları

Küreselleşmeyle birlikte ortadan kalkan sınırlara paralel olarak oluşan ekonomik işbirlikleri; lojistik sektörde büyümeye neden olurken; uzak mesafeleri daha kısa sürede aşacak alternatif taşıma yolları gündeme gelmiştir.

Değişik otoyol güzergâhları; tren hatları, kanallar, yakın deniz ya da hava bağlantıları gibi; iki veya daha fazla şehri ya da ülkeyi birbirine bağlayan altyapı demetleri koridor olarak adlandırılmıştır. Kural olarak, mal ve yolcuların özellikle en yoğun olduğu yönlerde uluslararası taşımasını sağlayan yeterli donanıma sahip ana ulaştırma sistemleri ağına ise "uluslararası taşıma koridoru" denmektedir[10].

2.2.3.1. Karayolu taşıma koridorları

Karayolu taşımacılığı; denizyoluna kıyasla mesafeleri kısaltmakla birlikte, deniz ve demiryoluna göre maliyeti daha yüksek bir taşıma sistemidir. Bununla birlikte kapıdan kapıya taşımaya imkân veren tek sistem olması nedeniyle de vazgeçilmezdir.

Asya kıtasındaki en önemli taşıma koridoru, 1959 yılında bölgenin uluslararası taşımacılığını geliştirmek amacıyla kurulan, 32 Asya ülkesini kapsayan ve bu ülkeleri Avrupa'ya bağlayan Asya Otoyol Şebekesidir. Söz konusu şebeke 141.000 km. standardize yoldan oluşmaktadır.

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) ise; Avrasya kıtası için önemli bir proje olup; Avrupa'dan doğu-batı ekseninde, Karadeniz, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya açılan bir taşımacılık koridorunun geliştirilmesine yöneliktir.

Uluslararası Kuzey-Güney Taşıma Koridoru (INSTC) da 2000 yılında St. Petersburg'da İran, Rusya ve Hindistan tarafından üye ülkeler arası ulaştırma sistemlerinin iyileştirilmesi amacıyla kurulan Asya'daki başka bir taşıma koridorudur. Toplam uzunluğu 6.245 kilometredir. Bu koridor Hint Okyanusu ve Basra Körfezini İran üzerinden Hazar Denizine oradan da Rusya üzerinden St. Petersburg ve Kuzey Avrupa'ya bağlarken; Asya'dan Avrupa'ya gidecek mallar için Süveyş Kanalına bir alternatif olmaktadır.

2.2.3.2. Demiryolu taşıma koridorları

Demiryolu taşıma koridorları; denizyoluna göre mesafe açısından daha kısa olsa da maliyet açısından avantajlı değildir. 2006 yılı verilerine göre Avrupa, Rusya, Çin ve ABD arasında en yüksek demiryolu taşımacılık artışı %11 ile Çin'e aittir.

Trans-Asya Demiryolu ağı, UNESCAP Komisyonu'nun Asya için taşıma altyapısı oluşturma hedefi doğrultusunda 1960'lı yıllarda ortaya konmuştur. Amaç Singapur'u 14.000 km. kesintisiz yol ile İstanbul'a bağlayıp; bunu Avrupa ve Afrika'ya ilerletmektir. Ağın oluşturulması ile bölgenin uluslararası ticaretinin artırılması ve kapalı ekonomilerin Dünya ekonomisine entegre olması hedeflenmiştir.

2.2.3.3. Denizyolu taşıma koridorları

Denizyolu taşımacılığı taşıma maliyetlerinde demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Bir seferde büyük miktarda 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 uluslararası taşımalarda denizyolunu öne çıkarmaktadır.

Akdeniz havzasında ticaretin en önemli bölümünü 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. Türkiye de bu kapsamdaki ülkelerden biridir.

2.2.3.4. Havayolu taşıma koridorları

Havayolu taşımacılığının önemi, yüksek değerli ve hız gerektiren malların kıtalararası taşınmasıdır. Dünya havayolu şirketlerinin sayısının 20 yıl içinde ikiye katlanması beklenmektedir.

Hava taşımacılığında yük taşımacılığının yoğunlaştığı bölgeler; Amerika, Avrupa ve Asya kıtaları olarak görülmektedir.

Dünyadaki önemli hava koridorları dünya ticaretini şekillendiren Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika tarafından oluşturulmakta olup; bunların yanı sıra Avustralya da çeşitli koridorlarla bu kıtalara bağlanmaktadır. Doğu Asya'da Tokyo, ABD'ye yapılan uçuşlarda önemliyken, Avrupa için daha çok Dubai ve Singapur hava alanları kullanılmaktadır.

2.3. Avrupa Birliği'nde Lojistik

2.Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa kıtasına refah, barış ve istikrar getirmek amacıyla; Hollanda, Belçika, Lüksemburg, İtalya, Almanya ile Fransa tarafından Avrupa Kömür Çelik Topluluğu kurulmuştur. Topluluk, 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğunun kuruluşu ile güçlendirilmiş, 1993 yılında ise Avrupa Birliği adını alarak 500 milyonluk bir pazar haline gelmiştir. Türkiye ise Avrupa Birliğine aday ülkelerden biridir.

Avrupa Birliğinde en çok kullanılan taşımacılık türü

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

ise **karayolu taşımacılığıdır**. AB'deki asfalt karayollarının uzunluğu 5 milyon kilometre civarında olup son 30 yılda otoyolların uzunluğu 3 kattan fazla artmıştır. En yoğun otoyol şebekesi Hollanda'da olup Almanya, İspanya ve Fransa en güçlü otoyol ağına sahip diğer ülkelerdir.

Toplam 41.000 kilometrelik iç suyoluna sahip AB ülkelerinde iç suyolu taşımacılığı son 30 yılda %17 artarken, Hollanda gibi bazı ülkelerde karayolundan sonra ikinci taşımacılık türü konumundadır (Toplam taşımacılığın %30'u). Avrupa'da iç su taşımacılığının %77'sini ise Almanya ve Hollanda karşılamaktadır. Ren Nehri ise Belçika, Hollanda, Almanya, Fransa ve Lüksemburg'un taşımacılığında önemli bir yer tutan en önemli suyolu konumundadır.

Havayolu taşımacılığı ise diğer taşıma türleri arasında düşük bir oranda kalsa da havayoluyla taşınan malların hemen her biriminin değeri, diğer taşımacılık yöntemlerine göre daha fazladır. Yüksek değerli ürünler, dayanıksız mallar, ekspres posta ve paketlerinin bu orandaki önemi büyüktür. 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 2006 yılı verilerine göre en çok yük taşınan merkezlerdir.

2.4. Türkiye'de Lojistik

2.4.1 Potansiyel ve Pazar

Dünya Bankası, ülkelerin gelişmesi için lojistik hizmetlerin ölçülmesi gereken hizmetler içine alınması gerektiğini belirtmiştir. Dünya Bankasının yaptığı araştırmalar sonucunda, ülkelerin gelişmişlik dereceleri ile gayri safi milli hâsılalarının lojistik potansiyeli belirlediği tespit edilmiştir.

2009 yılı rakamlarına göre 58 trilyon dolarlık Dünya Gayri Safi Milli Hâsılasının, 6,4 trilyon dolarlık bir lojistik potansiyel yarattığı bilinmektedir. Bu potansiyelin sadece 4 trilyon dolarlık kısmı pazar haline gelmiş ve bunun sonucunda, dış kaynak kullanımının %63 seviyelerinde olduğu tespit edilmiştir.

Gelecek 10 yılda sınırların ortadan kalkması ile uluslararası lojistik şirketlerinin aktivitelerinin dünya üzerindeki yayılımının, GSMH'yi 100 trilyon dolara çıkartması, dış kaynak oranını %80'lere yükseltmesi, 10-11 trilyon dolarlık bir lojistik potansiyel ve 8-9 trilyon dolarlık da pazar oluşturması beklenmektedir.

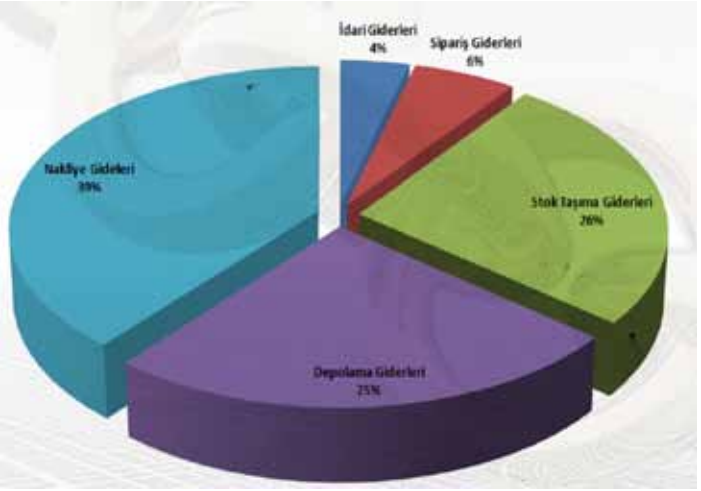
Dünya Bankası verilerine göre Türkiye, GSMH'si %12 oranında lojistik potansiyele sahip ülkeler arasına girmektedir. 2002-2010 yılları arasında GSMH sırasıyla 180, 239, 299, 360, 420, 663, 800, 615 ve 720 milyar dolar olarak belirlenirken; lojistik iş potansiyeli sırasıyla 20, 28, 32, 43, 54, 80, 96, 74 ve 87 milyar dolar olarak belirlenmiştir.

Bu potansiyelin %30-33'lük kısmı yabancı şirketler tarafından kullanılırken; Türkiye içinde kalan milli lojistik potansiyeli 2002-2009 yılları arasında sırasıyla 15, 20, 24, 32, 38, 52, 64, 50 ve 58 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

2010 yılı için dış kaynak kullanımı %30'ken, lojistik potansiyel 20 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Her yıl bu pazarın %15-%20 oranında büyüdüğü tahmin edilmektedir. Dolayısıyla lojistik sektöründe potansiyelin ve pazarın birlikte büyüdüğü gözlenmektedir. Lojistik sektörü sadece potansiyelin artmasıyla büyümemiş olup; büyümenin ülke ekonomisinin 4 katından fazla olması önemli bir veridir;

2.4.2. Lojistik Maliyetler

Taşımacılık lojistik faaliyetlerinde önemli bir yere sahip olsa da lojistik giderler içinde sadece %39 pay almaktadır. Taşımayı %26 ile depolama giderleri, %24 ile stok taşıma maliyeti, %6 ile sipariş giderleri ve %4 ile idari giderler izlemektedir.



Şekil 4 Lojistik Maliyetler

2.4.3. Lojistik Performans Endeksi

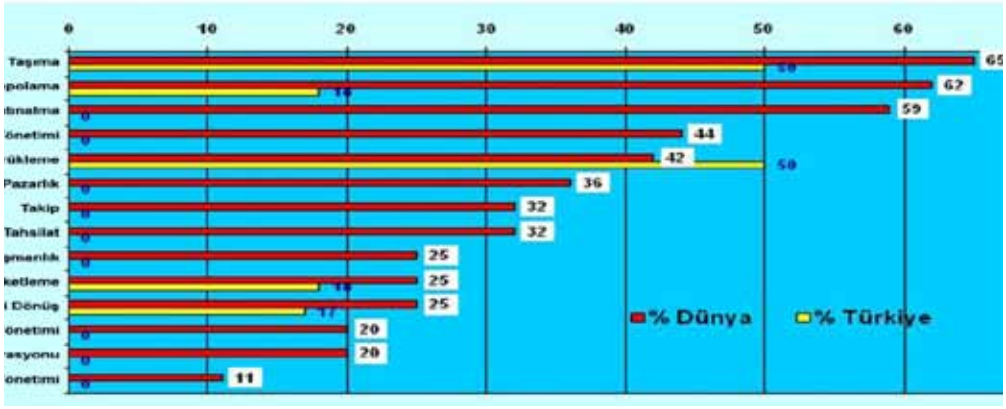
2007 ve 2010 yılında Dünya Bankası tarafından iki kez yapılan Dünya Ülkeleri Lojistik Performans Değerlendirme sıralamasında, Türkiye 150 ülke arasında 34. sıradan 39. sıraya düşmüştür. 2007 raporunda Türkiye'nin altında yer alan Slovenya, Letonya, Kuveyt, Lübnan, Polonya, Çek Cumhuriyeti lojistik performanslarını Türkiye'den daha fazla geliştiren ülkeler arasındadır. Türkiye'nin lojistikte daha fazla iyileştirme çalışması yapması gerekmektedir.

Lojistik Performans İndeksi, (1) Gümrükleme, (2) Altyapı tesisleri, (3) Uluslararası Taşımacılık, (4) Lojistik Hizmet Kalitesi, (5) Takip Edilebilirlik ve (6) Zamanında Teslim gibi faktörler ölçülerek belirlenmektedir. Türkiye'nin gümrükleme hizmetlerinde 33.sıradan 46.sıraya, uluslararası taşımacılıkta 42.sıradan 44.sıraya, lojistik hizmet kalitesinde 30.sıradan 37.sıraya, takip edilebilirlikte 34.sıradan 56.sıraya düşmüş olduğu

görülmektedir. Türkiye'nin puanını yükselten ve iyileşen tek şey ise "zamanında teslim" olup bu konuda Türkiye 52.sıradan 31.sıraya yükselmiştir. Lojistiğin henüz Türkiye için yeni bir konu olması, bu alandaki yetişmiş eleman eksikliği, yazılım ve teknoloji kullanımındaki eksiklik, dış ticaretteki eksiklikler, gümrüklerin çok karışık olması, ölçeklerin küçük olması nedeniyle birim maliyetlerin yüksekliği, Türkiye'nin lojistik alanında geri kalmışlığının nedenleridir.

2.4.4. Outsourcing (Dış Kaynak Kullanımı)

Pazar potansiyelinin henüz %25'inin kullanılmasının nedeni, lojistik hizmetlerin outsource oranının düşük olması olup; Türkiye'de outsource oranının, dünya ölçeğinde çok düşük olduğu, hatta bazı hizmetlerde henüz 3PL şirketlerinin hazır olmadığı gözlenmektedir. Bu anlamda yönetmelik ve gümrük işlemlerinin de yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.



Şekil 5 Lojistik Hizmetler; Dünya ve Türkiye Karşılaştırması

IBS – Earst&Young Lojistik Sektörü Araştırması–Armastrong Associates CSCMP Sunumu

2.4.5. Türkiye'deki Lojistik Şirketler

Türkiye, yıllarca üretememiş ve tüketememiş, Doğu ve Batı arasında bir geçiş noktası konumunda olmuştur. Bu geçiş kanalında ise AB'nin Gümrük Birliği açısından en doğu noktası ve Avrupa deniz taşımasının karaya çıkmak zorunda olduğu nokta olarak Türkiye'nin stratejik önemi büyüktür.

Doğunun ucuz hammadde ve ürünleri de, yine Türkiye üzerinde taşıma şekli değiştirerek, intermodal taşıma yolu ile taşınacaktır. Bu beklenti, yabancı lojistik şirketler tarafından da görülmekte ve yavaş yavaş Türkiye'deki acenteler yabancı firmalar tarafından satın alınarak, işbirlikleri yapılarak veya doğrudan yatırımlarla pazara girme çalışması yapılmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı verilerinde yer alan 162 şirket ise L1 ve L2 belgesi almış olup bunlardan yurt dışı taşıma belgesine sahip olan (L2) firma sayısı 30'dur. Şirketlerin çoğu, bu hizmeti uluslararası kara taşıma belgesi olan C2 belgesi ile sürdürmektedir. Bu şirketler dışında, adının içerisinde "lojistik" geçen yüzlerce yerli işletme olsa da bunlar yakın zamanda, Ulaştırma Bakanlığı denetlemeleri başladığında isimlerini değiştirmek zorunda kalacaklardır.

2.4.6. Türkiye'deki Lojistik Fırsatlar

Türkiye'de ithalat ve ihracat rakamları hızla artmakta, dış ticaret gelişmekte ve tüketim yaygınlaşmaktadır. İthalat ve ihracatın %50'si denizyolu ile yapılırken geriye kalan %40'ı karayolu; %10 oranında ise demiryolu ve havayolu kullanılmaktadır. Bu nedenle deniz nakliyesi yapan, özellikle de konteynır işleten işletmeler, Türkiye'de yapılanmışlardır. Bu yapılanma süreci önce acente açmak, sonra acente ile ortak olmak ve sonunda kendi isimleri ile piyasada yer almak şeklinde olmaktadır. Karayolu taşımacılığında ise yabancı işletmeler Türkiye'de önce irtibat bürolarını açarak sonra da kendi isimleri ile şirketlerini kurarak pazara girmektedir.

Lojistik pazarı çok sayıda küçük ölçekli şirket tarafından paylaşılmaktadır. En büyük pazar payının %3 olması, sektörün segmente olduğunu ve ölçeklerin küçük olduğunu göstermektedir.

Türkiye'ye gelecek olan yabancı bir işletme için, küçük şirketleri müşterileri ile satın almak, iş kapasitelerini birleştirmek, verimi artırmak ve teşviklerden yararlanarak iş genişlemesi sağlamak cazip bir yatırım fırsatı olacaktır.

Türkiye'nin lojistik konusundaki zayıf noktaları ise; üretim ölçeklerinin küçük olması ve bunun sonucunda dış kaynak kullanımının azlığı, üretim ve tüketimin aynı coğrafyada yapılması nedeniyle uzun mesafe taşımacılığın maliyeti artırması, karayollarında kullanılan araçların eski olması ve araçların gereksiz yere bekletilmesi, demiryolları taşımacılığındaki yetersizlikler, liman hizmetlerinin küçük kapasiteli ve pahalı olması, hava taşımacılığındaki yetersizlikler, yönetici olarak çalışabilecek deneyimli eleman eksikliği, şirketlerin kurumsallaşmamış olması nedeniyle büyüme hedeflerinin olmaması, hizmet alan şirketlerin lojistiği sadece taşımacılık olarak görmeleri, bilişim teknolojilerinin kullanımındaki yetersizlik ve gümrük işlemlerindeki karmaşıklıktır.

2.5. Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Taşımacılık

Lojistik sektörünün büyüklüğü ülkeler ve bölgeler arasında farklı değerler almaktadır. Türkiye'de lojistik sektörünün GSMH'ye katkısının %13 dolaylarında olduğu tahmin edilmektedir. OECD raporlarına göre, farklı ülkelerde toplam istihdamın %15'ini bu sektör oluşturmaktadır. 2003-2004 yılı Türkiye İstatistik Kurumu ortalama verilerine göre sanayi ve hizmet sektörlerindeki toplam işletme sayısının %13,6'sı, toplam cironun %7,5'i lojistik olarak nitelendirilen sektörlerde gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma-depolama ve haberleşme sektörlerinin toplam istihdam içindeki payı ise %10,2'dir.

2.6. Türkiye'de Taşımacılık Modları

2.6.1. Uluslararası ve Yurt İçi Karayolu Taşımacılığı

2.6.1.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya hizmet etme imkânı nedeniyle her zaman avantajlıdır. Türkiye'de Uluslararası kara taşımacılığının milli ekonomiye 4,5 milyar dolara yakın bir katma değer sağladığı ve geçen üç yıl içinde %50'ye yakın bir artış gerçekleştiği gözlenmektedir. UND verilerine göre ihracatın %40'ından fazlası; taşınan ürün değeri itibariyle %42'si, ithalatın ise %23'ü uluslararası karayolu ile taşınmaktadır. Bunun yanı sıra Dünyadaki gelişimine paralel olarak Türkiye'de de artık kombine taşımacılığa önem verilmektedir.

Uluslararası kara taşıma araçlarının Türkiye'den çıkış noktaları; 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'dir (Ro-Ro). Bu kapılardan yapılan çıkışlar incelendiğinde, ihraç araçlarının Kapıkule ve Habur kapılarında yoğunlaştığı görülmekte olup; Hamzabeyli kapısının devreye girişi ile bu kapıdaki ihraç ve ithal araç sayısında önemli bir artış gözlenmiştir.

2.6.1.2. Yurt içi Karayolu Taşımacılığı

Yurt dışı taşımalarında ağırlıklı olarak denizyolu kullanılmasına karşılık, yurt içinde karayolu taşımacılığı ön plandadır. Ulusal kara taşıma sektörü, yurt içi taşımacılığı içinde %90'dan daha büyük pay almakta olup; 4925 sayılı Kara Taşıma Kanunu çerçevesinde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmış olan Kara Taşıma Yönetmeliğine uygun olarak yönetilmektedir.

2.6.2. Uluslararası ve Yurt İçi Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye'de demiryolu kullanımı oldukça düşük olup; hatların büyük kısmı sinyalsiz ve tek hat şeklindedir. TCDD'nin sahip olduğu geniş araç donanımının da eski olması hatların verimliliğini düşüren bir diğer faktördür. Son dönemlerde Avrupa Birliği ulaşım politikalarına uyum süreci ve hükümetlerin ulaşım politikalarında demiryollarına önem vermesi bu alanda olumlu ilerlemelere neden olmuştur.

Türk Demiryolu Kanunu tasarısı; TCDD'nin Türk Demiryolları (TDY) adını alarak faaliyet ve yönetim yapısının yeniden düzenlenmesi gerektiğini belirtirken; demiryolu Çerçeve Kanunu ise Avrupa Birliği ve demiryolu pazarı ile bütünleşmeyi hedef almaktadır

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı, 8.697 kilometresi ana hat olmak üzere toplam 10.991 kilometredir. Hatların 8257 kilometrelik kısmında halen tek hat işletmeciliği yapılmakta olup; bu hatların 2274 kilometresi elektrikli ve 3111 kilometresi sinyallidir. Mevcut çeken ve çekilen araç sayısı 2007 yılı itibariyle, 472 adet ana hat dizel lokomotifi, 58 adet manevra lokomotifi, 44 adet dizelli dizi, 67 adet elektrikli lokomotif ve 83 adet elektrikli dizi şeklindedir. Yük vagonlarının ise 17.041'i TCDD'ye ve 2164 tanesi şahıslara aittir. 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 sahip olup; toplam tonajları 691.634 tondur.

Türkiye'de 2007 yılında özel ve TCDD'ye ait vagonlarla toplam 20.848.660 ton yük taşınmış, bunun 3.929.000 tonu özel şirketlere ait vagon taşıması olarak gerçekleştirilmiştir. Ton-km olarak 2007 yılı verileri incelendiğinde, 9921 milyonluk toplam taşımanın, 2187 milyonunun özel vagonlarla yapıldığı görülmektedir.

2.6.3. Uluslararası ve Yurt içi Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye 8.333 kilometrelik kıyı şeridini taşımacılık anlamında yeterince kullanamayan bir ülkedir. Bununla birlikte Asya kıtasının başlangıcında ve Avrupa kıtasının bitiminde açık deniz kıyısı olan tek ülke durumundadır. Bu coğrafik avantajı Türkiye'ye uluslararası taşımacılıkta önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının ortalama %87'si denizyolu ile yapılmaktadır. Deniz taşımacılığında kullanılan gemiler hem yurt içi deniz taşımacılığında (kabotaj taşımalarda), hem de uluslararası, hatta Türkiye'ye uğramadan yapılan taşımalarda da kullanılmaktadır.

2.6.4. Ro-Ro Taşımaları

İzmir Çeşme Limanına yatırım yapılması, Ambarlı ve İzmit Körfezi Limanlarının geliştirilmesi, Ro-Ro gemilerine özellikle UND Ro-Ro tarafından yatırım yapılması sonucunda uluslararası deniz taşımacılığında Ro-Ro taşıması önem kazanmaya başlamıştır.

2.6.5. Uluslararası ve Yurt İçi Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı 500 kilometreden daha uzak mesafeler için elverişlidir. Hız avantajı nedeniyle depolama maliyetlerini azaltıcı bir taşıma türüdür. Makine parçaları, elektronik, ileri teknoloji donanımları, çiçek, canlı bitki, balık ve deniz ürünleri, araba yedek parçaları, ayakkabı ve pek çok dayanıklı tüketim malzemeleri havayolu ile taşınan malların ağırlığını oluşturmaktadır. Havayolu kargo taşımacılığına olan talep de giderek artmaktadır.

Türkiye'de geçmişte yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde yük taşıması ile hava yük taşıması başlamış; artan yük kapasitesi ile kargo amaçlı uçaklar devreye girmiştir. Artan kargo talebi sonucunda hava kargo yatırımları artmış; iç hat hava kargo taşıması, 2008 yılında 400.000 ton'a, dış hat taşıması da 1.130.000 ton'a ulaşmıştır.

Dış hatlarda kargo trafiğinin tamamına yakını (%94) İstanbul Atatürk Havalimanından gerçekleştirilmiştir. Bunu %3 ile Ankara Esenboğa, %2 ile İzmir Havalimanları izlemektedir.

2.7. TR63 Bölgesinde Lojistik

2.7.1. Uluslararası Taşımacılık

Bölge ulusal düzeyde Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ekseninde kesişen, ekonomik ve demografik merkezleri birbirine bağlayan stratejik bir coğrafyaya sahiptir. Ayrıca uluslararası ulaşım için önemli bir geçiş noktasıdır. Üç kıtanın kavşak noktası olarak uluslararası ulaşımın ve transit taşımacılığın en yoğun ve hareketli olduğu yerlerden birisidir. Önemli bir uluslararası karayoluna (E-91), büyük bir limana (İskenderun), Türkiye'nin en önemli sınır kapılarından Cilvegözü ve Yayladağı giriş-çıkış kapısına sahip bulunmaktadır (TR63 Bölge Planı, 2010).

Taşımacılık sektörünün geliştirilmesi için bölge oldukça önemli bir potansiyele sahiptir. İstanbul'dan sonra Türkiye'nin en büyük ikinci tır filosuna sahip Hatay'da İskenderun; kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşımının kesiştiği bir bölgede yer almaktadır (Tablo 46). Aynı zamanda özelleştirme kapsamında olan İskenderun Limanında özelleştirmenin ardından yapılacak yatırımlarla İskenderun'un lojistik merkez olma ihtimali konuşulmaktadır. Osmaniye İl merkezi ve Kahramanmaraş'ın Türkoğlu ilçeleri de kara ve demiryolu ulaşımında önemli kavşaklarda bulunmaları nedeniyle lojistik sektöründe gelişim sağlayabilecek konumdadırlar (DOĞAKA, 2010).

2.8. TR63 Bölgesinde Yurt İçi Taşımacılık

2.8.1. Yurt İçi Karayolu Taşımacılığı

Hatay Devlet Yolları 2009 yılı ortalama günlük trafik değerleri incelendiğinde; günde toplam 144.649 adet taşıtın Hatay Devlet Yollarını kullandığı tespit edilmiştir. Bu değerin %69 gibi yarıdan fazlasını otomobille yapılan seyahatler oluşturmaktadır. 2. sırada ise %17 ile Kamyon trafiği gelmektedir. Orta yüklü ticari taşıtlar ise toplam trafiğin %8'ini oluşturmaktadır (Tablo 76). Dolaysıyla Hatay Devlet yollarında yük araçlarının büyük oranda trafik yarattığı söylenebilir. Hatay 817-04/1 nolu karayolu, trafik akımının en yoğun olduğu devlet yolu dilimi iken; 420-02/1, 420-02/2 ve 817-04/2 nolu yollar 12.000 ve üstü günlük trafik yükü değerleriyle, Hatay İlinde önemli bir trafik yoğunluğu olduğunu göstermektedir. 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, söz konusu yollardaki yükü azaltacak şekilde şehir dışına taşınması ile gerçekleşebilecektir.

2.8.2. Yurt İçi Denizyolu Taşımacılığı

Hatay'da mevcut limanların alansal büyüklüğü toplam 521 hektardır. Hatay Çevre Düzeni Planı Arazi Kullanım bütçesinde 671 hektar daha liman alanı önerisi bulunmaktadır. Dolayısıyla mevcuttaki limanların toplam büyüklüğünden daha geniş bir liman önerisi ileriki yıllarda bu alanda gerçekleşecektir.

TR63 Bölgesinin denize kıyısı olan tek ili Hatay'dır. Bölgede bulunan 10 limandan İskenderun Liman İşletme Müdürlüğü gemi kabul kapasitesi bakımından; İskenderun Demir ve Çelik A.Ş. ve BOTAŞ Dörtyol İşletme Müdürlüğü ise yük kapasitesi bakımından ilk sıralardadır (DOĞAKA, 2010).

İSDEMİR İskelesi, Hatay ilindeki yurt içi yükleme taşımacılık faaliyetlerinin %61'ini karşılamaktadır. İkinci sırada ise %34 ile Dörtyol BOTAŞ Limanı gelmektedir. İskenderun Limanı üçüncü sırada yer alırken, limanın yükleme faaliyetlerindeki payı yalnızca %3'tür. Sarıseki, Asfalt ve Sarıseki NATO İskeleleri ile Çekisan ve İskenderun NATO Şamandıralarının ise 2009 yılında yurt içi yükleme faaliyetlerine katılmadıkları gözlenmektedir.

Yurt içi boşaltma faaliyetlerinde de İSDEMİR İskelesi %26'lık payla ilk sırada yer almaktadır. 2.sırada ise %16 ile İskenderun NATO Şamandıraları gelmektedir. POAŞ Dolum Tesisleri %15 ile üçüncü sıradayken; Dörtyol BOTAŞ Limanı ile BP Dörtyol Terminali'nin boşaltma faaliyetlerinde pay almadığı tespit edilmiştir. Denizyoluyla yapılan toplam yurt içi taşımacılıkta ise İSDEMİR İskelesi %48 pay alarak ilk sırada yer almaktadır. Dörtyol BOTAŞ Limanı %22 ile ikinci, POAŞ Dolum Tesisleri %6 ile üçüncü sıradayken; İskenderun Limanı ise %2'lik paya sahiptir.

2.8.3.Yurt İçi Demiryolu Taşımacılığı

TR63 Bölgesinde Hatay ili sınırları içerisinde kalan demiryolu hat uzunluğu 54 km'dir Bu da toplam 269 km'lik demiryolu hattına sahip TR63 Bölgesinin %20 'sine karşılık gelmekte olup; bölgedeki diğer illere göre Hatay; demiryolu uzunluğu bakımından en son sırada yer almaktadır. Türkiye'nin 11.005 km olan toplam demir yolu hat uzunluğu içerisinde ise Hatay %0,5 gibi çok düşük bir paya sahiptir (DOĞAKA, 2010).

2005-2009 TCDD raporuna göre; Hatay, TCDD Adana Bölge Müdürlüğü sınırlarına girmektedir. Bunun yanı sıra Hatay'da İskenderun'a kadar ulaşan elektrikli ve sinyalli tren hattı bulunmaktadır. Ayrıca sinyalli hattı İskenderun'dan Adana ve Kayseri'ye bağlayacak bir hat da şu an yapım aşamasındadır. Bu hattın bir ucunun ise Batı Karadeniz'e kadar ulaştırılması planlanmaktadır (TCDD 2005-2009 İstatistik Raporu). Dolayısıyla proje gerçekleştiği takdirde, İskenderun'dan Batı Karadeniz'e sinyalli hatla ulaşım mümkün olacaktır. DOĞAKA (2010) raporuna göre demir yolu hattı şu anda ihtiyaca cevap verememektedir.

Ulaştırma ana stratejisinde ise; Samsun-İskenderun arası demiryoluna uygun başlıca taşıma koridorları arasında değerlendirilmiştir (DOĞAKA, 2010).

2.8.4. Yurt İçi Havayolu Taşımacılığı

TR63 Bölgesinde bulunan iki havaalanından bir tanesi Hatay'da (Antakya) yer almaktadır. Bu havaalanlarının yurt içi taşımacılıktaki payı giderek artmaktadır. Yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan söz konusu alanlar için Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, bu havaalanlarının altyapı eksikliklerinin giderilmesinin gerekliliğinden bahsetmiştir (DOĞAKA, 2010).

Hatay'da havayolu ulaşımı ihtiyacının karşılanması amacıyla Antakya-İskenderun karayolunun doğusunda il merkezine 26 km uzaklıkta bir havaalanı inşa edilmiştir. Şu anda sadece ulusal amaçlı kullanılan bu havaalanını uluslararası standartlarda hizmet verecek hale getirecek uluslararası terminal yapım çalışmaları sürmektedir. Hatay ÇDP arazi kullanım bütçesinde havaalanının alansal büyüklüğü 383 hektar olarak görülmektedir. Yeni havaalanı önerisi ise bulunmamaktadır (Hatay ÇDP, 2010).

2.9. Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ve Projeden Beklentiler

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Fırat ve Dicle Nehirleri havzalarında yapımı öngörülen ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki dokuz ilde (Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Şırnak) uygulanmakta olan bölgesel bir kalkınma projesidir. Bölgenin toplam yüzölçümü 75.358 km^2 olup, bu alan, Türkiye toplam yüzölçümünün %9,7'sini kaplamaktadır.

GAP Bölgesinde ortaya çıkması beklenen deniz yolu ulaşımı talebi tahmininde şu varsayımlar kullanılmıştır: GAP Bölgesi ile yakın iller ve Orta Doğu Ülkeleri (İran, Irak ve Suriye) arasında gerçekleşmesi beklenen tüm taşımaların kara yolu ve/veya demir yolu olacağı varsayılmıştır. GAP Bölgesi ile Türkiye'nin batı illeri arasındaki taşımaların %25'inin deniz yolu ile gerçekleşeceği öngörülmüştür. Bölge ile Avrupa Ülkeleri arasındaki taşımaların ancak %50'sinde deniz yolu kullanımı beklenmektedir. Öte yandan Avrupa ve Orta Doğu ülkelerine yapılacak taşımaların tamamının deniz yolu ile gerçekleştirileceği varsayılmaktadır. Bu varsayımlarla GAP Bölgesi deniz yolu taşıma miktarı yaklaşık 3,5 milyon ton/yıl olarak gerçekleşecektir.

O günkü değerlendirme koşulları altında İskenderun ve Mersin Limanlarının kapasite altında çalışıyor oldukları ve GAP Bölgesinin yaratacağı bu miktardaki artışı da sorunsuzca elleçleyebilecekleri belirtilmiştir. Ancak, GAP'ın talep artışının bu limanları kapasite düzeyine getireceği, Bölge ve transit geçişler için o tarihe kadar olacak talep artışları ile birlikte bu limanlarda önemli sıkışıklıklara neden olabileceği belirtilmektedir.

2.10. Dünyada Lojistik Köy / Merkez Uygulamaları

Lojistik merkez kavramı İngiltere'de "Freight Villages"; Fransa'da "Plate Forme Logistique" ve "Plate Forme Multimodale"; Almanya'da "Güterverkehrszentrum" (GVZ); İtalya'da "Interporto"; Hollanda'da "Rail Service Centre" (RSC) ve "Tradeports" ve Danimarka'da "Transport Centre" şeklinde tanımlanmaktadır.

2.10.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Planlama Esasları ve Fonksiyonları

Bir bölgenin ulaşım, lojistik ve dağıtım hizmetlerine ayrılması; (1) bölgeye ait arazinin optimum kullanımı, (2) çevrenin korunması (yerleşim yerleri için ayrılmış yerleri rahatsız eden yoğun trafiğin, lojistik merkezlere kaydırılması) ve (3) lojistik operatörlerin ihtiyaçları dikkate alınarak belirlenmiş kriterlere uygun altyapıların yapılması konusunda planlama çalışmalarını ve altyapı rasyonalizasyonunu gerektirmektedir.

Lojistik merkezlerin planlanmasında Avrupa ülkelerindeki uygulamalar ile Asya Pasifik ülkelerindeki uygulamalar arasında farklar görülmektedir. Avrupa'da lojistik merkezlerin temel dayanakları; altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi, ulaştırma kalitesinin artırılması ve intermodal taşımacılığın geliştirilmesidir.

Avrupa'da lojistik merkezler için kararlaştırılan hedefler arasında ulaştırma ve lojistik operatörleri tarafından yönetilen yük akışının konsolidasyonu ve demir yolu, kara yolu, iç suyolu, deniz ve yakın yol taşımacılığı kombinasyonlarından oluşan sinerjik ulaştırma çözümlerinin yaratılması ile uzun mesafelerde blok tren

ve barge taşımacılığın kullanılarak, kara taşımacılığı ağırlıklı taşımacılıktan uzaklaşmak bulunmaktadır.

2.10.2. Lojistik Köy/Merkezlerin Yatırım ve İşletme Modelleri

Lojistik merkezin sahibi ya da işleticisi, bir veya birden fazla lojistik hizmet sunucusu olabilir. Bazı lojistik merkezler müşterilerine geniş çaplı katma değerli hizmet sunan birkaç şirket tarafından kullanılırlar. Batı ülkelerinde, karmaşık lojistik hizmetlerin en yaygını, şirketlerin birleşerek genel bir lojistik operatör oluşturmaları şeklindedir.

2.10.2.1. Lojistik Köy/Merkezlerin Yönetimi ve Organizasyon Yapısı

Lojistik merkezlerin hizmetlerini etkin bir şekilde verebilmeleri için birçok lojistik merkezde Lojistik Merkez İşletici/Yönetici Şirketin oluşturulması olağan bir uygulamadır. Lojistik merkezi yönetecek bir şirketin olmadığı durumlarda, yönetim fonksiyonu yönetim işlerini üstlenen bir işletme (subsidiary company) ya da belediyenin ilgili bir birimi tarafından (development agency or department) gerçekleştirilmektedir. Gerçek lojistik merkezler genellikle limited şirket (limited company) şeklinde yapılanırken; sanal lojistik merkezler ise birlik (associations) şeklinde işletilmektedir.

2.10.3. Bazı Lojistik Köy/Merkez Uygulamaları

Batı Avrupa'daki lojistik merkezlerin genel karakteristiği itibariyle lojistik merkezlerin, uygun operasyon ve gelişimleri için yaklaşık 500-2.000 dönüm alana sahip olması gerektiği söylenebilir. Lojistik merkezlerin büyük şehirlerin dışında, yerleşim bölgelerinden uzak yerlerde konuşlanması gerekmekte olup; ulaştırma altyapısına erişimin önemi büyüktür. Lojistik merkezler uluslararası ulaştırma güzergâhlarına yakın yerlerde konumlandırılmalıdır.

Liman şehirlerinde lojistik merkezin cirosunun önemli bir bölümü deniz yolu yüklerinden oluşmakta olup, merkezler liman sahasına olabildiğince yakın konumlanmalıdır.

Büyük şehirlerde ise, son müşteriye yakın yerlerde konuşlanmış birkaç lojistik merkez ve/veya dağıtım alternatifleri ağı söz konusu olabilir. Bu durumda, lojistik merkezin genellikle büyük kentsel öğelerin kesişim noktasında konumlandırılması istenmektedir. Bu kesişim noktalarının her birine lojistik merkezin konuşlanacağı bir alan -ulaştırma kesişim alanı- belirlenebilir.

En büyük lojistik merkezler, muhtemelen tüm taşıma modlarıyla (demir yolu, kara yolu, iç suyolu ağları veya deniz limanları, hava alanları) ve aynı zamanda bölgesel taşıma hattı ağlarıyla iyi bağlantı kuran, ana uluslararası yol kesişim noktalarında konuşlanmışlardı.

3. MEVCUT DURUM ÇALIŞMASI

3.1.TR63 Bölgesinin Ekonomik Yapısı

3.1.1 Nüfus verileri

TR63 Bölgesi Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye illerini kapsamaktadır.

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 2010 yılı TR63 Düzey 2 Bölgesi 3.004.608 kişilik nüfusa sahiptir. 2009-2010 yılları arasındaki yıllık nüfus artış hızında Türkiye ortalaması binde 15,88, Hatay ili binde 21,96, Kahramanmaraş ili binde 7,9 ve Osmaniye binde 15,16 oranındadır [11]

ADNKS verilerine göre 2010 yılı sonu itibarıyla Hatay il nüfusu 1.480.971 kişidir. Bu nüfusun 743.439'u şehirlerde, 737.532'i köylerde yaşamaktadır. Kahramanmaraş il nüfusu 1.037.492 kişi olup şehir nüfusu 605.53, köy nüfusu 431.960 kişidir. Osmaniye il nüfusu ise 479.221 kişidir. Bu nüfusun 346.707 kişisi şehirlerde, 132.514 kişisi köylerde yaşamaktadır.

Hatay ili göç veren bir ilimizdir. 2009 yılı ile 2010 arasında % 4 oranında göç vermiştir. Kahramanmaraş ilimiz % 7,4'lik oranı ile TR63 Bölgesinin en çok göç veren ili konumundadır. Osmaniye'de ise göç verme oranı daha düşük olup % 0,13 oranında ölçülmektedir.[12]

TUIK tarafından yapılan çalışmada; 2010, 2013, 2018, 2023 yılları için şu nüfus projeksiyonları tahmin edilmektedir.

İller[1]	2010	2013	2018	2023
Hatay	1.449.059	1.500.126	1.578.655	1.649.929
K.Maraş	1.070.647	1.131.705	1.230.314	1.324.693
Osmaniye	480.250	518.737	541.319	577.325

Yukarıdaki değerlerle mastır plan kapsamındaki Hatay ve Osmaniye illerimizde bilinen periyotlar için ;

Hatay ilinde;

- 2013 yılında 2010 yılı ADKS nüfus değerlerine göre beş yüzde 1,35 büyüme,

- 2018 yılında 2010 tahminlerine göre sekiz yılda yüzde 8,9 büyüme,

- 2023 yılında 2010 tahminlerine göre on iki yılda yüzde 13,8 büyüme

Osmaniye ilinde;

- 2013 yılında 2010 yılı ADKS nüfus değerlerine göre üç yılda yüzde 7,9 büyüme,

- 2018 yılında 2010 tahminlerine göre sekiz yılda yüzde 12,7 büyüme,

- 2023 yılında 2018 tahminlerine göre on iki yılda yüzde 20,2 büyüme beklenmektedir.

11 Kaynak TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2010
12 Kaynak http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitapp/adnks.zul

Mastır plana baz olacak 5 yıllık büyüme tahminleri için

Hatay ilinde % 5
Osmaniye ilinde % 10
20 Yıllık periyot için
Hatay ilinde % 20
Osmaniye ilinde % 20 olarak öngörülmüştür.

3.1.2.TR63 Bölgesinin Eğitim Durumu

Bölgede üç ilde de üniversite bulunmakta olup, Hatay'da Mustafa Kemal Üniversitesi, Kahramanmaraş'ta Sütçü İmam Üniversitesi, Osmaniye'de Korkut Ata Üniversitesi faaliyettedir.

Hatay'da Mustafa Kemal Üniversitesi bünyesinde yer alan Reyhanlı Meslek Yüksekokulu, Antakya Meslek Yüksekokulu ve Pirinçlik Meslek Yüksekokullarında lojistik ön lisans eğitimi verilmektedir. Diğer iki ilde lojistik ön lisans veya lisans eğitimi veren okul bulunmamaktadır.

Lojistiğin bölgede gelişmesi ancak lojistik alanında eğitim almış elemanların iş gücüne katılması ile sağlanabilmektedir. Bu nedenle bölgedeki operasyon elemanları yetiştirilmek üzere eğitim kurumlarının; teknik lise seviyesinde, uzman operasyon eğitimi verilmesi için iki yıllık meslek yüksek okulları seviyesinde, uzman olarak görevlendirilmek üzere lisans seviyesinde ve ileride yönetici olacak görev yapacak personelin yetiştirilmesi için lisansüstü eğitim verecek seviyeye gelmesi gerekmektedir. Bu eğitimin özellikleri mastır plan bölümünde verilmiştir.

3.1.3 İşgücü

Bölgedeki işsizlik oranları Türkiye ortalamasının üzerindedir. Bölgenin ekonomik gelişmesinin tekstil, turizm, lojistik gibi istihdam yaratacak sektörlere ağırlık verilerek sağlanması önem kazanmaktadır.

Tablo 1. Kurumsal Olmayan Sivil Nüfusun Yıllara Göre İşgücü Durumu (15+ yaş)

	İşsizlik oranı 2009 (%)
Hatay	19,7
Kahramanmaraş	16,0
Osmaniye	19,4
TR63	18,0
Türkiye	14,0

Kaynak: TÜİK İl Bazında İşgücü Göstergeleri 2009

Bölgesel iş gücünün büyük ölçüde istihdam edildiği diğer önemli bir sektör sanayidir. Bölge sanayisi son beş yılda kayda değer bir başarı sergileyerek istihdam kapasitesini büyük ölçüde artırmış ve toplam istihdamın yüzde 21'inden yüzde 28'i seviyelerine kadar yükselmiştir. Bölgenin mevcut sanayi istihdam seviyesi oransal olarak Türkiye genelinin üzerinde seyretmektedir.[13]

Küresel gelişmelere paralel olarak ülkemizde hizmet sektörlerinin toplam istihdam içerisindeki payı son yıllarda artarken benzer bir eğilim bölgede gözlenmemektedir. Tam tersine, örneğin 2004-2009 arası hizmet sektörlerinde istihdam yüzde 49,7'den yüzde 41,3'e kadar gerilemiştir. Bu gerilemenin hemen tamamı ticaret hariç hizmet sektörlerindeki istihdam gerilemesinden kaynaklanmaktadır.[14]

Lojistik emek yoğun bir iş koludur. Depolarda çalışan elemanların, taşımacılıkta sürücü ve dağıtıcı olarak çalışan elemanların iş gücüne ve istihdama doğrudan katkısı olmaktadır. Bölgede lojistiğin gelişmesi işsizlik oranlarının da düşmesine olanak sağlayacaktır.

3.1.4. Tarım

3.1.4.1 Tarım Sektörünün Bölge Ekonomisindeki Yeri

DOĞAKA tarafından hazırlanan TR63 Bölge Planından alınan verilere göre bölgenin iktisadi durumunu irdeleyebilecek TÜİK tarafından yayımlanan bölgesel istatistikler oldukça yetersiz kalmaktadır. Sektörel istihdam verilerindeki kısmi artışa rağmen sektörlerin katma değer göstergelerine ilişkin en güncel veri 2006 yılına, bölgesel düzeyde kişi başına düşen gayrisafi yurt içi hasılaya ilişkin en güncel veri ise 2001 yılına aittir.

2006 yılı verilerine göre, bölge gayrisafi katma değerinin yüzde 55,8'i hizmetler sektöründe, yüzde 26,6'sı sanayi sektöründe ve yüzde 17,6'sı da tarım sektöründe konumlanmaktadır. 2007 OECD üye ülkeleri ortalamalarında hizmet sektörünün katma değer payı yüzde 65,76, sanayinin payı 29,4 ve tarımın payı yüzde 3,59'dur.[15]

Mevcut istatistikler tarımın bölgesel iktisadi faaliyet kolları arasında en yüksek öneme sahip olduğunu göstermektedir. Bölgenin toplam gayrisafi katma değeri içerisinde tarımın payı ülke geneline kıyasla iki kat yüksektir. 2006 yılında ülke genelinde tarımın gayrisafi katma değer içindeki payı yüzde 9,4 iken, bu pay bölgede yüzde 17,6'dır. Bölge tarım bölgesi olma ve bu konuda gelişme özelliğine sahiptir.

3.1.4.2.Tarımsal Üretim

Bölgedeki tarımsal ürün üretiminde ürün miktarı açısından en önemli yeri tahıllar ve diğer bitkisel ürünler almaktadır. Toplam tarım alanının yüzde 72'si bu ürünlere tahsis edilmiş durumdadır. Tahıllar ve diğer bitkisel ürün üretiminde buğday başta olmak üzere arpa, mısır, pamuk, çerezlik ve yağlık ayçiçeği, yerfıstığı ve soya önemli yer tutmaktadır. Bu ürünler tarıma dayalı sanayinin, paketlemenin ve dağıtımın değer yaratabileceği ürünlerdir. Bölgede depolama hizmetlerinin ve depo içi katma değerli hizmetlerin verilmesi üretilen ürünlerin tüketilebilir ürün haline gelmesine fırsat verecek ve lojistik için bir potansiyel olacaktır.

13 Kaynak: TR63 Bölge Planı

14 Kaynak:: TÜİK,İşgücü İstatistikleri Veritabanı
15 Kaynak TR63 Bölge Planı

Türkiye toplam buğday üretiminin yüzde 5'i, kütlü pamuk üretiminin yüzde 9'u, dane mısır üretiminin yüzde 10'u, soya üretiminin yüzde 15'i, çerezlik ayçiçeği üretiminin yüzde 24'ü ve yerfıstığı üretiminin yüzde 42'si bölgede gerçekleştirilmektedir. Hatay buğday ve pamuk, Kahramanmaraş buğday, çerezlik ayçiçeği ve Osmaniye ise yerfıstığı, soya ve dane mısır üretiminde öne çıkmaktadır.[16]

Bölgenin toplam tarım üretimi içerisinde diğer tarımsal ürün türlerine göre daha az alan sebze ve meyve üretimi, üretim miktarı bakımından Türkiye ölçeğinde yüksektir. Domates, kuru soğan, hıyar ve karpuz üretiminde öne çıkan ürünlerdir. Kırmızı turp, maydanoz ve taze soğan üretiminde bölge Türkiye'de ilk sırada, kuru sarımsak, havuç ve göbekli marul üretiminde ilk üç içerisinde yer almaktadır.

Sebze üretiminde ülkemizin önemli üretim alanlarından biri olan Hatay ilinde, arazinin uygun olmasından dolayı, Kahramanmaraş ve Osmaniye illerine göre daha fazla üretim yapıldığı görülmektedir. Geniş bir ürün çeşitliliği olan Hatay ili, üretimde Türkiye ölçeğinde öne çıkacak potansiyele sahibidir. Türkiye toplam pazı üretiminin yüzde 63'ü, maydanoz üretiminin yüzde 37'si, göbekli marul üretiminin de yüzde 16'sı bu ilde gerçekleştirilmektedir. Bu ürünlerin üretiminde Hatay ili Türkiye'de ilk sırada yer almaktadır. [17]

Bölgede üretilen meyve sebze gibi tarımsal ürünler tarladan çıktığı şekliye değerlendirileceği gibi soğuk hava depolarında stoklanıp da tüketime sunulabilecektir. Bu nedenle kurulacak olan lojistik köy ve lojistik merkezlerde soğuk hava deposu da planlanmak durumundadır.

3.1.5.Sanayi

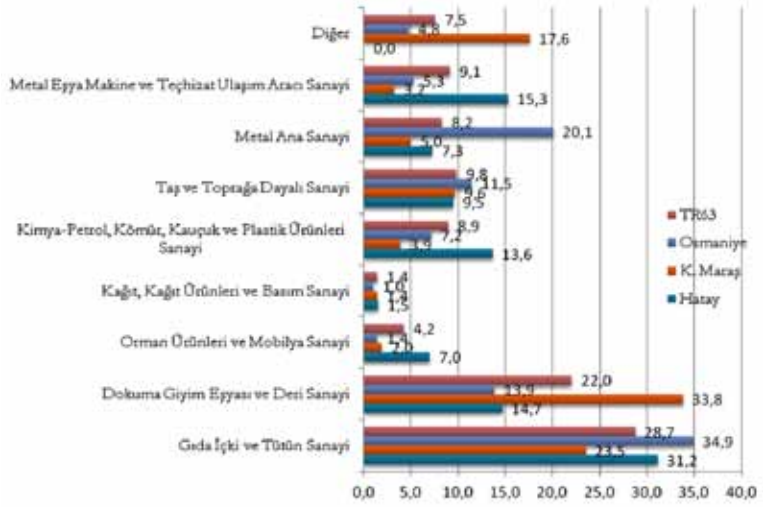
Mevcut istatistiklere göre gayrisafi katma değer katkısı açısından, sanayi sektör kolları Türkiye ortalamasına yaklaşarak bölge ekonomisinde gittikçe artan bir ağırlığa ulaşmıştır. Buna göre bölge sanayisi bölgesel katma değer içerisindeki payını yüzde 25'ler seviyesinden bir buçuk puan daha yukarıya taşıyarak ülke ortalaması olan yüzde 28 eşiğine yaklaştırmış durumdadır. Benzer şekilde bölge sanayisinin istihdam piyasalarındaki ağırlığı sürekli bir yükselme kaydetmiştir. [18]

Türkiye'nin toplam gayrisafi katma değerinin yüzde 2,3'ü bölgede üretilirken sanayi sektöründen sağlanan toplam gayrisafi katma değerin yüzde 2,1'i bölgede üretilmekte olup bölge sanayi sektörüne sağlanan katkı bakımından 26 Düzey 2 Bölgesi içerisinde 9. sırada bulunmaktadır.

Hatay, sosyoekonomik gelişmişlik sıralaması bakımından iller arasında 29. sırada yer alırken, imalat sanayi gelişmişlik sıralamasında 15. sırada bulunmaktadır. Kahramanmaraş, sosyoekonomik gelişmişlik sıralamasında 48'inci sırada, imalat sanayi gelişmişlik sıralamasına göre ise 27'inci sırada yer almaktadır. Osmaniye ise sosyoekonomik gelişmişlik sıralamasında 47. sırada gelirken, imalat sanayi gelişmişlik sıralamasına göre 57. sırada bulunmaktadır. Osmaniye, diğer illerin aksine imalat sanayi gelişmişlik sıralamasında, sosyoekonomik gelişmişlik sıralamasına göre daha geride bulunmaktadır.[19]

3.1.5.1. Sanayi Kollarının Mekansal Yerleşimi

TR63 Bölge Planı'ndan alınan verilere göre bölge ekonomisinin sanayi kollarından bazıları sanayi siciline kayıtlı firma bilgilerinden yola çıkarak belirlenmiştir. Bölgedeki sanayi siciline kayıtlı sanayi işletmelerinin sektörlere göre dağılımına bakıldığında gıda, içki ve tütün sanayi firma sayısı 415 dir. Bu kuruluşların sanayi sektörü içindeki payı yüzde 28,7'dir. Bu payla bu sektör ilk sırada gelmektedir. Gıda sektörünün ardından 318 firma ile dokuma, giyim eşyası ve deri sanayi gelmektedir. Bu sektörün de toplam sanayi içindeki payı yüzde 22'dir.



Şekil 1. Sanayi Siciline Kayıtlı İşletmelerin Sektörlere Dağılımı (2009) (yüzde)

Kaynak: Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İl Sanayi ve Ticaret Müdürlükleri, TR63 Bölge Planı

Yine TR63 Bölge Planı'ndan alınan verilere göre, sanayi kuruluşlarının sektörel dağılımında, Hatay ilinde 210 firma gıda işletmesidir. Bu işletmelerin payı yüzde 31,2'dir. İkinci sırada ise 103 firma ile metal eşya makine ve teçhizat ulaşım aracı ve ilmi ve mesleki ölçme aletleri sanayi gelmektedir. Sanayi sektörü içindeki payı yüzde 15,3'tür. Dokuma giyim eşyası ve deri sanayi sektöründe ise kayıtlı 99 firma bulunmaktadır. Bu sektörlerin toplam sanayi içindeki payı yüzde 14,7'dir. Orman ürünleri, mobilya sanayi, kağıt, kağıt ürünleri ve basım sanayi sektörlerinde ise toplam 57 firma bulunmaktadır ve bu sektörler toplam sanayi içinden yüzde 8,5 pay almaktadır.

16 Kaynak TR63 Bölge Planı
17 Kaynak TR63 Bölge Planı
18 Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler, 2009
19 Kaynak TÜİK Bölgesel göstergeler 2009

İllere baktığımızda; Hatay ilinde sanayi sektöründe kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri öne çıkmaktadır. Sektörde toplam 92 firma bulunurken, sektörün sanayi içinden aldığı pay yüzde 13,6'dır. Özellikle demir ve çelik olmak üzere metal ana sanayi Hatay ili sanayisinde önemli bir yere sahiptir ve toplam 49 firma bulunmaktadır. Genel olarak işletme sayıları dikkate alınarak bakıldığında Hatay ilinde öne çıkan sektörler gıda, dokuma giyim eşyası ve deri sanayi, metal eşya makine ve teçhizat ulaşım aracı, ilmi ve mesleki ölçme aletleri sanayi, metal ana sanayi, taş ve toprağa dayalı sanayi ve kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sanayidir.[20]

Kahramanmaraş ilinde ise gıda, dokuma giyim eşyası ve deri sanayi sektörleri öne çıkmaktadır. Bu sektörlerde firma sayılarının toplam sanayii firmalarına oranı yüzde 50'den fazladır. Bu sektörlerde de 322 firma bulunmaktadır. İkinci sırada hediyelik eşya krom ve çelik mutfak eşyası gelmekte olup toplam 99 firma bulunmaktadır. Bu sektörleri 54 firma ile taş ve toprağa dayalı sanayi, 46 firma ile metal eşya makine ve teçhizat ulaşım aracı, ilmi ve mesleki ölçme aletleri sanayi ve 22 firma ile kimya-petrol, kömür, kauçuk ve plastik ürünleri sanayi izlemektedir.

20 Kaynak: TR63 Bölge Planı

Osmaniye'de bulunan 209 firmadan 73'ü gıda sektöründe yer almaktadır. Gıda sanayi sektörünün sadece firma sayılarına göre toplam sanayi içindeki oranı yüzde 34,9'dur ve ilk sırada gelmektedir. Gıda sektörünü 42 firma ve yüzde 20'lik pay ile metal ana sanayi takip etmektedir. Bu sektörleri sırası ile tekstil ve taş toprağa dayalı sanayi takip etmektedir. Osmaniye ilinde öne çıkan sektörler gıda, metal ana sanayi, dokuma ve giyim eşyası, taş ve toprağa dayalı sanayi sektörleridir.

3.1.5.2. Organize Sanayi Bölgeleri

Bölgede üretim Organize Sanayi Bölgelerinde toplanmıştır. Düzenli bir çalışma sistemi mevcuttur. Organize sanayi bölgeleri de hem giren hammadde ve yarı mamul ön depolaması açısından hem de üretilen ürünlerin pahalı fabrika alanlarından alınıp katma değerli hizmetlerin de verileceği depolara taşınması açısından lojistik hizmetlerin kullanımına açıktır. OSB bölgeleri lojistik sektörünün gelişmesine katkıda bulunacak önemli odaklardan biridir. Bölgede bir lojistik köy veya merkez çerçevesinde alınacak hizmetlerin kalitesi ve verimliliği bölge sanayisine de katkıda bulunacaktır.

TR63 illerinden Hatay'da 5 adet organizie sanayi bölgesi bulunmaktadır. Bunlardan biri Antakya'da, ikisi İskenderun'da, biri Dörtyol'da ve 1'i de Payas'da yer al-

Tablo 3. TR63 Düzey 2 Bölgesi'ndeki Küçük Sanayi Siteleri (2010)

	Adı	Faaliyete Başladığı Yıl	Toplam İşyeri Sayısı	Mevcut İstihdam
Hatay (TR631)	Antakya K.S.S	1967	1.515	6.000
	İskenderun K.S.S	1967	700	2.100
	Dörtyol K.S.S	1978	150	550
	Payas K.S.S	1986	151	400
K.Maraş (TR632)	K.Maraş K.S.S Merkez I-II-III	1981	1.908	7.500
	Elbistan K.S.S I-II	1992	419	1.650
	Göksun K.S.S	1994	106	320
	Afşin K.S.S I	1990	100	300
	Yeni Elbistan K.S.S	2007	22	66
	Narlı K.S.S	-	50	60
	K.Maraş Terziler Konfeksiyon K.S.S	-	65	-
	Afşin K.S.S II	-	75	-
	K.Maraş Ahşap İşleri K.S.S	-	-	-
	K.Maraş Ayakkabıcılar ve Çantacılar K.S.S	-	-	-
	Pazarcık K.S.S.	-	-	-
Osmaniye (TR633)	Merkez 1. K.S.S	1979	300	1.500
	Merkez 2. K.S.S	1991	250	1.000
	Kadirli K.S.S.	1977	153	213
	Bahçe K.S.S.	2004	78	70
	Düziçi K.S.S	2008	100	105
	Kadirli Marangoz ve Mobilyacılar K.S.S	-	100	-
	Osmaniye Mobilya Ağaç İmalatı	-	100	-

Kaynak: Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İl Sanayi ve Ticaret Müdürlükleri, TR63 Bölge Planı

maktadır., Bu tesislerden Antakya, Payas ve İskenderun Organize Sanayi Bölgeleri faal durumdadır.

Tablo 2. TR63 Düzey 2 Bölgesi'ndeki Organize Sanayi Bölgeleri (2010)

O.S.B'nin Adı	O.S.B'nin Büyüklüğü (ha)	Toplam Sanayi Parseli	Üretimdeki Firma Sayısı	OSB'de Çalışan Kişi Sayısı
Hatay O.S.B	150	62	38	1.000
İskenderun O.S.B	208	48	47	4.224
Hatay Payas O.S.B	53	42	35	1.870
Hatay 75. Yıl O.S.B	100	-	-	-
İskenderun II. O.S.B	100	-	-	-
K.Maraş O.S.B	300	55	31	3.142
Elbistan O.S.B	130	-	-	-
Türkoğlu O.S.B	126	101	-	-
Osmaniye O.S.B	380	130	67	5.633
Kadirli O.S.B	120	39	8	122

Kaynak: Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İl Sanayi ve Ticaret Müdürlükleri, TR63 Bölge Planı

Kahramanmaraş ilimizde ise Kahramanmaraş, Elbistan ve Türkoğlu olmak üzere üç adet organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Bu organize sanayi bölgelerinden sadece Türkoğlu aktiftir. Osmaniye ilimizde ise Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi ve Osmaniye Kadirli Organize Sanayi Bölgesi olmak üzere 2 adet Organize Sanayi Sitesi bulunmaktadır.

3.1.5.3.Küçük Sanayi Siteleri

Küçük sanayi siteleri de küçük ölçekli, az sermayeli, düşük istihdam gerektiren işler için oldukça yaygın olarak kullanılmaktadır. Buralarda büyüyebilen firmalar işlerini organize sanayi bölgelerine aktarabilmektedir. Bölgedeki küçük sanayi sitelerinde toplam 6.340 adet kuruluş çalışmakta ve 21.780 kişi istihdam edilmektedir.

3.1.6.Madencilik

Madencilik sektörü üretilen maden cevherinin lojistik olarak bir katma değere fırsat vermemesi açısından lojistik hizmetler için önem taşımamaktadır. Taşımacılık sektörünün daha ağır olduğu bir iş koludur. Demir yolu, denizyolu ve kısmen dökme kara yolu taşımacılığı bu ürünler için kullanılan taşıma şekilleridir. Bölgeye taşıma potansiyeli getirmesi ve taşımacılığın maliyetini düşürmesi açısından önem kazanmaktadır.

Hatay ilinde altın, alüminyum, demir ve krom madenleri bulunmaktadır. Bölgedeki demirli boksit yatak rezervleri yüksek olmasına rağmen teknoloji ve maliyet sorunları nedeniyle işletilememektedir. Endüstriyel hammaddeler yönünden de çimento hammaddeleri açısından İskenderun civarında kireçtaşı, marn ve kil rezervleri bulunmaktadır. Bütün bunların dışında manyezit ve dolomit ilde bulunan diğer endüstriyel hammaddelerdir.[21]

Kahramanmaraş ilinde Maden Tetkik Arama (MTA) tarafından yapılan çalışmalarda kireçtaşı, barit, demir, krom ve manganez yatakları bulunmuştur. Afşin ve Elbistan ilçelerinde kireçtaşı sahaları işletilmeye başlanmış ve elde edilen kireçtaşları termik santralde hammadde olarak kullanılmaktadır. Afşin-Elbistan civarındaki zengin linyit potansiyeli mevcuttur. Bu ürünler Afşin-Elbistan Termik Santrali'nin linyit ihtiyacını karşılamaktadır.

Osmaniye ilinde ise MTA tarafından yapılan çalışmalar sonucunda demir, kükürt ve manyezit yatakları. Kaypak, Yarpuz ve Çindere sahalarında linyit rezervleri belirlenmiştir. Ayrıca Haruniye ilçesinde doğal sıcak su kaynağı belirlenmiştir.[22]

3.1.7.Ulaştırma

Bölge ülkemizin kuzey-güney ve doğu-batı ekseninde oluşan taşıma koridorunda başlangıç noktasıdır. Akdeniz'den Karadeniz'e veya tersine oluşacak yük hareketlerinde başlangıç ve bitiş elleçlemesi bölgedeki mevcut limanlarda yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının karaya indirildiği üç kıtanın kavşak noktası olarak uluslararası taşımanın veya transit taşımacılığın en yoğun ve hareketli olduğu noktalardan biridir. Uluslararası (E-91) yolu ile kara yoluna, büyük bir iş potansiyeli yaratacak TCDD limana (İskenderun), Türkiye'nin en önemli çıkış kapılarından Cilvegözü ve Yayladağı gümrük giriş-çıkış kapılarına sahip bulunmaktadır.

Bölge, geçmişten de gelen yük hareketinin fazla olması nedeniyle ulusal ölçekte ortalamanın üzerinde ulaşım altyapısına sahiptir. Yük taşıma amaçlı kara yolu, denizyolu ve demir yolu taşımacılığı açısından gelişmiş durumdadır. İntermodal yani çok taşıma modlu operasyonlar için ideal konumdadır.

Bu iş potansiyelinin gerçekleştirilebilmesi için bölgenin komşu ülkelere bağlantı noktası olan Hatay ilinin sahip olduğu ulaşım altyapısını geliştirmesi taşıma hızını arttırması ve ölçek büyütücü tekniklerden yararlanılması şarttır.

Bölgenin lojistik ve ulaştırma altyapısı planlanırken kapasitelerin, aktarma noktalarının yerlerinin ve ölçülerinin, elleçlenecek ürün özeliklerinin göz önüne alınması ve buna göre planlama çalışması yapılmalıdır. Ürün hacmi, ürün değeri ve risk karakteristikleri, fiyatı, mevsimsellik gibi kavramlar lojistik ve ulaştırma alt yapısını dolayısıyla Lojistik Mastır Planının göz önüne alınması gerekmektedir.

Şehirlerarası veya uluslar arası taşımacılık için ölçek ekonomisinden yararlanılması söz konusudur bu da ancak hizmet verilecek olan lojisitk köy ve merkezlerin yapılanmasına bağlıdır.

TR63 Bölgesinde il yol uzunlukları bakımından Hatay ilinde 272 km, Kahramanmaraş ilinde 533 km, Osmaniye ilinde ise 217 km toplam asfalt yol bulun-

21 Kaynak: (Türkiye Yer Altı Kaynakları, 2009)

22 Kaynak: (Türkiye Yer Altı Kaynakları, 2009; 479).

maktadır. İl yollarının tamamı asfalt yoldur. [23]

Türkiye'de 2008 yılı itibarıyla 288.013 km uzunluğunda köy yolu mevcuttur. TR63 Düzey 2 Bölgesindeki köy yollarının yüzde 29,2'si Hatay'da, yüzde 52,8'i Kahramanmaraş'ta ve yüzde 18'i Osmaniye'de bulunmaktadır.[24]

3.1.7.1 Bölgesel Demiryolu Sistemi

Türkiye genelinde demiryolları hat uzunlukları 8.699 km.si ana hat olmak üzere toplam 11.005 km.dir. TR63 Bölgesinde ise Hatay ilinde 54km., Kahramanmaraş ilinde 14km., Osmaniye ilinde ise 68 km. demir yolu bulunmaktadır. [25]

Bölgede demir yolu taşıması deniz taşımasından sonra en önemli ikinci taşıma metodudur. Bölge limanlarında henüz yoğun bir konteyner çalışması olmaması bu bölge limanların dökme yük veya genel kargo çalışması yapmasına ve demir yolu taşımasının artmasına neden olmaktadır. Bölgede TCDD limanının özelleştirilmesinden sonra lojistik köy ve merkezlerde inşa edilecek olan boş-dolu konteyner depolama sisteminin oluşması, ulaştırma sektörüne avantaj yaratacak ancak kent trafiğini olumsuz etkileyecektir. Bu hareketlerin kısa zamanda gelişmesi lojistik köyün demir yolu aktarma istasyonu şeklinde kullanıp kentteki kara taşıtı hareketini düşüreceği planlanmaktadır.

3.1.7.2 Havayolu Taşımacılığı ve Altyapısı

Bölge kapsamındaki Kahramanmaraş ve Hatay illerinde iki adet havaalanı bulunmaktadır. Bu erişim noktaları gerek yük gerekse yolcu taşımacılığı açısından hem bölge için hem de civar iller için önemli bir havayolu ulaşımı imkanı sağlamaktadır. Yolcu taşımacılığındaki ulusal payı hızla artan bu limanların yük elleçleme uygun hale getirilmesi, oluşabilecek altyapı eksikliklerin giderilmesi gereklidir.

Hatay Hava Limanı eski terminalin ihtiyacı karşılamamış olmasından dolayı yenilenmiştir. Artan yolcu talebine uygun olarak çağdaş normlara göre inşa edilen yeni terminalin inşaatı tamamlanmış, kabulü yapılmış ve uluslar arası yolcu taşımaya uygun hava alanı statüsüne geçmiştir.

3.1.7.3 Denizyolu Altyapısı

Büyük tonajlı yük gemilerin yanaşabileceği liman ve iskelelerden, İskenderun Bölgesinde 10 adet terminal mevcuttur. Yeni liman ve iskele projeleri vardır, mevcut liman ve iskelelerin kapasite artışı yatırımları bulunmaktadır, ancak henüz faaliyete geçilmemiştir. Limak A.Ş.nin kazanmış olduğu özelleştirme ihalesinin hukuki sürecinin tamamlanmasından sonra en büyük yatırım, özelleşen İskenderun TCDD Limanına yapılacaktır. Limak A.Ş. yatırım için onay süresinin tamamlanmasını ve Liman-İş Sendikası tarafından açılmış olan davaların sonuçlandırılmasını beklemektedir.

3.1.8.Dış Ticaret

TR63 bölgemiz dış ticaretimiz açısından zayıf bir bölge olarak görülmektedir. Bölge illerinde 2002 yılından günümüze dış ticaret rakamlarımız artmaktadır. Türkiye genelinde 2003 yılında Hatay % 0,81 oranında bir dış ticaret hacmine sahipken, bu rakam 2010 yılında % 1,61'e çıkabilmiştir. 2003 yılında 948 milyon olan dış ticaret rakamımız 2010 yılında 4.836 Milyon dolara çıkmıştır. Kahramanmaraş ilimizde ise 2003 yılında 403 Milyon Dolar olan dış ticaret hacmi 2010 yılında 1.377 milyon dolara yükselmiştir ancak Türkiye toplamında sadece % 0,45 oranına ulaşabilmiştir. Osmaniye ise 2003 yılında 3 milyon gibi küçük bir miktarda iken 2010 yılında 400 milyon dolara ulaşmış ancak % 0,13' lük bir paya sahip olabilmiştir.

Dış ticaretimizdeki payı düşük de olsa bölgedeki gelişme lojistik sektörüne yapılacak olan yatırımların büyümeyi hızlandıracağı görüşünü ortaya çıkartmaktadır.

3.1.8.1 Bölge İhracatının Yapısı

Bölgede en büyük ihracatın, İskenderun Demir Çelik Gümrük Müdürlüğünden alınan verilere göre, 1,5 Milyar Dolarlık pay ile demir çelik mamulleri olarak yapıldığını görmekteyiz. İkinci sırada işlem yapılan gümrük müdürlüğü de 400 Milyon Dolarlık payı ile Antakya Gümrük Müdürlüğüdür. İskenderun Gümrük Müdürlüğünce yaklaşık 280.Milyon dolarlık ihracat tescil edilmiştir. Kahramanmaraş Gümrük Müdürlüğü de tescil ettiği 200 milyon dolarlık ihracat ile dördüncü sırada gelmektedir.

Tablo 5. 2009-2010 Yılı İhracat Oranları

Yıllar		Gümrük	İhracat 1000 $
2010	310800	Antakya Güm. Md.	403.016
2010	310400	Cilvegözü Güm.Md	284
2010	310600	İskenderun Demirçelik Güm. Md.	1.453.156
2010	310100	İskenderun Güm. Md.	270.389
2010	440200	Kahramanmaraş Güm.Md.	224.966
2009	310800	Antakya Güm. Md.	366.493
2009	310400	Cilvegözü Güm. Md.	225
2009	310600	İskenderun Demirçelik Güm. Md.	1.236.900
2009	310100	İskenderun Güm. Md.	283.490
2009	440200	Kahramanmaraş Güm.Md.	178.205

Kaynak TUİK 2010

Lojistik köyün devreye girmesi ile bölgeden özellikle Suriye'ye gidecek olan ürünler için bir iş potansiyeli, yaratılacaktır. Dış ticaret müsteşarlığından alınan verilere göre bölgeden kara yolu ile Suriye'ye yapılan 2010 yılı ihracatımız içinde inşaat malzemeleri, tekstil iplikleri, yumurta, margarinler, sentetik lifler, pirinç, borular ve bağlantı parçaları, mobilyalar, plastik ürünler lojistik köyde elleçlenecek ürünler arasında görülmektedir.

23 Kaynak: KGM, 2010
24 Kaynak: KGM, 2010
25 Kaynak: TCDD 6. Bölge görüşmesi

Tablo 4. Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İllerinin İhracat ve İthalat Verileri (Bin$)

Yıl	İl	İllere Göre İhracat	İllere Göre İthalat	Toplam Dış Ticaret	%
2010	Türkiye Toplam	113.979.452	185.541.037	299.520.489	100,00
	Hatay	1.705.570	3.131.351	4.836.922	1,61
	Kahramanmaraş	531.353	806.061	1.337.414	0,45
	Osmaniye	75.120	326.765	401.885	0,13
2009	Türkiye Toplam	102.142.613	140.928.421	243.071.034	100,00
	Hatay	1.417.802	2.718.461	4.136.263	1,70
	Kahramanmaraş	430.775	545.686	976.461	0,40
	Osmaniye	9.753	28.154	37.906	0,02
2008	Türkiye Toplam	132.027.196	201.963.574	333.990.770	100,00
	Hatay	1.762.181	3.344.522	5.106.703	1,53
	Kahramanmaraş	379.376	531.429	910.806	0,27
	Osmaniye	6.821	47.647	54.467	0,02
2007	Türkiye Toplam	107.271.750	170.062.715	277.334.464	100,00
	Hatay	1.199.654	2.485.294	3.684.948	1,33
	Kahramanmaraş	325.518	812.307	1.137.825	0,41
	Osmaniye	2.737	35.776	38.513	0,01
2006	Türkiye Toplam	85.534.676	139.576.174	225.110.850	100,00
	Hatay	933.919	1.714.385	2.648.304	1,18
	Kahramanmaraş	286.321	435.827	722.148	0,32
	Osmaniye	1.320	10.119	11.439	0,01
2005	Türkiye Toplam	73.476.408	116.774.151	190.250.559	100,00
	Hatay	745.358	1.091.555	1.836.913	0,97
	Kahramanmaraş	229.108	356.717	585.825	0,31
	Osmaniye	1.540	5.802	7.342	0,00
2004	Türkiye Toplam	63.167.153	97.539.766	160.706.919	100,00
	Hatay	654.914	656.423	1.311.337	0,82
	Kahramanmaraş	205.874	333.756	539.630	0,34
	Osmaniye	889	3.557	4.447	0,00
2003	Türkiye Toplam	47.252.836	69.339.692	116.592.528	100,00
	Hatay	462.282	485.943	948.226	0,81
	Kahramanmaraş	138.732	264.684	403.416	0,35
	Osmaniye	1.111	1.653	2.764	0,00

Kaynak TUİK 2010

Tablo 6. 2009-2010 Yılı İhracat Yapılan Ürünler

Ürün Cinsi	2009 $	2010 $
Akaryakıt	164.217.395	488.244.857
Alçı Çimento Vb.İnşaat Malzemeleri	166.002.842	164.895.313
Elektrik Enerjisi	47.079.564	81.413.800
Demir-Çelik Filmaşin,Çubuk,Profil,Palplanşlar	111.051.049	61.455.480
Tekstil İplikleri	44.072.060	45.909.743
Buğday	12.066.415	44.226.546
Demir Veya Çelik Ray,Kontrray,Makas Vb. Demir yolu Malz.	15.574	31.798.527
Külçe,İlk Şekillerde Alaşımsız Demir-Çelik;Yarı Mamuller	10.027.699	31.073.747
Kuş ve Kümes Hayvanlarının Yumurtaları,Yumurta Albümini	10.462.078	30.273.899
Margarin,Yenilen Karışım Katı Yağlar	16.426.857	25.465.869
Dokumaya Elverişli Sentetik Lifler	21.923.112	24.403.535
Pirinç	6.161.010	23.670.604
Taş,Kum,Çakıl Taşı	19.411.604	23.352.798
Dökme Demir,Demir,Çelik Borular,Bağlantı Parçaları	23.647.167	22.420.949
Demir,Çelik Depolar,Sarnıçlar,Küvler-Hacım>300lt	35.835.432	22.156.874
Plastikten Hortumlar,Borular,Bağlantı Elemanları	19.759.662	20.562.173
Diğer Şekilde İşlenmiş Hububat	9.046.338	18.726.596
Gemiler Ve Suda Yüzen Taşıt Ve Araçlar	4.201.358	18.044.480
Mobilyalar	9.913.378	16.219.835
İşlenmiş Hayvansal Ve Bitkisel Yağlar,Mumlar	19.268.023	16.013.441
Plastikten Levha,Plaka,Bant,Şerit Vb.	16.087.857	16.000.293
Demir,Çelik Yassı Hadde Mamulleri	7.085.702	15.551.626

Kaynak Dış Ticaret Müsteşarlığı 2010

3.1.8.2 Bölge İthalatının Yapısı

İskenderun Gümrük Başmüdürlüğü tarafından tescili yapılan ithalatın 2 milyar dolara ulaştığı görülmektedir. Bölgede yapılan ithalatın giriş kayıt işlemlerinin ağırlıklı olarak İskenderun Demir Çelik Gümrük Müdürlüğü tescili ile yapıldığı görülmektedir. İskenderun Demir Çelik Limanından elleçlenerek yapılan ithalat, demir çelik üretiminde kullanılan hammaddeler, kömür ve buğdaydır.

Tablo 7. 2009-2010 Yılı İthalat Oranları

Yıllar		Gümrük	İthalat 1000 $
2010	310100	İskenderun Güm. Md.	1.967.201
	310400	Cilvegözü Güm.Md	895
	310600	İskenderun Demirçelik Güm. Md.	4.615.664
	310800	Antakya Güm. Md.	4.739
	311100	Yumurtalık Güm.Md.	89.801
	440200	Kahramanmaraş Güm.Md	231.531
2009	310100	İskenderun Güm. Md.	2.186.509
	310400	Cilvegözü Güm.Md	54
	310600	İskenderun Demirçelik Güm. Md.	3.717.739
	310800	Antakya Güm. Md.	6.004
	311100	Yumurtalık Serbest Bölge	68.624
	440200	Kahramanmaraş Güm.Md	128.912

Kaynak TUİK 2010

İskenderun Limanının konteyner elleçleme hizmetini vermesi ile bu noktadan yapılan ithalatın artacağı ve konteyner ile gelebilecek ürünlerin lojistik köyde elleçleneceği de öngörülmektedir.

Bölge ithalatının ürünler bazında değerlerine ulaşılamamıştır.

3.2 TR63 Bölgesel Kalkınma Hedeflerinde Lojistik Sektörünün Yeri

TR63 Bölgesi Doğu-Batı, Kuzey Güney ticaretinde kara yollarının kesiştiği noktada yer almaktadır. Dünya ticaretinde de Batı Dünyasının, Akdeniz'in Asya'ya çıkış noktası, Doğu ve Güneydoğu Bölgelerimizin dünya ticareti ile olan bağlantı noktasıdır.

Bölge, İskenderun'daki limanları, Cilvegözü ve Yayladağı sınır kapıları ile Türkiye'nin Suriye üzerinden Orta Doğu'ya açılan kapısıdır. Demir-çelik sektörünün, tekstil ve metal eşya sanayi üretiminin geliştiği bir bölgemizdir. Bölgede bulunan geniş ve verimli tarım alanlarda büyük ölçüde tarımsal üretimde gerçekleştirmektedir.

Bölgenin gelişme vizyonu TR63 Bölge Planı kapsamında "Ekonomik, sosyal ve demokratik birikimi geliştirerek, doğal ve kültürel çevreyi koruyarak, tarım, ticaret, **taşımacılık,** turizm ve teknoloji alanlarında Türkiye'nin ve Orta Doğu'nun lider bölgesi olmak" şeklinde belirlenmiştir. Bölgesel kalkınma sorunları ve bu sorunlara yönelik olarak çözüm önerileri belirlenmiştir. Bu sorunlardan lojistik sektörü ile ilgili olanların tespit edilmesi ve Kalkınma Ajansı'nın bu sorunların çözümüne yönelik olarak yaptığı çalışmaların değerlendirilmesi, Lojistik Mastır Planı'nın hazırlanmasında dikkate alınması gereken unsurlardandır. Dolayısıyla çalışmanın bu bölümünde TR63 Bölge Planı hedeflerinde Lojistik sektörünün yeri üzerinde durulacaktır.

TR63 Bölge Planı Gelişme Stratejisi 5 ana eksenden oluşmaktadır. Bu eksenlerden;

1- Beşeri Sermayenin Rekabetçi Sektörlerle Uyumlu Bir Şekilde Geliştirilmesi;

2- Yatırım Ortamının İyileştirilmesi ve Yenilikçilik,

3- Sanayi ve Ticaretin Geliştirilmesi,

4- Tarımsal Rekabet Gücünün Artırılması eksenleri lojistik sektörüyle ilişkili olanlardır.

TR63 Kalkınma planlarında **Beşeri Sermayenin Rekabetçi Sektörlerle Uyumlu Bir şekilde Geliştirilmesi** kapsamında alınan kararlarla lojistik sektörüne etkisi olabilecek hedefler eğitim sektörü ile ilişkilidir. Bu sebeple Lojistik Mastır Planında Bölgede lojistik eğitiminin planlanması başlığı detaylı olarak incelenmektedir. Bu eğitim teknik lise, meslek yüksek okulu, lisans ve lisansüstü seviyede planlanmaktadır.

Yatırım Ortamının İyileştirilmesi ve Yenilikçilik kapsamında yapılacak çalışmalar, lojistik sektörünün bölge sanayisine yayılma etkisi ile desteğini verecektir. Ulusal ve uluslararası ticaretin yürütülmesi amacıyla her türlü taşımacılık modları için ulaşım ve altyapı olanaklarının iyileştirilmesi planlanacaktır.

Bölgedeki limanlardan İskenderun TCDD Limanına gereken yatırım yapılmaması nedeniyle gelişmediği, bunun yerine küçük kapasiteli iskele yatırımlarla kapasite artırımı sağlanmıştır. Yeni yapılan iskelelere yeterli kara yolu ve demir yolu bağlantılarının yapılmamış olması da bölgenin, **Doğu Akdeniz'in** önemli bir **lojistik merkezi** haline getirilmesini geciktirmektedir.

Bölgenin ulaşım potansiyelinin daha verimli kullanılması için bölge illeri ve Suriye arasında ulaşım ağlarının demir yolu bağlantıları ile geliştirilmesi, Lojistik Mastır Planı'nda yer almaktadır.

Ulusal ve uluslararası yatırım kaynaklarının bölgeye kazandırılması, bölgenin tanıtılması dış bağlantıların kurulması amaçlarıyla fuar ve kongre gibi tanıtım çalışmaları yapılması plana işlenmiştir.

TR63 Bölgesi'nde **Sanayi ve Ticaretin Geliştirilmesi** kapsamında yapılacak çalışmalar Cilvegözü ve Yayladağı sınır kapılarının hizmet kapasitesinin arttırılması ve iyileştirilmesi, gümrük sahalarının genişletilmesi, sınır ötesi işbirliği projeleri ile dış ticaretin geliştirilmesidir

İhracatta özellikle tarım ürün çeşitliliğinin, kalitesinin arttırılması tarım ürünlerinin kullanılır nihai ürün haline getirilmesi için "lojistik" kullanılmalıdır. Demir-çelik sektörü için çıplak ürün yerine bitmiş ürün haline getirilerek katma değerinin artırılması bölgede nihai ürün üretilecek sanayinin kurulması önemlidir. Bu çerçevede; Kahramanmaraş ilinde çelik mutfak eşyası Hatay ilinde mobilyacılık, ayakkabıcılık işleme ve tanıtımı geliştirilmelidir.

Tarımsal Rekabet Gücünün Arttırılması kapsamında artan meyve üretiminin son tüketim ürünü haline getirilmesi, katma değeri yüksek ürünlerde yeni alanların geliştirilmesi, her türlü meyve ürünü için meyve suyu tesislerinin veya kurutma tesislerinin kurulması gerekmektedir.

TR63 Bölge Planında belirtildiği gibi bölgenin kalkınma sorunları belirlenmiş ve bu sorunların çözümüne yönelik önerilerde bulunulmuştur. Bu sorunlar ve çözüm önerilerinden lojistik sektörüyle ilgili olanlar aşağıda verilmiştir.

- **Demir yolu ağının ihtiyaca cevap vermemesi**, bölgede yetersizlik olarak görülmektedir. Mevcut demir yolunun çift hat olması, elektrifikasyonu, sinyalizasyon eksiklerinin tamamlanması ve limanların demir yolu ile taşınacak ürünlere yönelmesi gerekmektedir. İskenderun'a gelen hattın tünel ile Antakya'ya bağlanması da uzun dönemde bir ihtiyaç olarak görülmektedir.

- **İskenderun TCDD Limanı'nın etkin kullanılamaması**, bölgenin ekonomik gelişmesini olumsuz etkilemiş ve konteyner tipi yüklerin Mersin Limanına kaymasına yol açmıştır. Özelleştirme ile Limanın işletmesini üzerine alacak olan LİMAK'ın yatırımı İskenderun limanını bir konteyner limanı haline getirecektir.

- **Konteyner Taşımacılığının yetersiz olması,**

yine bölge limanlarında konteyner hizmeti verecek yatırımın olmamasından doğmaktadır. LİMAK limanında konteyner elleçlemesi başladığında yurt içi konteyner taşıması da gelişecektir.

- **Bölgenin lojistik bir stratejisinin bulunmaması.** Bölge lojistik hizmetleri sadece nakliye olarak görmekte ve depolama, katma değer yaratma gibi hizmetlerle ilgili bir strateji ve girişim ortaya çıkmamaktadır. Hazırlanacak olan Lojistik Mastır Planı bu ihtiyacı giderecektir.

Bu sorunlara ve gelişme önerilerine ilave olarak;

- Özelleştirilen İskenderun Limanı dışındaki limanlarda büyük ölçekli konteyner elleçleme yatırımı yapılamamış olması ve alt yapılarının konteyner hizmeti vermeye uygun olmaması önemlidir. Bölgedeki iskeleler kendi firmalarının ihtiyaçlarını karşılarken bir kısım kapasiteyi de dökme ve kuru yük elleçlemesinde kullanacaklardır.

- Lojistik eğitiminin Mustafa Kemal Üniversitesi bünyesinde başlatılmaması sadece meslek yüksek okullar seviyesinde ele alınması lojistiğin bölgede tanınmasını engellemektedir.

- Lojistiğin bölgede yaşayanlar tarafından yanlış bilinmesi veya hiç bilinmemesi bölgede görev yapan ticaret ve sanayi odalarının, deniz ticaret odasının ve diğer mesleki örgütlerin bir eksikliğidir. Bu kurumlarda verilecek olan seminerlerle lojistik bölgeye tanıtılmalıdır.

- Farklı taşıma modları arasındaki rekabet fiyata dayanmaktadır. Demir yolu taşımacıları ile kara yolu taşımacıları arasındaki çekişme bu modların birlikte kullanımını da engellemektedir. İntermodal hizmetler verilememektedir.

- Lojistik odaklara demir yolu bağlantısının olmaması tüm Türkiye'de olduğu gibi TR63 Bölgesinde de geçerlidir. Organize Sanayi Bölgelerinin çok yakınından hatta bazı yerlerde içinden demir yolu geçmesine karşılık yatırım projeleri demir yolu taşımacılığını nazarı dikkate almadan hazırlanmıştır. İstasyonlara ikinci bir kara taşıması maliyeti ortaya çıkmaktadır.

- Bölgede lojistiği düzenleyecek bir Lojistik Köy projesinin yapılmamış olması Kuzey Güney, Karadeniz – Akdeniz ana koridorunun oluşmasında en büyük engel olarak görülmektedir. Mersinin bu konudaki öncülüğü de İskenderun'un da bu koridorda yer almasını ertelemektedir.

TR63 Bölgesinde ticaretin geliştirilmesinde lojistik hizmetler için büyük fırsatlar vardır. Coğrafi olarak Doğu ve Batıyı, Kuzey ile Güneyi birleştiren bir konuma, liman ve demir yolu gibi önemli ulaştırma altyapısı mevcuttur. Türkiye'nin doğu-batı bölgeleri arasında geçiş noktası konumundaki Kahramanmaraş ve Osmaniye İllerinin önemli kara ve demir yolu kavşaklarında bulunmaları sonucunda; bu bölgelere yapılacak yatırımlar lojistiği toparlayacak lojistik merkezler ticarete destek olacaktır.

Taşımacılık sektörünün geliştirilmesinde ise TR63 Bölgesi oldukça önemli bir potansiyele sahiptir. İstanbul'dan sonra Türkiye'nin en büyük ikinci tır filosuna sahip Hatay İli'nde İskenderun, kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımının kesiştiği bir bölgede yer almaktadır. Aynı zamanda özelleştirme kapsamında olan İskenderun Limanı'nda özelleştirmenin ardından yapılacak yatırımlarla İskenderun'un lojistik merkez olma olanağını yakalayabileceği düşünülmektedir.

Osmaniye il merkezi ve Kahramanmaraş'ın Türkoğlu ilçesi de kara ve demir yolu ulaşımında önemli kavşaklarında bulunmaları nedeniyle lojistik sektöründe gelişim sağlayabilecek konumdadır.

TR63 Bölgesi kalkınma hedefleri arasında **ticaret ve taşımacılık gelişme ekseni aktarılırken;** bölgenin coğrafi konumu ve ulaşım olanaklarının öneminden bahsedilmiştir. Bölge tarım ürünlerinin yanı sıra dış ticarete konu olan tüm ürünlerde Suriye üzerinden Orta Doğu'ya açılan kapı konumundadır. Adana, Mersin, Konya ve Kayseri gibi önemli sanayi merkezlerinin Orta Doğu ihracatında bölge ile işbirliği önem arz etmektedir. Sadece bölgenin değil İç Anadolu, Güney ve Güneydoğu Anadolu için dış ticaret merkezi konumuna gelecektir.

3.3 Bölge Komşularımızın Lojistik Bağlantıları

İskenderun'da kurulacak olan lojistik köy, Antakya'ya ve Osmaniye'ye kurulacak olan lojistik merkezler, bölgenin Suriye ve Irak ile olan dış ticaretinde etkili olacaktır. Bu ülkelere giden veya bu ülkelerden gelen transit taşımalara da bir ara depolama, intermodal aktarma ve katma değer yaratacak birimler, değiştirme merkezleri olarak da hizmet verecektir. Bu nedenle Suriye ve Irak komşularımızın da lojistik bağlantıları bu plana ilave edilmiştir.

3.3.1. Lojistik Sektörü Açısından Suriye Ulaştırma Altyapısı ve Dış Ticaret İstatistikleri

Türkiye ve Suriye'nin coğrafi yakınlığı; kara yolu, demir yolu ve denizyolu ile ulaşımı avantajlı hale getirmektedir.

Suriye'de Tartus, Lazkiye ve Banyas olmak üzere üç ana liman bulunmaktadır. Tartus Limanı ülkenin en büyük limanıdır. Banyas Limanı daha çok petrol ürünleri sevkiyatı için kullanılmaktadır. Limanların üçü de devlet tarafından işletilmekte olup, altyapı ve tesisler henüz yeteri kadar gelişmemiştir. Demiryollarında iyileştirme çalışmalarının tamamlanmasının ardından 2008 yılının mayıs ayından itibaren Suriye'de şehir içi ve çevre ülkelerle demir yolu seferleri başlatılmıştır. Gaziantep-Halep demir yolu hattı açılmıştır.

3.3.1.1 Dış Ticaret İlişkilerinde Suriye'nin Taraf Olduğu İkili Anlaşmalar

Suriye ve Türkiye arasındaki ilişkileri belirleyen ikili anlaşmalar

1- Ticaret Anlaşması (1974),

2- İkili Hava Ulaştırma Anlaşması (1976),

3- Uluslararası Kara yolu Taşımacılığı Anlaşması (1982),

4- Uluslararası Kara yolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması (2004) ve

5- Serbest Ticaret Anlaşmasıdır (2004).

1998 yılının ekim ayında imzalanan Adana Protokolü ile Türkiye-Suriye ilişkilerinin geliştirilmesi için önemli bir adım atılmıştır. 2000 yılında uygulamaya konulan "Komşu ve Çevre Ülkeler Stratejisi" ile başta Suriye olmak üzere komşu ülkelere yönelik ihracatımız büyük artış göstermiştir. Bunun yanı sıra iki ülkenin Ulaştırma Bakanlıkları arasında sivil havacılık alanında mutabakat zaptı ile sınır kapılarının ortak kullanımına dair imzalanan mutabakat zaptı önemli gelişmelerden bir diğeridir.

Türkiye Cumhuriyeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti arasında; Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Ortaklık Anlaşması ile gümrük tarifelerinin kademeli olarak azaltılması ve 2018'den sonra tüm ürünler için %0'a indirilmesi öngörülmektedir.

3.3.1.2 İthalat ve İhracat İlişkileri Bakımından Suriye

Dış Ticaret Müsteşarlığı'ndan alınan verilere göre; 2000-2010 yılları arasında Türkiye'nin Suriye ile olan ihracat ilişkileri Tablo 96'te görüldüğü gibi 2009 yılı dışında sürekli artış eğilimi gösterirken ithalat ilişkilerinin istikrarsız bir yapıya sahip olduğu gözlenmektedir.

Tablo 8. Türkiye-Suriye Dış Ticaret Değerleri (1000 Dolar)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi
2000	184.267	545.239	-360.973	729.506
2001	281.141	463.476	-182.334.	744.617
2002	266.772	506.247	-239.476	773.019
2003	410.755	413.349	-2.594	824.104
2004	394.783	357.656	37.127	752.439
2005	551.627	272.180	279.448	823.807
2006	609.417	187.250	422.167.	796.667
2007	797.766	376.959	420.807	1.174.725
2008	1.115.013	639.213	475.8	1.754.225
2009	1.424.982	327.640	1.097.342	1.752.622
2009*	1.295.066	304.503	990.563	1.599.569
2010*	1.641.805	630.610	1.011.195	2.272.415

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı (*ilk 11 aylık veriler)

Türkiye ile Suriye arasındaki ticarette özellikle 1 Ocak 2007'de yürürlüğe giren Serbest Ticaret Anlaşması (STA) sonrasında çok önemli artışlar kaydedilmiştir. İki ülke arasındaki ticarette Türkiye lehine olan dış ticaret fazlası 2009 yılında bir önceki yıla kıyasla 2-3 kat artış göstermiştir.

Suriye pazarına ağırlıklı olarak ilk kez 2009 yılında girilmiş ve 3 milyon dolar ihracata ulaşılmıştır. Zamanla bu pazardaki payın artırılabileceği düşünülmektedir. Görünen en önemli avantajlarımız ürün kalitesi, pazara yakınlık ve Türkiye'ye uygulanan gümrük vergilerinin giderek daha da düşecek olmasıdır. Ancak rakip ülkelerden Arap Ligi ülkeleri gümrük vergisi açısından daha avantajlı konumdadır. Türkiye'nin Suriye'ye en fazla ihraç ettiği on ürün Tablo 96'de görüldüğü gibi olup; çimento ihracatı ilk sırada yer almaktadır.

Türkiye; tarım ve gıda ürünleri bakımından katı ve sıvı yağ ile yumurta; sanayi ürünleri bakımından ise demir-çelik, inşaat aksamı, filmaşin, basınçlı/sıvılaştırılmış gaz kapları/tüpleri depoları, mermer, izoleli kablo ve tel, değirmencilik makineleri, çimento, plastik boru, kuşe edilmemiş veya sıvanmamış kağıt ve karton, ondüle kağıdı, demir-çelik, plastik ambalaj, takım tezgahı ve tarım makineleri ihracatında Suriye'nin önde gelen tedarikçilerindendir.

Bunun yanı sıra binek otomobilleri, otobüs ve minibüs, hususi otomobil ve kamyon, yan sanayi ürünleri, tekstil makineleri ise Türkiye'nin Suriye'ye ihraç ettiği diğer önemli ürünlerdir. Türkiye'nin Suriye'ye ihracatında son sıralarda yer alan ürünler ise sigara, gıda işleme makinaları, klima ve plastik ve kauçuk işleme makinalarıdır.

Yan sanayi ihracatında başta gelen ürünler ise motor aksamı ve parçaları, dış lastikler, emniyet camları, aküler, filtreler, rulmanlar, transmisyon aksamı, oto aydınlatma ekipmanı, tekerlekler ve aksamı ve debriyajlardır.

Suriye'ye ihracatta gelişme potansiyeli taşıyan gıda ve tarım ürünleri bulgur, dondurulmuş sebze, buğday, tavuk eti, bakliyat; sanayi ürünlerinden ise sentetik iplik ve elyaf, izole edilmiş kablo ve tel, pamuklu kumaş, sentetik kumaş, ilaç, oto yedek parça, petrol yağları, ambalaj ürünleri, plastik ve kauçuk işleme makineleri ve metal şekillendirme makineleridir.[26]

3.3.2. Lojistik Sektörü Açısından Irak Ulaştırma Altyapısı ve Dış Ticaret İstatistikleri

Orta ve Güney Irak'ta mal ve hizmet alımlarında kamu sektörü temel kaynak konumunu sürdürürken Kuzey Irak'ta kamunun yanı sıra özel sektörün de ihtiyaçların karşılanmasında önemli rol üstlendiği görülmektedir. Irak taşımalarında güvenlik önemli bir sorun olup Musul'dan güneye inildikçe (Kerkük, Tikrit, Bağdat, Samara, Basra, Kerbela) araçlara yapılan saldırılar

26 Kaynak Dış ticaret Müsteşarlığı

ve karşılaşılan hırsızlık olayları, can ve mal güvenliğini tehdit etmekte, konvoy halinde yapılan taşımalarda da yeterli güvenlik sağlanamamaktadır.

Irak'ın kuzeyinde kısmen daha güvenli bir ticaret alanının varlığının bu durumda rolü olduğu; özellikle Irak'ın en önemli gümrük sınır kapısı olan İbrahim Halil Kapısı'nın, Türkiye'den bu bölgeye açılmasının bölgedeki olumlu yapıda katkısı olduğu düşünülmektedir.

Irak'ın kuzeyindeki ürün çeşitliliği; önemli potansiyele sahip büyük pazarlar olmasına rağmen Bağdat'ta ve güneydeki Kerbela, Necef ve Basra illerinde,görülmemektedir. Bölgede İran ürünlerinin ağırlıkta olduğu ve İranlı tüccarların bu şehirlerde birçok ofis açmış oldukları göze çarpmaktadır.

Türk ürünleri, tüm Irak'ta kalite sembolü olarak kabul edilmekte olup özellikle Bağdat ve güneyindeki illerde ve hatta Anbar, Selahattin gibi diğer eyaletlerde bulunan az sayıdaki Türk marka ve ürünlerinin çoğunun taklit ürünler ya da düşük kaliteli ürünler olduğu tespit edilmiştir. Türk ürünlerini almak isteyen Iraklı tüccarlar; kuzeyde bulunan tedarikçilerden mal talep etmekte ya da bavul ticareti yoluyla Türkiye'den mal temin etmeye çalışmaktadırlar. Bu şekilde yapılan tekstil ve hazır giyim ticaretinin önemli ölçüde olduğu bilinmektedir.

Türkiye ile Irak arasında coğrafi ve lojistik avantajları nedeniyle inşaat sektörünün önemli bir yer tuttuğu; Irak'ın Türk müteahhitlik firmaları için büyük bir potansiyel taşıdığı gözlenmektedir. Türk firmaları, Irak müteahhitlik pazarına ilk olarak 1981 yılında girmiş; Türk firmalarının bu ülkedeki faaliyetleri, savaş sonrası dönemde ivme kazanan altyapı ve üstyapı yatırımlarının da etkisiyle 2003 yılından itibaren hız kazanmıştır.

Irak'ın kuzeyi, Türk mallarının yanı sıra doğu sınırından da İran menşeli ürünler için de lojistik avantajlara sahiptir. Musul ve güneyine ilişkin risk almak istemeyen Türk tüccarlar, Habur kapısından sonra ihraç ürünlerini genellikle Kuzey Irak Bölgesi'nde teslim ederek ayrılmaktadır. Özellikle Türk tüccarların Irak'a mal teslimlerini bu bölgeye yaptıkları ve mallarının Irak'ın geneline satışları ile ilgili olarak da sadece Kuzey Iraklı tüccarlar ile vekalet anlaşmaları yaptıkları bilinmektedir.

Irak'la olan ticari ilişkilerin sürdürülmesinde ulaştırma sektörünün irdelenmesi; özellikle Güneydoğu Anadolu Bölgesi için büyük öneme sahiptir. Ulaştırma sektörü; bölgede yaratacağı katma değer ve istihdamla birlikte bölgenin refahı, güvenliği ve sosyal yapısında önemli değişimlere neden olacaktır. Dolayısıyla, Irak'ın sahip olduğu ulaşım altyapısının incelenmesi ve dış ticaret ilişkilerinin analiz edilmesi taşımacılık açısından büyük önem taşımaktadır.

3.3.2.1 Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'den Irak'a taşımaların son yıllarda artmasıyla birlikte iki ülke arasındaki Habur/İbrahim Halil sınır kapılarındaki araç trafiği iyice yoğunlaşmış ve kapılarda uzun kuyruklar oluşmaya başlamıştır. Bununla birlikte 2009 yılı içerisinde Habur kaynaklı sorunların oldukça azaldığı da gözlenmiştir. 2009 yılı Ağustos ayı itibari ile Habur'dan Irak'a günde ortalama 1400-1500 TIR/kamyon geçişi gerçekleşmiştir.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nden (UND) alınan verilere göre Irak'taki güvenlik sorunları nedeniyle kara yolu ile taşımacılıkta; bugüne kadar 200'den fazla TIR aracının tamamen kullanılamaz hale geldiği; 500'e yakın TIR aracının da önemli hasarla sonuçlanan bombalama olayına maruz kaldığı bilinmektedir. Güvenlik sorunu nedeniyle Irak makamlarının talebi üzerine zorunlu olarak yaptırılan sigortalar geçerlilik taşımamakta olup; son yıllarda güvenlik konusunda gelişmeler olduğu gözlenmektedir. Bazı Türk TIRlarının Kerkük'e sorunsuz olarak vardıkları; Türkiye'den yapılan taşımalarda malların Zaho'da indirildiği ve Irak tırlarına yüklenerek Bağdat ve Irak'ın güney vilayetlerine gönderildiği bilinmektedir.

3.3.2.2 Demiryolu Taşımacılığı

2001 yılında Irak demir yolu trafiğinin açılması ile birlikte Suriye üzerinden Irak'a Nusaybin ve İslahiye/Meydanıekbez sınır garlarından demir yolu ile taşımalar başlamıştır. Bu tarihten itibaren Türkiye'den, Irak ve Suriye'ye demir yolu ile taşıma yapılması hususunda TCDD'ye yoğun taşıma talepleri götürülmektedir. Ancak, Irak demiryolları hattının çoğunlukla kapalı olması nedeniyle (2005 yılında 207 gün, 2006 yılında 147 gün kapalı kalmıştır) taşımalar gerçekleştirilememiştir. 2007 yılı içerisinde trafiğe açık olan dönemde (15.03.2007-13.06.2007) Türkiye'den Irak'a Nusaybin üzerinden 32 vagon gitmiş, Irak'tan Türkiye'ye de 42 vagon gelmiştir. Meydanıekber üzerinden ise 6 vagonun giriş çıkış yaptığı bilinmektedir.

3.3.2.3 İthalat ve İhracat İlişkileri Bakımından Irak

Türkiye ile Irak arasındaki ihracat ilişkilerinin (Tablo 9) 2003-2009 yılları arasında sürekli artma eğiliminde olduğu; ithalat ilişkilerinde ise istikrarsız bir dağılım olduğu tespit edilmiştir.

2009 yılında Türkiye'nin Irak'a ihraç ettiği belli başlı ürünler; demir-çelik çubuklar (sıcak haddeli, döğülmüş, burulmuş, çekilmiş), çimento, buğday unu, demir-çelik inşaat ve aksamı, kablo ve teller ile hayvansal ve bitkisel yağlardır (Tablo 98). Bunun yanı sıra Türkiye'nin Irak'a ihraç ürünlerinin yıllar itibariyle sürekli artış eğiliminde olduğu gözlenmektedir.

Türkiye'nin Irak'a ihracat potansiyelinin yüksek olduğu başlıca tarım ve gıda ürünleri; bisküvi, bitkisel

yağlar, bulgur, domates salçası, kanatlı etler, şekerli ve çikolatalı mamuller, un, yaş meyve ve sebze ve yumurtadır. Hurma ihracatı ise henüz istenen düzeye ulaşamamıştır. İyileşen güvenlik koşullarının etkisiyle meyve ve sebze üretimi de artmaktadır.

Tablo 9. Türkiye-Irak Dış Ticaret Değerleri (1000 Dolar)

Yıl	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2003	829	113	942	716
2004	1.821	468	2.288	1.353
2005	2.75	459	3.209	2.291
2006	2.589	376	2.965	2.213
2007	2.845	645	3.49	2.2
2008	3.917	1.321	5.238	2.596
2009	5.126	952	6.078	4.174
2009 (İlk 11 ay)	4.641	842	3.799	5.483
2010 (İlk 11 ay)	5.31	1.212	4.098	6.522

Kaynak: DTM, Dış Ticaret Bilgi Sistemi, 2010

Türkiye'nin Irak'a ihracat potansiyelinin yüksek olduğu başlıca sanayi ürünleri ve hizmet sektörleri ise; alüminyum inşaat malzemeleri, beyaz eşya, boru ve bağlantı parçaları, demir-çelik, elektrikli makineler ve kablolar, ev tekstili, gıda işleme makineleri, halı, hazır giyim, inşaat malzemeleri, müteahhitlik hizmetleri, otomotiv ana ve yan sanayi ve sofra ve mutfak eşyalarıdır.

Irak'ın ihracat gelirlerinde petrol fiyatlarına bağlı olarak dönemsel düşüşler görülse de 2004-2008 yılları arasında genel olarak bir artış yaşandığı tespit edilmiştir.

2009 yılında Türkiye'nin Irak'tan gerçekleştirdiği toplam 832 milyon dolar tutarındaki ithalatın %98 gibi çok büyük bir oranını ham petrol ve petrol ürünleri oluşturmaktadır. Tablo 99 genel olarak incelendiğinde Irak'ın özellikle maden ve hayvansal ürünler bakımından Türkiye'nin tedarikçisi durumunda olduğu söylenebilir. 2007-2009 yılları arasında Türkiye'nin Irak'tan yaptığı ithalat oranlarında istikrarsız bir dağılım gözlense de; 2009 yılı itibariyle son üç yılın en iyi ithalat

Tablo 10. Türkiye'nin Irak'a En Fazla İhraç Ettiği 10 Ürün (Bin Dolar)

ÜRÜNLER	2007	2008	2009
TOPLAM	2.844.767	3.916.685	5.125.933
Diğerleri	880.031	1.019.625	1.317.506
Demir/çelik çubuklar (sıcak haddeli, döğülmüş, burulmuş, çekilmiş)	200.628	273.336	360.639
Çimento	143.925	192.323	290.114
Buğday unu/mahlut unu	15.806	230.628	279.914
Demir/çelikten inşaat ve aksamı	86.411	109.128	174.731
İzole edilmiş tel, kablo; diğer izole edilmiş elektrik iletkenleri; fiber optik kablo	131.919	165.794	171.097
Hayvansal ve bitkisel yağlar vb. Fraksiyonları	5.253	220.619	134.445
Demir/çelikten diğer tüpler, borular, içi boş profiller	40.272	63.927	124.343
Demir/alaşımsız çelikten profil	36.506	57.125	102.725
Kus ve kümes hayvanlarının kabuklu yumurtaları	55.596	95.547	96.429

Kaynak: *DTM, Dış Ticaret Bilgi Sistemi, 2010*

Tablo 11. Türkiye'nin Irak'tan En fazla İthal Ettiği On Ürün (Bin Dolar)

ÜRÜNLER	2007	2008	2009
Toplam	645.111	1.320.923	952.392
Ham petrol (petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar)	526.409	1.187.867	831.704
Petrol yağları ve bitüm enli minerallerden elde edilen yağlar	68.936	107.981	97.155
Altın (ham, yarı işlenmiş, pudra halinde)	0	333	5.084
Karışım halinde alkalibenzenler, alkalinaftalenler	0	0	3.679
Diğerleri	4.636	13.631	2.806
Toprak, maden, cevheri tasıma, ayırma, seçme vb. Is makineleri	0	0	1.245
Kıymetli metaller ve kaplamalarından mücevherci eşyası	0	106	467
Koyun ve kuzuların ham derileri	0	126	340
Hayvan gıdası olarak kullanılan müstahzarlar	0	0	324
Sığır ve at cinsi hayvanların derileri-ham	0	576	268

Kaynak: DTM, Dış Ticaret Bilgi Sistemi, 2010

değerine ulaşıldığı gözlenmektedir. Bunun yanı sıra; önceki yıllarda ithalat ürünleri arasında gözlenmeyen pek çok ürün de ithal edilen ürünler kategorisine girmiştir. Türkiye Irak'ın bisküvi, ayçiçeği yağı, bulgur, kanatlı etler, domates salçası, şekerli ve çikolatalı mamuller, un, turunçgiller ve yumurta ihracatı bakımından en önemli tedarikçisi durumundadır. Sanayi malları açısından ise alüminyum çubuk ve profil, alüminyum inşaat aksamı, alüminyum tel halat, buzdolabı-dondurucu, demir-çelik, demir-çelik inşaat aksamı, demir-çelikten örme tel, ağ ve kafes; demir-çelik sağlık gereçleri, kablo ve tel, battaniye, değirmencilik makineleri, halı, hazır giyim, inşaat malzemeleri, oto ana sanayi (traktör ve özel amaçlı araç) ve cam ev eşyaları bakımından Irak'a yapılan ihracatlarda Türkiye önde gelen ülkelerdendir. Türkiye'nin turunçgiller ihracatı açısından ise Irak, Rusya Federasyonu'ndan sonra 2. sırada yer almaktadır. Irak margarin ithalatında Fransa'dan sonra Dünya'nın en büyük 2. ithalatçısıdır. Bulgur ihracatında ise Türkiye, Dünya'da ABD'den sonra 2. sırada gelmektedir.

Türkiye'nin Irak'a ihracatında gelişme potansiyeli taşıyan ürünler ise margarin, kanatlı etler, alüminyum inşaat aksamı, tel ağ ve kafes, ev tekstili, halı, inşaat malzemeleri, cam ev eşya, çimento, iş makineleri ve ekipmanıdır.

3.3.3. Uluslararası Ticaret Açısından Cilvegözü ve Yayladağ Sınır Kapıları

Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan kapıları olan Cilvegözü ve Yayladağı gümrük kapıları özellikle Suriye Arap Cumhuriyeti, Lübnan ve Ürdün ile dış ticaretimiz açısından büyük önem taşımaktadır.

Suriye ile olan dış ticaretimizde, özellikle 1 Ocak 2007'de yürürlüğe giren Serbest Ticaret Anlaşmasıyla (STA) birlikte, ciddi artışlar kaydedilmiş; anlaşmanın olumlu etkileri iki yılda kendini göstermiştir. Bununla birlikte Suriye'ye 2008 yılı ihracatımız 2006 yılında yapılan ihracatın yaklaşık iki katına ulaşmıştır. Türkiye ile Suriye Arap Cumhuriyeti, Lübnan ve Ürdün arasında, 18.10.2009 tarihi itibariyle karşılıklı olarak vizelerin kaldırılması da 2009 yılında artış trendinin devam etmesinde önemli bir katkı sağlamıştır.

Cilvegözü Sınır Kapısı'ndan Nisan 2010 ayı itibariyle aylık 15.000 TIR olmak üzere 50.000 araç, Yayladağı Hudut Kapısı'ndan ise, Nisan ayı itibariyle 15.000 araç giriş çıkış yapmış olup bu sayıların yaz ayları itibariyle daha da artması beklenmektedir.[27]

Hatay ilinde yer alan dış ticaretle ilgili kurum, kuruluş, oda, birlik ve derneklerin her biri buralardaki yoğunluk ve harcanan fazla zamanın maliyetinden şikayet etmekte; bu sıkıntıların giderilmesine yönelik olarak da personel sayısının ve mesai saatlerinin arttırılmasının yanı sıra sınır kapılarındaki fiziki şartların da düzeltilmesinin gerektiğini ifade etmektedir. Bu düzenlemeler aynı zamanda Türkiye'nin dış ticaret açığının azaltılmasına ve bölgenin kalkınmasına da katkı sağlayacaktır.

Bu kapsamda sınır kapılarının sorunlarının tespit edilmesi önem taşımaktadır. Cilvegözü Sınır Kapısı'nın sahanın çok dar olması ve genişletilmeden modernizasyonunun yapılmış olması nedeniyle taleplere yeteri kadar cevap veremediği bilinmektedir. Yolcu işlemleri ile TIR işlemlerinin ayrı yerlerden yapılması gerektiği, X-Ray cihazının perondaki TIR'ların hemen önünde yer alması nedeniyle TIR hareketlerini engellemesi, giriş istikametindeki trafiğin azaltılması için boş ve dolu TIR peronlarının fiziki olarak ayrılması, giriş sahasında sorunlu TIR'lar için rezerv alan bulunmaması, artan araç ve şahıs yoğunluğu karşısında pasaport peronlarının yetersiz kalması, gümrük sahasının giriş ve çıkış istikametindeki küçük araçlar için ayrılan kapıların gümrük muhafaza ve gümrük memurlarının sayıca çok yetersiz olması sebebiyle zorunlu olarak kapalı tutulması izdihama yol açmakta ve işlerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesini engellemektedir.[28]

Cilvegözü Sınır Kapısı çıkışında Suriye'den yaş sebze-meyve, dondurulmuş gıda yüklemek üzere boş çıkış yapan, kuru yük ve sanayi ürünü yüklü bütün araçlar aynı sırada bekletilmektedir. Bozulabilir gıda maddesi taşıyan araçlar için geçiş önceliği uygulanması gerekmektedir.

Cilvegözü Gümrük Müdürlüğü, Ortadoğu'dan yapılan taşımalardan dolayı yoğun bir trafiğe sahiptir. Yayladağı Sınır Kapısı'nın TIR taşımacılığına açılması halinde Cilvegözü Gümrük Müdürlüğü'nde yaşanan yoğunluk bir ölçüde hafifleyecektir.

Suriye'nin en büyük liman şehri olan Lazkiye, Lübnan ve Ürdün'e yakınlığının yanı sıra Cilvegözü Gümrük Müdürlüğü'nün araç giriş-çıkış yoğunluğu nedeniyle, Yayladağı Gümrük Kapısı'ndan transit olarak ağır vasıta geçişinin sağlanması yönünde meslek odaları ve firmalar tarafından talepler olmaktadır. Bununla birlikte kara hudut kapısının 2007 yılı içerisinde ağır vasıta geçişi yapılacak şekilde modernizasyonunun yapılmasına rağmen, ağır vasıta geçişinin yoğunlaşması durumunda gümrük sahası yetersiz kalacaktır. Bu nedenle, fazla sayıda ağır vasıta geçişine imkan sağlamak için gümrük sahasının genişletilmesi ve ağır vasıtaların muayene ve geçişini sağlayacak ek peronların yapılması gerekmektedir.

3.4 Hatay ve Osmaniye İllerinde Ticari, Sanayi ve Lojistik Firmalar

Hatay ve Osmaniye illerinde yer alan lojistik hizmet alacak olan ticari ve sanayi kuruluşlarla bu kuruluşlara lojistik hizmet verebilecek 3PL lojistik firmalar belirlenmiştir.

27 Cenk Özbaykal "Cilvegözü ve Yayladaği Sınır Kapılarında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri Raporu,2010"

28 Cenk Özbaykal "Cilvegözü ve Yayladaği Sınır Kapılarında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri Raporu,2010"

3.4.1 Hatay ve Osmaniye İllerinde Hizmet Alan Ticari ve Sanayi Kuruluşları

İstanbul Sanayi Odası tarafından hazırlanan "İSO İlk 500 Sanayi Kuruluşu-2009" listesinde TR63 Bölgesinden 20 firma bulunmaktadır. Bunlardan 14 adedi firma Hatay ilinde diğer 6'sı Kahramanmaraş ilindedir.

İstanbul Sanayi Odasının 'nın üretimden satışlara göre yapılan sıralamasında Hatay'dan;

- İskenderun Demir ve Çelik A.Ş. (12. sıra)
- Tosçelik Profil ve Sac Endüstrisi A.Ş. (45. Sıra)
- Yazıcı Demir Çelik Sanayi ve Turizm Ticaret A.Ş. (59. Sıra)
- Yücel Boru ve Profil Endüstrisi A.Ş. (67. Sıra)
- Nursan Çelik Sanayi ve Haddecilik A.Ş. (70. sıra)
- Nursan Metalurji Endüstrisi A.Ş. (75. sıra)
- Ekinciler Demir ve Çelik San. A.Ş. (77. Sıra)
- Noksel Çelik Boru Sanayi A.Ş. (116. Sıra)
- Tosyalı Demir Çelik San. A.Ş. (151. Sıra)
- Yolbulan Metal Sanayi ve Ticaret A.Ş. (205. Sıra)
- İlhanlar Haddecilik Boru Profil ve Tekstil San. Ltd. ġti. (301. Sıra)
- İlhan Demir Çelik ve Boru Profil Endüstrisi A.ġ. (362. Sıra)
- Koç Haddecilik Tekstil İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. (415. Sıra) ve
- Baştuğ Çelik Sanayi A.Ş. (457. Sıra) da bulunmaktadır.[29]

Ayrı bir çalışma da Fortune Türkiye dergisi tarafından yapılmıştır. Fortune Türkiye Dergisi'nin Temmuz ayı sayısında Türkiye'nin en büyük 500 şirketi sıralaması yapılmıştır. Bu çalışmaya göre; TR63 bölgeden 13 firma en büyük 500 şirket arasında yer almaktadır. Bu firmaların 8'i Hatay'da, 5'i ise Kahramanmaraş'ta faaliyet göstermektedir.

Net satışlara göre yapılan sıralamada Hatay'dan;

- İsdemir (15. sıra)
- Yazıcı Demir Çelik Sanayi ve Turizm Ticaret A.Ş. (64. Sıra)
- Yücel Boru ve Profil Endüstri A.Ş. (92. Sıra)
- Nursan Çelik Sanayi ve Haddecilik A.Ş. (93. sıra)
- Nursan Metalurji Endüstrisi A.Ş. (101. sıra)
- Noksel Çelik Boru Sanayi A.Ş. (140. Sıra)
- İlhanlar Haddecilik Boru Profil ve Tekstil Sanayi Ltd. ġti. (314. sıra) ve
- Doğan Mahmut Narin Dış Ticaret A.Ş. (399. sıra) yer almaktadır.

Listelerde yer alan firmaların büyük çoğunluğu demir çelik sektöründe yer almaktadır. İskenderun bu haliyle demir çelik endüstrimizin merkezidir. Hatay bölgesi artık diğer sanayilere ara mamul veya bitmiş ürün üreten beyaz eşya veya otomotiv gibi sektörlere yatırım yapılacak hale gelmiştir.

Bölge firmalarının çok büyük ve küçük ölçekli olması depolama hizmetlerinin bu firmalar tarafından yapılmasına ve lojistik firmalardan depolama hizmeti almamalarına yol açmaktadır. Firmalar üretim tesislerinin bir bölümünü hammadde ve bitmiş ürün için geçici depolama amacıyla kullanmaktadır. Bölgede gerek küresel gerek ulusal lojistik firmalarına ait uygun standartta depolar bulunmamaktadır.

Sanayici kuruluşlara hammadde ve yarı mamul akışı, nakliyesi tedarikçilerine ait olmak üzere gerçekleşmektedir. Bu durum da bölgeye yapılan taşıma bölgede bulunan az sayıda taşımacılık şirketine bir iş olanağı yaratmamaktadır. Henüz bölge malzeme girişini karşılayacak şekilde diğer illerden taşıma yapacak büyüklükte taşımacılık ve lojistik şirketi yapılanması sağlanmamıştır.

Biten ürünlerin dağıtımı da bölgedeki küçük ölçekli bölgesel çalışan taşımacılar tarafından sağlanmaktadır. Bu taşımada da bir konsolidasyon, yük birleştirme sistemi bulunmamaktadır. Küçük ambarlar veya kargo şirketleri ile yapılan bitmiş ürün taşımaları da maliyet yaratmakta ve üretilen ürünün satış fiyatının yükselmesine neden olmaktadır.

Taşıma büyük oranda kara yolu ile sağlanmaktadır. Ölçeklerin büyük olmaması, demir yolu taşıma sistemimizin parçalı (parisyel) taşımaya uygun olmaması, taşıma süresinin uzunluğu demir yolu taşımasının kullanımına engeldir.

Deniz taşımasından da sadece İskenderun civarında bulunan üretim için hammadde ve endüstriyel ürün malzemelerinin taşınmasında yararlanılmaktadır. Bu noktada da konteyner taşımasının başlamamış olması küçük ölçekli taşımalar için deniz yerine daha pahalı olan kara yolu taşımacılığının öne çıkmasına neden olmaktadır. Toplam süreç yönetimi olan kapıdan kapıya taşımayı ara depolamayı içeren lojistik bölgede bu nedenle oluşmamıştır. Bölge üreticilerine hizmet edememektedir. Bölgenin temel çıktısı olan tarım ürünleri de kara yolu ile taşınmaktadır. Henüz deniz yoluna ve demir yoluna bağlantı sağlanmamıştır.

3.4.1.1 Hatay 'da hizmet alan ticari ve sanayi kuruluşları

Antakya ve İskenderun Ticaret ve Sanayi Odalarına kayıtlı firmalar içinde lojistik hizmetlerini dışarıdan sağlayabilecek ölçeğe yaklaşan firmaların listesi aşağıda verilmiştir. İhracatlarına ve istihdamlarına göre öne çıkan 18 firma Tablo 100'de verilmektedir. Bu firmalar bölgede gelişecek olan lojistik sektörünün öncelikli yararlanıcıları olacaktır.

29 Fortune Türkiye Dergisi İlk 500 Firma Sıralaması

Tablo 12. İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı İhracatlarına ve İstihdamlarına Göre Öne Çıkan Firmalar

Firma Adı	Sektörü
Akçelik Boru Sanayi A.Ş.	Boru
Noksel Çelik Boru Sanayi İskenderun Şubesi	Boru
Adana Çimento İskenderun Tesisi	Çimento
Ekinciler Demir Çelik İskenderun Şubesi	Demir çelik
Tosyalı Demirçelik A.Ş.	Demir çelik
Tosçelik Granül Sanayi A.Ş. İskenderun Şubesi	Demir Çelik
Yazıcı Demir Çelik A.Ş. İskenderun Şubesi	Demir Çelik
İskenderun Demir Çelik A.Ş.	Demir Çelik
Tosçelik Profil ve Saç A.Ş.	Levha Sac
Has Metal Sanayi A.Ş.	Metal Sanayi
Ak-Fil Akif Filitre A.Ş.	Filtre
Asaş Filtre A.Ş.	Filtre
Fil Filtre Ltd. Şti	Filtre
Filmar Filtre Sanayi Ltd Şti	Filtre
Şampiyon Filtre A.Ş.	Filtre
Has Gaz LPG Dağıtım Metal Sanayi A.Ş.	LPG Tüp
Assan Panel Sanayi A.Ş. İskenderun Şubesi	Sandviç Panel
Hateks Hatay Tekstil İşletmeleri A.Ş.	Tekstil

Bu firmalar İskenderun'da kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin müşterileri olmaya aday kuruluşlardır. Bu bölgede yeniden yapılacak olan lojistik sektörü içinde müşteri durumundadırlar.

Lojistik mastır plan içinde yer alan ticari firmalar ve sanayici anketlerinde bu firmalarla ilgili lojistik potansiyel ölçülmek istenmiş ve gelecekteki pazar ve potansiyel tahminlerine data temin edilmeye çalışılmıştır. Raporumuzun iş potansiyeli başlığı altında sunulmaktadır.

3.4.1.2 Antakya'da Bulunan Hizmet Alan Kuruluşlar

Antakya Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı büyük firmaların listesi aşağıda verilmiştir. Bu firmalar Antakya OSB içinde faaliyet göstermektedirler. Firmalar İskenderun'da kurulacak olan İhtisas Lojistik OSB 'den hizmet alacaklardır. Ayrıca OSB'ye yakın kurulacak olan Lojistik Merkezi de bu firmalar için bir ön depo ve ürünlerin dağıtımında konsolidasyon merkezi olacaktır.

Tablo 13. Antakya Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Büyük Firmalar

FİRMA ADI	SEKTÖRÜ
AGRO TRADE TARIM İLAÇLARI	Tarım İlacı
ARI MAK.LTD.ŞTİ.	Makine
DOĞRU LTD.ŞTİ.	Sanayi Tübü
FAY-YEM SAN. LTD. ŞTİ.	Yem
HASMİRİOĞLU UN LTD.ŞTİ.	Gıda
HATBORU	Boru
HATFİL A.Ş	Tekstil
HÜR GÜÇ MAKİNA	Makine
İNCİ BULGUR	Gıda
KAHRAMAN YAĞ	Gıda
MEHMET AYDIN TEMİZLİK GIDA	Gıda
NATUREL TARIM	Gıda
NETSA	Gıda
ÖZ-İŞ METAL	Makine
ÖZMİRİOĞLU YAĞ	Yağ
U.EMRE - ONUR BAKIR	Makina
UFUK AKILLI	Gıda
YEŞİL TEKSTİL	Tekstil
YILSAN	Zirai Makine
YOĞUN MAKİNA	Makina

3.4.1.3 Osmaniye'de Hizmet Alan Kuruluşlar

Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odasından temin edilen bilgiler çerçevesinde ilde bulunan istihdam ve ihracat açısından önde gelen kuruluşları Tablo 102'de verilmiştir. Bu firmalar da ildeki lojistik firmalara için bir potansiyel olarak görülmekte ve raporun iş potansiyeli bölümünde analiz edilmektedir

Tablo 14. Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı İhracat ve İstihdamına Göre Büyük Kuruluşlar

Firma Adı	Sektörü
ÇUKUROVA ÇELİK SANAYİ	Büro Malzemesi
İLHAN METALURJİ END. AŞ.	Demir Çelik
SCHOLZ GERİ DÖNÜŞÜM SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	Demir Çelik
TOSÇELİK PROFİL VE SAC ENDÜSTRİSİ A.Ş.	Demir Çelik
YOLBULAN BAŞTUĞ METALURJİ A.Ş.	Demir çelik
ROZAK DEMİR A.Ş.	Demir Çelik
İMC GALVANİZ TEL AŞ.	Galvaniz Tel
BAŞPINAR TOP.MAH.LTD.ŞTİ.	Gıda
OKÇULAR SÜT MAMULLERİ LTD.ŞTİ	Gıda
SUNAR ÖZLEM GIDA A.Ş.	Gıda
KABULLER A.Ş.	İnşaat Malzemesi
POLİTEKS SUNİ DERİ LT.ŞTİ	Suni Deri
BEYTEKS TEKSTİL A.Ş.	Tekstil
HATKO DOKUMA TEKSTİL LTD. ŞTİ.	Tekstil
KETSAN MOT ARAÇ.YED.PAR.LTD.ŞTİ	Yedek Parça

Kaynak: Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası

3.4.2 Hatay ve Osmaniye İlleri Lojistik Firmaları

TR63 bölgesinde lojistik hizmet veren firmalar henüz bölgesel anlamda organize olamamışlardır. Ülke bazında hizmet sunan TR63 bölgesi merkezli bir lojistik firması yoktur. İskenderun'da bulunan birkaç firmanın bu konuda çalışmaları olmakta ve gelecekte hem ulusal hem küresel anlamda büyüme ile veya şirket birleşmeleri ile potansiyel yaratabilecekleri tahmin edilmektedir. Bölgede bulunan az sayıda lojistik firmaları küçük ölçeklidir ve büyüme potansiyeline hem iş kapasitesi hem yatırım hem de yönetim bilgisi olarak sahip değillerdir. Bu firmaların bir finansör desteği ile birleşmeleri öncelikle bölge çapında bir lojistik ağ kurmaları daha sonra büyük illerde yapılanmaları şarttır.

3.4.2.1 İskenderun'da Bulunan Lojistik Firmalar

İskenderun Ticaret ve Sanayi odası kayıtlarına göre kamyonet taşıması yapan, yolcu taşıyan firmalar ayıklandıktan sonra ortaya çıkan lojistik, taşımacılık firmaları Tablo 103'te verilmiştir.

Tablo 15. İskenderun'da Bulunan Lojistik Firmaları

Firma adı	Sektörü
Abdullah Butros ve Oğulları Kol.Şti	Deniz Taşımacılığı
Ak Lojistik Taşımacılık Ltd.Şti	Kara Taşıması
Altun Nakliye Kömür İnşşat Ltd.Şti	Kara Taşıması
Antuvan Maksume Taş. Ltd.Şti.	Deniz Taşımacılığı
Berktrans Nakliyat Ltd.Şti	Kara Taşıması
Butros Ticaret Taş.A.Ş.	Deniz Taşımacılığı
Demirtrans Ltd.Şti	Kara Taşıması
Ensari Lojistik Ltd.Şti	Deniz Taşımacılığı
Faruk Taşımacılık Ltd.Şti.	Kara Taşıması
Gulf Agency Denizcilik A.Ş.	Deniz Taşımacılığı
Köleoğlu İth. İhr Taşımacılık Ltd.Şti	Kara Taşıması
Lam Lyonel Maksume A.Ş.	Deniz Taşımacılığı
Mollaoğlu Tahmil Tahliye Ltd.Şti	Elleçleme
Orman Taşımacılık Ltd. Şti.	Kara Taşıması
Seven Taşımacılık Ltd.Şti	Kara Taşıması
Tempo Taşımacılık Ltd.Şti	Kara Taşıması
Ulustrans Taşımacılık Ltd.Şti	Kara Taşıması
Öztrans Uluslararası taşıma Ltd.Şti	Kara Taşıması
Özler Uluslararası Taş. A.Ş.	Kara Taşıması
İskolden Taşımacılık A.Ş.	Kara Taşıması
ŞahinNak. Tic Ltd. Şti	Kara Taşıması

Kaynak: İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası

İskenderun'da bulunan firmalar henüz lojistik hizmet vermeye hazır değildirler. Firmaların iş alanları genellikle deniz taşımasına, acenteliğe, liman hizmetlerine ve limanlara gelen ve giden ürünlerin kara ve demir yolu taşımasına dayanmaktadır. Bu firmaların depolama konusundaki talepleri düzensiz olarak geçmişten kalan eski tip depolardan sağlanmaktadır. Verimsiz çalışmalar ortaya çıkmakta ve maliyetler artmaktadır. Bu firmalar da kurulacak olan lojistik köyde yer alacak yerel adresli işletmeciler olmaya adaydır.

3.4.2.2 Antakya'da Bulunan Lojistik Firmalar

Antakya'da Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı 179 adet taşımacılık firması bulunmaktadır. Bu firmaların 17 adedi uluslararası taşıma yapan firmalar olup, Avrupa'ya ve Orta Doğuya TIR kullanarak taşımacılık yapan kuruluşlardır. Diğer firmalar yurt içi taşıma yapan irili ufaklı hatta bölünme yoluyla ölçekleri küçülen firmalar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Antakya Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı uluslararası taşıma yapacak ölçekte kapasiteye sahip firmaların listesi aşağıda verilmiştir.

Tablo 16. Antakya Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Uluslararası Taşıma Yapacak Ölçekte Kapasiteye Sahip Firmalar

	FİRMA ADI	Sektörü
1	Aktur Ltd Şti	Kara Taşıması
2	Apişler Ltd Şti	Kara Taşıması
3	Arslanlar Ltd Şti	Kara Taşıması
4	Asil Ltd Şti	Kara Taşıması
5	Nesko Ltd Şti	Kara Taşıması
6	Önder Ltd Şti	Kara Taşıması
7	Örsak Ltd Şti	Kara Taşıması
8	Özkılıçlar Ltd Şti	Kara Taşıması
9	Özmengüllü Ltd Şti	Kara Taşıması
10	Özsağlam Ltd Şti	Kara Taşıması
11	Özyoğun Ltd Şti	Kara Taşıması
12	Platform Taş. Ltd Şti	Kara Taşıması
13	Sağlam Ltd Şti	Kara Taşıması
14	Sumbul Ltd Şti	Kara Taşıması
15	Tekasya Ltd Şti	Kara Taşıması
16	Tran. M.Selim Ltd Şti	Kara Taşıması
17	Yasin Ltd Şti	Kara Taşıması
18	Yeniocak Ltd Şti	Kara Taşıması

Kaynak: Antakya Ticaret ve Sanayi Odası

Antakya uluslararası taşımanın başlangıç noktası olması ile bir lojistik üs olmaya, lojistik konusunda katma değer yaratacak depolama hizmeti vermeye henüz hazır değildir. Lojistik firmaları da bu nedenden dolayı küçük ölçekli ve yerel kalmaktadır. Küresel lojistik firmalarının ötesinde ulusal lojistik firmalarımız henüz Antakya'da bir yapılanma içine girmemişlerdir. Bu firmalar uluslararası ve ulusal lojistik şirketler tarafından hizmet sağlayıcı olarak çalışmaktadır. Bununla beraber ileriye dönük şehrin geleceğinin planlanması ve kara yolu taşımacılığı düzeninin sağlanması amacıyla Antakya'da bir kara yolu taşıma merkezi planlanacaktır. Mastır planda bu konu da değerlendirme kapsamı içine alınmaktadır.

3.4.3 Osmaniye'de Bulunan Lojistik Firmalar

Osmaniye'de merkezi olan herhangi bir lojistik şir-

keti yoktur. Nakliye işi ile ilgilenen sadece 1-2 kamyonla iş yapan şahıs şirketleri dışındaki ve petrol ürünleri taşıması amacı dışında lojistik taşıması yapan firmalar Osmaniye dışında konuşlanmaktadır. Bu bölgede hizmet vermek amacıyla çalışma yapmaktadırlar.

Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası kayıtlarında büyük ölçekli bir taşımacılık ve lojistik firmasına rastlanmamıştır.

3.5 Hatay ve Osmaniye'de Lojistik Odaklar

Lojistik odaklar ilgili ekonomik bölge içindeki her türlü yük hareketinin başladığı, bittiği veya transit geçtiği iş merkezleri olarak tanımlanmaktadır. Bölgeye gelen yüklerin gerek üretim gerek tüketim gerek katma değer yaratılması amacıyla durduğu, beklediği, depolandığı veya aktarıldığı noktalardır. Bu noktalara deniz, hava, kara veya demir yolu ile gelen ürünler genellikle ölçek değiştirerek küçük araçlarla geldilerse büyük araçlarla, büyük ölçekli geldilerse küçük ölçek olarak giderler.

Lojistik odaklarının başlıcaları şunlardır;

- Organize Sanayi Bölgeleri
- Deniz limanları
- Demir yolu istasyonları
- Hava limanları
- Küçük Sanayi Siteleri
- Haller
- Serbest Bölgeler
- Lojistik Üsler ve Merkezler
- Büyük Ölçekli Antrepolar
- TIR ve Kamyon Garajları

TR63 Bölge Hatay ve Osmaniye illerinde bölgenin lojistik yapısını etkileyecek lojistik odaklar İskenderun'da yoğunlaşmıştır. Diğer iller Organize Sanayi Bölgeleri ile İskenderun'a ithalat ve ihracat işlemlerinde destek vermektedir. İskenderun'da inşa edilmesi hedeflenen lojistik köye, OSB'ler dışında diğer illerin doğrudan desteği sınırlı seviyede olacaktır. Bu illerdeki lojistik odaklar özet olarak ve referans olması amacıyla aşağıda verilmiştir.

3.5.1.Organize Sanayi Bölgeleri

Tablo 17. Organize Sanayi Bölgeleri

O.S.B'nin Adı	Büyüklüğü (ha)	Toplam Parseli	Firma Sayısı	Çalışan Kişi
Hatay Antakya	150	62	38	1.000
İskenderun	208	48	47	4.224
Hatay Payas	53	42	35	1.870
Hatay 75. Yıl	100	-	-	-
İskenderun II.	100	-	-	-
Osmaniye	380	130	67	5.633
Osmaniye Kadirli	120	39	12	122

Bu organize sanayi bölgelerinden İskenderun Sarıseki bölgesinde bulunan yapı doluluk oranını tamamlamış, 2. OSB projesi başlamıştır. Hatay bölgesinde Antakya'da bulunan OSB henüz tam doluluğa ulaşamamıştır. Bu arada Hatay 75. Yıl Erzin OSB proje halindedir. Payas OSB ise doluluğa ulaşmak üzeredir.

Osmaniye OSB henüz % 50 dolulukla çalışmaktadır. Kadirli'de bulunan OSB ise yeni başlangıçtır. Bu OSB kuruluşları ile ilgili detaylı bilgiler ileriki bölümlerde verilmiştir.

3.5.2. Limanlar

Bölgelerin ekonomik yönden gelişmesi, dışa açılması için en önemli lojistik odak limanlardır. İskenderun körfezi üzerinde inşa edilmiş limanların listesi aşağıda verilmiştir.

İskenderun Körfezinde Bulunan Limanlar

Liman	Adres
TCDD (İSKERDERUN) LİMANI	TCDD Liman İşletme Müdürlüğü/İsk./ Hatay
DENBİRPORT	E-5 Kara yolu Üzeri E-5 Altı Cd. No:1 Sarıseki/ İsk./ Hatay
YAZICI DEMİR ÇELİK	Organize San.Bölgesi Sarıseki/İsk./ Hatay
ASSAN	Organize San.Bölgesi Sarıseki/İsk./Hatay
EKİNCİ DEMİR ÇELİK	Organize San.Bölgesi Sarıseki/İsk./ Hatay
İSDEMİR	Karayılan Beldesi 31319 /İsk/ Hatay
MMK&ATAKAŞ LİMANI	Özerli Mh. Alparslan Türkeş Blv.No:346 31600 Dörtyol/Hatay
TOROS CEYHAN LİMANI	Ceyhan/ Adana

Toros Limanı bölge sınırları dışında olması nedeniyle çalışmaya dahil edilmemiştir.

TCDD İskenderun Limanı bölgenin devlet eliyle kurulmuş ilk limanıdır. 2010 yılı sonunda özelleştirilme ihalesi hazırlanmış ve ihalesi gerçekleştirilmiştir. Limanın ihale süreci tamamlanmış durumdadır. Diğer limanlar ise bölge sanayicisinin üretim için hammadde, ihracat için ihraç limanı ihtiyacından doğan kurumsal kullanımlı iskeleler olarak devreye alınmıştır. Daha sonra boş kapasiteleri ile dökme yük, kuru yük ve proje yükleri için kullanılmıştır. TCCD İskenderun Limanı'nın gereken yatırımı yapmaması, hizmet kalitesini arttırmaması ve özelleştirme sürecine girilmesi nedenleriyle liman hizmetleri bölgedeki limanlar tarafından verilmeye başlanmıştır. Bu limanlar içinde kapasite büyütme çalışmaları devam etmektedir.

Bölge limanlarının 2008-2010 yük elleçleme miktarları aşağıda verilmiştir. Bu bilgilerin detayları limanların mevcut durumlarında detaylı olarak verilmiştir.

Tablo 18. Bölge Limanlarının 2008-2010 Yük Elleçleme Miktarları

Liman adı	2008 Toplam	2009 Toplam	2010 Toplam
ASSAN	-	-	5.180
İSDEMİR	11.198.982	8.863.043	10.776.037
DENBİRPORT	609.029	897.321	1.286.065
MMK ATAKAŞ	-	946	1.286.065
O. EKİNCİ	1.950.890	1.899.535	1.915.572
TCDD	1.771.511	1.491.549	1.759.831
TOROS	4.021.275	4.583.774	4.219.557
YAZICI	3.720.214	3.850.983	3.920.631
TOPLAM:	**23.271.901**	**21.587.151**	**25.168.938**

Kaynak: İskenderun Deniz Ticaret Odası

3.5.3 Demiryolu İstasyonları

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından başlatılan intermodal terminal (Yük aktarma istasyonları) çalışmasında Hatay ve Osmaniye bölgesi ile ilgili bir proje bulunmamaktadır. Bölgede İskenderun Limanı'nın ve bölgedeki birkaç liman dışında yerel taşımada demir yolu kullanılmamaktadır. İskenderun'da inşa edilecek olan Lojistik Köy'de demir yolu bağlantısı bulunacak ve bölgeden yurt içi ve yurt dışı demir yolu taşımaları kapasitesi arttırılarak geliştirilecektir.

Bölge ilerinde demir yolu taşımacılığı İskenderun'da bitmektedir. İskenderun'dan çıkan hatlar kuzeyde İsdemir, Yakacık, Dörtyol, Karabasamak, Erzin, Toprakkale ve Osmaniye istasyonlarında yük elleçleyebilmektedir.

TCDD Hatay ve Osmaniye bölgesine büyük önem vermektedir. Bölge Müdürü Sayın Hasan Tahsin Köprülü bölgenin gelişmesi için her türlü girişimi incelemeye hazır olduklarını, İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesi ile birlikte büyük bir iş potansiyeli yaratılacağını ve İskenderun'da inşa edilecek lojistik köyün TCDD tarafından da destekleneceğini bildirmiştir.

Bölge limanlarındaki gelişmeler, yeni liman projeleri ve LİMAK A.Ş. nin İskenderun Limanındaki çalışmaları dikkatle izlenmektedir. TCDD bu gelişmelere paralel olarak Osmaniye ilindeki sanayi gelişmesinin de demiryolları yük taşıma kapasitesini artıracağını ifade etmektedir.

TCDD tarafından üzerinde çalışılan projeler şunlardır;

1- Erzin istasyonundan Toros Limanına bir demir yolu hattı planlanmaktadır. Bu çalışma 1/25.000 lik imar planlarında işlenmiştir. Erzin-Yumurtalık adı verilen hattın zemin etütleri yapılmaktadır. Yılda 4-5 milyon tonluk bir taşıma potansiyeli olacaktır. Toplam uzunluğu 14.600 metre olacak hattın kamulaştırma alanı 300.000 m2'dir bunun 180.000 m2' lik kısımı hazine arazisidir.

2- Erzin İstasyonunun Osmaniye OSB'ye bağlanması ve bu noktada tüm OSB'ye hizmet verecek bir aktarma istasyonu kurulması da gündemdedir. Bu hattın özellikle yatırımını büyütmüş olan Tosyalı Demir Çelik firmasının yükleri ile rantabl hale geleceği planlanmaktadır. İnşa edilecek olan iltisak hattı 6.250 mt uzunluğundadır.

3- TCDD yaptığı çalışmalar içine İskenderun-Antakya hattını da dahil etmeye çalışmıştır. Antakya'ya iki farklı yolla ulaşılacağı belirlenmiş bu yollardan birincisi olan deniz kenarından bağlantı inşası arazinin elverişsizliği nedeniyle gündemden çıkartılmıştır. Deniz kenarından ulaşım mümkün değildir. Diğer alternatif de Belen altından bir tünel inşa edilerek demir yolu bağlantısının sağlanmasıdır. Bu konuda yapılan çalışmalarda 18 km'lik bir tünel inşaatı söz konusu olmaktadır. İskenderun'dan giren hat Antakya OSB yanına çıkacaktır. Bu projede yük kapasitesinin henüz oluşmaması nedeniyle bekletilmektedir. Bu çıkış Türkiye'yi Suriye'ye Lazkiye ve Halep'e giden demir yolu hattına bağlaması açısından da heyecan verici bir proje olarak görülmektedir.

4- Adana-İskenderun hattının 2 yıl içinde inşa edilmesi de gündemdeki en önemli projedir. Bu sayede yolcu trafiğinin demir yoluna aktarılması, yük vagonlarının daha hızlı ve beklemeden hareket etmesi planlanmıştır.

5- TCDD tarafından hazırlanan Lojistik Köyler (Intermodal Demir yolu Aktarma Merkezleri) projesinde TR63 bölge için bir merkez planlanmamış ancak daha sonra bölgenin önemi görülerek Kahramanmaraş ilinde Türkoğlu İlçesinde TCDD'nin yük aktarma, intermodal çalışma için bir demir yolu terminali kurulması projesi devreye alınmıştır. Kahramanmaraş'ta Türkoğlu'nda yapılacak olan Intermodal Demir yolu Aktarma Merkezi Lojistik Mastır Planda ele alınmıştır.

3.5.4 Hava Taşıma Terminalleri

Bölgede gerek Antakya'ya gerek İskenderun'a hitap eden Hatay Havaalanı mevcut yapısıyla yetersiz bulunmuştur. Bu terminal yük elleçlemeye uygun olmayıp küçük kapasitede yolcu taşıması yapılabilecek kapasitede iken, yeni bir hava alanı inşaatına karar verilmiştir. Hatay ilinin gerek yurt dışı, gerek yurt içi yolcu taşıması talebinin karşılanması için yeni bir terminal inşaatı 2009 yılında başlamış ve 8 Mart 2011 Tarihinde açılışı yapılmıştır. Yeni terminalde de kargo tesisi bulunmamaktadır. DLH yetkilileri hava kargo tesisinin yap-işlet-devret sistemi ile özel sektör tarafından yapılabileceğini belirtmişlerdir. Bu konuda talebin oluşması beklenmektedir.

İnşa edilmekte olan terminal de yolcu taşımasına uygun planlanmıştır. Hatay ilinin artan ekonomik çıktıları sonucunda bu lokasyonda da kargo ve yük elleçleyecek bir terminal ihtiyacı devreye girecektir. Bu terminal bölgenin yük trafiğine uygun olarak soğuk hava tesisli olarak inşa edilmelidir. DHMİ Genel Müdürlüğü

Şekil 2. Yeni Hatay Havaalanı Terminali

yeni uygulamasında kargo merkezlerini kendisi inşa etmemekte, ihale yolu ile özel sektöre vermektedir. Hava trafiğinin artması ile farklı illere direkt uçuşların konması ile ve Antakya Havaalanı bir hava limanı haline getirilecek ve uluslar arası kargo taşoması başlatılacaktır.

3.5.5 Küçük Sanayi Siteleri

Bölgede çok sayıda küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Bu sitelerde küçük ölçekli firmalar yer almakta olup bu firmaların bölgede lojistik sektörünün gelişmesine doğrudan bir katkısı bulunmamaktadır. KOBİ ölçüsündeki firmalar depolama hizmetlerini kendi işyerlerinde yapmakta ve taşımalarını da kendi araçları ile yerine getirmektedirler. Bu sanayi sitelerinin listesi Tablo 19'da verilmiştir.

Tablo 19. TR63 Bölgesi Küçük Sanayi Siteleri

Adı	Faaliyet Yıl	İşyeri Sayısı	Çalışan Kişi
Antakya	1967	1.515	6.000
İskenderun	1967	700	2.100
Dörtyol	1978	150	550
Payas	1986	151	400
Osmaniye	1979	300	1.500
Osmaniye Merkez 2	1991	250	1.000
Kadirli	1977	153	213
Bahçe	2004	78	70
Düziçi	2008	100	105
Kadirli Marangoz, Mobilya	-	100	-
Osmaniye Mobilya Ağaç İmalatı		100	

Küçük sanayi sitelerinde verilecek hizmetlerin lojistik sektöründe olumlu etki yaratmaları için yapılması gereken çalışmalar Mastır plan kısmında ele alınmıştır.

3.5.6 Haller

Bölgede Antakya, İskenderun ve Osmaniye'de sebze ve meyve hali bulunmaktadır.

3.5.6.1 Antakya Sebze ve Meyve Hali

Antakya'da bulunan tarım ürünlerinin değerlendirilmesi ve bir merkezde kontrollü olarak elleçlenmesini sağlayan Antakya Sebze ve Meyve Hali şehir içinde kalmış bir kent pazarı hüviyetine bürünmüş bir yapıdır. Halin mevcut yapısı ile bir tarım bölgesi olan Antakya'ya hizmet vermesi mümkün değildir. Yaklaşık 1000 m2 lik bir alanda 63 sebze ve meyve toptancısı son derece ilkel ve sağlıksız bir ortamda faaliyet göstermektedir. Halin giriş ve çıkış kapıları sadece küçük araçların girmesine olanak vermekte ve bir avlu etrafında yer alan toptancıların iş yerlerine araç yanaşması olanaksız hale gelmektedir. Avlunun araç manevrası için ayrılan orta bölümü araç parkı olarak kullanılmak yerine araç üzerinden perakende satış yapmaya çalışan üreticiler tarafından kullanılmaktadır.

Antakya'nın yeni bir sebze ve meyve haline gereksinmesi olduğu kaçınılmazdır. Tümü küçük araç olmak üzere kışları 80 adet yazları 150 adet günlük araç trafiği mevcuttur.

Hazırlanacak olan Mastır Planda Antakya Sebze ve Meyve Halinin Antakya'da inşa edilecek olan lojistik merkez bünyesine alınması ve günümüzün şartlarına uygun bir yapı ile inşa edilmesi şarttır. Bu merkeze köylerden büyük veya küçük araçlarla gelen ürünlerin bu noktada konsolide olması ve TIR'larla diğer şehirlere nakledilmesi sağlanmalıdır. Lojistik merkezde bulunacak olan araç parkı da gerek yüklü araçların gerek boş araçların şehrin trafiğini olumsuz yönde etkilemeden işlemlerini gerçekleştirmesi sağlanmalıdır.

3.5.6.2 İskenderun Sebze ve Meyve Hali

İskenderun'da bulunan sebze ve meyve hali eski bir yapılanmadır. Şehrin büyümesi ile şehir içinde kalmıştır. Hale yakın olan sebze meyve pazarı kenti ihtiyacını karşılamakta ve toptancı hali bir aktarma merkezi olarak kullanılmaktadır. Bölge tarım üretimi genellikle hale girmeden kayıt altına alınmadan diğer illere yollanmaktadır. Halin mevcut hali bu kapasitede bir iş potansiyeli elleçleyecek durumda değildir. İskenderun Hali yaklaşık 5 Dönüm üzerine kurulmuş 98 firmanın çalıştığı bir organizasyondur. Küçük araçlarla gelen ürünler yine küçük araçlarla şehir içine dağıtılmaktadır.

Halin giriş ve çıkış kapasitesi düşüktür. Giriş ve çıkışta kayıt tutulmamaktadır. Kapı giriş görevlileri hale yazın 250 kışın 150 araç civarında bir giriş çıkış olduğunu ifade etmişlerdir.

Halin mevcut yapısı yeni bir hal inşa edilmesini gündeme getirmiştir. 90 firmalık daha modern bir hal inşaatı planlanmıştır. TBMM'de bekleyen hal kanunu ile tarım ürünlerinin hallere giriş ve çıkış kayıt zorunluluğu kaldırıldığında hallerin eski iş kapasitesini kaybedeceği bölgeye gelen ve gidecek parsiyel tarım ürünlerde bir aktarma merkezi olarak çalışılacağı görülmektedir. Yasalaşan bu tasarının uygulama aşaması 2011 yılı sonuna ertelenmiştir.

Şekil 3 İskenderun Sebze ve Meyve Hali görünüşü

3.5.6.3 Osmaniye Sebze ve Meyve Hali

Osmaniye'de bulunan sebze meyve hali de geçmişte kısmen şehir dışında kurulmuş olmasına karşılık şehrin genişlemesi ile artık şehrin içinde kalmıştır. Küçük ölçekli bir işletmedir. Anayola yakın olması avantajına karşılık ölçeğinin küçük olması Osmaniye gibi tarımın önde olduğu bir şehir için yetersiz kalmaktadır

Hal içinde 69 işyeri bulunmaktadır. Yazın 250 kışın 200 civarında küçük araç girişi olmaktadır. Büyük araç girişi olmamaktadır. Günde 4-5 araç kamyon ölçüsünde giriş çıkış yapmaktadır. 4-5 dönümlük bir alan üzerinde yer almaktadır.

Osmaniye'de yeni bir hal projesi hazırlamaktadır. Toprakkale bölgesinde 100 dükkanlık bir proje üzerinde çalışılmaktadır. Yeni hal kanununun bu projeyi de etkileyeceğinden söz edilmektedir.

3.5.7 Serbest Bölgeler

Hatay ve Osmaniye illeri sınırları içinde bölgeye ekonomik katkıda bulunacak herhangi bir serbest bölge çalışması bulunmamaktadır. Yumurtalık'ta, Hatay ilinden coğrafi olarak bir pay alan Yumurtalık Organize Sanayi Bölgesi dışında bir mevcut yapı yoktur. DOĞAKA tarafından hazırlanan bölge planında bölgeye doğrudan ekonomik değer katacak bir serbest bölge talebi göz önüne çıkartılmıştır. Bu bölgede inşa edilmesi gereken serbest bölge deniz bağlantılı olmalıdır ve serbest bölgelerin ekonomik avantajları azaldığı gerekçesiyle Yumurtalık Serbest Bölgesinin bu amaçla kullanılması daha doğru bir karardır.

3.5.8 Antrepolar

Bölgede geçmişte bankalar tarafından tarım ürünlerinin teminatı olarak bazı depolama çalışmaları yapılmıştır. Daha sonra bu konuda talebin azalması ile antrepoların bir kısmı özel sektöre depolama ihtiyaçları için devredilmiştir.

İskenderun Gümrük Müdürlüğüne bağlı bulunan farklı tiplerde antrepoların tablosu yanda verilmiştir.

Tablo 20. İskenderun Gümrük Müdürlüğüne Kayıtlı Antrepolar

İlgili Gümrük Müdürlüğü	A Tipi	B Tipi	C Tipi	E Tipi	Geçici Depolama	Toplam
İsdemir Gümrük Müdürlüğü	7	1	14	1	2	**25**
İskenderun Gümrük Müdürlüğü	10	1	16		2	**29**
Botaş Gümrük Müdürlüğü	1	1	1			**3**
TOPLAM	18	3	31	1	4	57

Kaynak: İskenderun Gümrük Başmüdürlüğü

Bu antrepolar genellikle dökme yükler için kullanılmaktadır. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı 29 antreponun listesi aşağıda verilmiştir.

Tablo 21. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne Bağlı Antrepolar

S.No	Antrepo Tipi/Kodu	Firma Adı	Antrepo Adresi	Antrepo Alanı	Antrepo İçindeki Eşya Türü
1	A-31000002	Umat Umumi Mağazalar T.A.Ş.	Adana Yolu Üzeri Liman Karşısı	11.850m2	Genel
2	A-31000003	PTT Merkez Müdürlüğü	Ptt merkez müdürlüğü sanayi postanesi içindeki alan		Yabancı Menşeli Koliler
3	A-31000007	Gübretaş Gübre Paz.A.Ş.	Sarıseki/İskenderun	6.230m2	Gübre
4	A-31000008	Toros Tarım San A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	27.052m2	Gübre
5	A-31000012	Petrol Ofisi A.Ş.	Akçay-İSKENDERUN	52.535m3	Akaryakıt
6	A-31000014	Gübretaş Gübre Paz.A.Ş.	Sarıseki/İskenderun	6.300m2	Gübre
7	A-31000015	Alp-Ateş Gübre İnş.Taah.Nak. Gıda İth.İhr.San.Tic.Ltd.Şti	Akçay/İskenderun	27.302m2	Gübre
8	A-31000019	Toros Tarım San. Tic. A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	224.005m3	
9	A-31000022	İskenderun Gübre San.A.Ş.	Akçay/İskenderun	4.950m2	Gübre
10	A-31000023	Toros Tarım San A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	10.750m2	Gübre
11	B-31000010	TP Petrol Dağıtım A.Ş.	Yeşilköy-DÖRTYOL	23.000m3	Akaryakıt
12	C-310000016	Kömür Dağıtım Paz. Tic.A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	7.500m2	Kömür
13	C-310000019	Toros Tarım San A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	15.872m2	Gübre
14	C-31000002	Advansa Sasa Polyester San. A.Ş.	Akçay/İskenderun	38.397m3	Polyester
15	C-310000064	Odak İnş. Müh. Mad.San. Tic.A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	13.040m2	Kömür
16	C-31000008	Gübretaş Gübre Paz.A.Ş.	Sarıseki/İskenderun	22.500m3	Gübre
17	C-31000010	Atakaş Tic.Ltd.Şti	Sarımazı Köyü/CEYHAN	20.000m2	Kömür
18	C-31000011	Toros Tarım San A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	33.529m3	Gübre
19	C-31000021	Gübretaş Gübre Paz.A.Ş.	Sarıseki/İskenderun	2.897m2	Gübre
20	C-31000030	Odak İnş. Müh. Mad.San. Tic.A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	8.200m2	Kömür
21	C-31000043	Atakaş Tic.Ltd.Şti	Sarımazı Köyü/CEYHAN	45.000m2	Kömür
22	C-31000044	Odak İnş. Müh. Mad.San. Tic.A.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	22.500m2	Kömür
23	C-31000058	İnterkarbon SanTic.İthİhr.Ltd.Şti	Sarımazı Köyü/CEYHAN	14.418m2	Kimyevi Madde
24	C-31000065	Süper Enerji Mad.İnşSan.TicA.Ş.	Sarımazı Köyü/CEYHAN	19.000 m2	Kömür
25	C-31000067	Şahin Kömür Tic.AŞ.	Toros Tarım SanFab Saha/Ceyhan	28.000 m2	Kömür
26	C-31000070	Şahin Kömür Tic.AŞ.	Toros Tarım SanFab Saha/Ceyhan	17.700 m2	Kömür
27	C-31000072	Güneysan Gübre San. Tic. Ltd. Şti.	Güzelçay Mahallesi 618/3.Sok. No:3 İskenderun / Hatay	1.753 m2	Gübre
28	G-0034	TCDD İsk Liman İşl Müd	İskenderun Liman İşletme Müdürlüğü Liman Sahası	583.288 m2	Genel
29	G-0273	Assan Liman İşletmeleri A.Ş	İskenderun Organize Sanayi Bölgesi İskenderun / Hatay	69.525 m2	

Kaynak: İskenderun Gümrük Başmüdürlüğü

Bu antrepolarda bulunan malzemelerin miktarları da şu şekildedir;

Tablo 22. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne Bağlı Antrepolarda Bulunan Malzeme Cinsi ve Miktarı (2010)

EŞYA CİNSİ	TOPLAM MİKTAR(kg.)
Kömür	2.549.956.241
Gübre	1.112.838.138
Petrol Ürünleri	634.055.668
Kimyevi Madde	255.954.171
Hayvan Yemi	139.211.394
Hububat	216.598.126
Diğer	77.794.956
Toplam	4.986.408.694

Kaynak: İskenderun Gümrük Başmüdürülüğü

Antrepoya alına malzemeler dışında geçici depolama işlemi de gören ürünler mevcuttur. Geçici depolama yolu ile depolanan ürünler de şunlardır.

Tablo 23. İskenderun Gümrük Müdürlüğü'ne Bağlı Antrepolarda Geçici Depolama İşlemi Gören Ürünler (2010)

EŞYA CİNSİ	TOPLAM MİKTAR(Ton)
Gübre	22.000
Kömür	103.000
Ray	110.000
Fasulye	5.000
Pamuk Çekirdeği	3.583
Diğer	107.733
Toplam	351.316

Kaynak: İskenderun Gümrük Başmüdürülüğü

İsdemir Gümrük Müdürlüğüne bağlı antrepolarda da her yıl ayrı ayrı olmak üzere;

2010 yılında şu firmalar tarafından antrepo işletilmesi yapılmıştır;

Tablo 24. İSDEMİR Gümrük Müdürlüğü (2010)

ANTREPO ADI	TİPİ	ADRESİ	EŞYA CİNSİ	TOPLAM MİKTAR(KG)
İSDEMİR A.Ş.	A	Payas	Yatırım Ve İmalat Malzemeleri	350.571.395
İSDEMİR A.Ş	C-68	Payas	Pelet, Demir Cevheri, Cevher	2.227.365.181
İSDEMİR A.Ş.	C-69	Payas	Kömür	4.075.848.926
İSDEMİR A.Ş.	C-73	Payas	Hurda	79.099.011
İSDEMİR A.Ş.	C-74	Payas	Giriş Yok	0
YAZICI A.Ş	A-5	Payas	Hurda Boru Tuğla	282.720
YAZICI A.Ş	C-5	Payas	Elektrot, Boru	1.496.342
AYGAZ	A-4	Dörtyol	Sıvılaştırılmış Petrol	400.203.234
BP GAZ A.Ş.	A-10	Dörtyol	Sıvılaştırılmış Petrol	283.164.028
AKPET A.Ş	A-11	Dörtyol	Kırsal Motorin	53.446.980
MOTOİL	A-18	Dörtyol	Boş	
SOLMAZ A.Ş	A-20	Dörtyol	Fuel-Oil, Gasoil Jet A1, V.G.O	741.231.099
EKMAR A.Ş.	B-9	Payas	Hurda Manganez Elektrot	47.442.249
ÇALIŞKAN LTD.ŞTİ	C-35	Sarıseki	Kömür	52.802.490
TORBAPAK A.Ş.	C-45	Sarıseki	Kömür	118.672.747
SAFİ KATI YAKIT	C-63	Sarıseki	Kömür	76.962.830
ATAKAŞ	C-62	Dörtyol	Muhtelif Fab. Malzemeleri	11.187.195
ATAKAŞ	C-66	Dötyol	Muhtelif Fab. Malzemeleri	10.038.527
ATAKAŞ	E-3	Dörtyol	Muhtelif Fab. Malzemeleri	143.022.088
YOLBULAN BAŞTUĞ	C-71	Osmaniye	Boş	0
GEÇİCİ DEPOLAMA YERİ				
YAZICI	G-0236	Payas	Rulo Saç Hurda Demir Kömür	183.329.273
İSDEMİR A.Ş.	G-0241	Payas	Kömür, Konteyner, Çinko Çimento	893.616.573

Kaynak: İskenderun Gümrük Başmüdürülüğü

Artış gösteren antrepo kullanımı ilk 3 ayda şu değerlere ulaşılmıştır:

Tablo 25. 2010-2011 Yıllarında Antrepo Kullanım Değerleri

ANTREPO ADI	TİPİ	ADRESİ	EŞYA CİNSİ	TOPLAM MİKTAR(KG)
İSDEMİR A.Ş.	A-9	Payas	Yatırım Ve İmalat Malzemeleri	13.121.578
İSDEMİR A.Ş	C-68	Payas	Pelet, Demir Cevheri, Cevher	329.067.098
İSDEMİR A.Ş.	C-69	Payas	Kömür	4.075.848.926
İSDEMİR A.Ş.	C-73	Payas	Hurda	180.384.894
İSDEMİR A.Ş.	C-74	Payas	Ferro Silikon	1.998.979
YAZICI A.Ş	A-5	Payas	Hurda Boru Tuğla	82.316
YAZICI A.Ş	C-5	Payas	Elektrot, Boru	180.425
AYGAZ	A-4	Dörtyol	Sıvılaştırılmış Petrol	103.734.445
BP GAZ A.Ş.	A-10	Dörtyol	Sıvılaştırılmış Petrol	65.249.401
AKPET A.Ş	A-11	Dörtyol	Kırsal Motorin	52.980.666
MOTOİL	A-18	Dörtyol	Boş	0
SOLMAZ A.Ş	A-20	Dörtyol	Gasoıl, Gasolıne	104.890.514
EKMAR A.Ş.	B-9	Payas	Hurda Manganez Elektrot	1.471.900
ÇALIŞKAN LTD.ŞTİ	C-35	Sarıseki	Kömür	7.851.522
TORBAPAK A.Ş.	C-45	Sarıseki	Kömür	16.333.768
SAFİ KATI YAKIT	C-63	Sarıseki	Kömür	22.203.023
ATAKAŞ	C-62	Dörtyol	Muhtelif Fab. Malzemeleri	726.905
ATAKAŞ	C-66	Dötyol	Boş	0
ATAKAŞ	E-3	Dörtyol	Muhtelif Fab. Malzemeleri	34.580
YOLBULAN BAŞTUĞ	C-71	Osmaniye	Boş	0
ROZAK A.Ş.	C-75	Osmaniye	Profil Kesme Hattı Vinç Başı	81.810
ROZAK A.Ş.	C-76	Osmaniye	Boş	0
ROZAK A.Ş.	C-77	Osmaniye	Boş	0
GEÇİCİ DEPOLAMA YERİ				
YAZICI	G-0236	Payas	Antrasit, Kömür, Tuğla, Çeşitli Maden	38.112.840
İSDEMİR A.Ş.	G-0241	Payas	Kömür	15.591.758

Bölgede 3. gümrük müdürlüğü de Botaş Gümrük Müdürlüğüdür. Sadece ham petrol depolamakta ve Lojistik Mastır Planın çerçevesine girmemektedir.

3.5.9 Tır Garajları

Bölgede bölge araçlarının toplandığı komisyoncuların, lojistik şirketlerin yer aldığı bir TIR garajı da bulunmamaktadır.

İskenderun'da özel şirketler 1.000 – 3.000 m2 lik alanlarda kendi araçlarını park etmekte bu alanlarda araçların bakım onarımını servis hizmetlerini kendileri sağlamaktadır. Alanların verimsiz kullanılması, şehrin ana yollarının kenarında kurulan derme çatma tesislerle şehirde görüntü kirliliği yaratılması, park alanlarının güvenliğinin maliyeti, çevrenin bu araçların yaş ve atıklarıyla kirlenmesi söz konusudur. İskenderun'a inşa edilecek olan lojistik köy şehrin tüm ağır vasıtalarının kısa veya uzun süreli park ihtiyacını giderecek. TIR ve kamyon parkının etrafında yer alacak nakliye komisyoncularıyla lojistik şirketlere ait ofislerle nakliye talebi ile nakliyeciler bir noktada bir araya geleceklerdir. Bu alanda park edecek sürücülerin de her türlü sosyal imkanları karşılanacak ve ayrıca şehir merkezine gitmelerine gerek kalmayacaktır.

Bu alanda inşa edilecek olan servis istasyonları garajda bekleyen araçların tamir bakım ve servis ihtiyacını da görecek olup maliyetlerin düşürülmesi sağlanacaktır.

Antakya ülkemizde araç sayısının yüksek olduğu bir ildir ancak burada da bir TIR ve kamyon garajı bulunmamaktadır. Bir kısmı Antakya – İskenderun yolunda olmak üzere küçük sayıda araç park edilen TIR garajları vardır ancak bu garajlarda park eden sürücülerin ihtiyaçlarını karşılayacak sosyal merkez yoktur. Bölgede tek TIR garajı gümrüğe ait olan ve gümrüklenecek olan araçların bekletildiği TIR ve kamyon garajıdır. Bu tesis de yeteri kadar düzenli çalışmamakta ve sadece ithalat ve ihracat amacıyla kullanılmaktadır. Gümrük Müdürlüğünün yanında olması bir avantaj olarak değerlendirilse de yeterli değildir. Bu TIR garajının da Antakya'da inşa edilecek olan lojistik merkeze taşınması söz konusu olabilir.

Osmaniye'de de büyük ölçekli araç park edecek bir TIR ve kamyon garajı bulunmamaktadır. Az sayıda aracın iş yerlerinin bahçesinde park ettiği Osmaniye bölgesinde ağırlıklı araç parkı Osmaniye Organize Sanayi Bölgesinde cadde ve ara sokaklar olmaktadır. Yük bekleyen araçlar buralarda park edip yükleme saatini beklemektedirler. Sosyal olanakları olmayan, iletişimi sağlanmamış bu çalışma şekli son derece rahatsız edicidir. Bu nedenden dolayı Osmaniye'de OSB yakınında bir alanın, TIR ve kamyon garajı olarak da kullanılmak üzere bir lojistik merkez olarak değerlendirilmesi düşünülmelidir.

3.6 İskenderun Lojistik Odakları

İskenderun henüz lojistik odaklarını birbirleri ile ilişkili olarak kullanamamaktadır. Limanlar birbirinden bağımsız çalışmakta, organize sanayi bölgeleri birbirleri ile ilişkide olamayacak mesafededir. Şehirde kara taşımasının odağı haline gelen bir TIR ve kamyon garajı bulunmamaktadır. Hal ünitesi henüz proje halindedir. Sanayi siteleri artık ekonomik ölçeklerini kaybetmiştir. Şehirde depolama alanları küçük ölçekte ve dağınıktır. Büyük ölçekli antrepo da bulunmaktadır.

Planlanan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi bu dağınıklığı uzun vadede ortadan kaldıracak bir ünite olarak görev yapacaktır.

İskenderun'da lojistiği etkileyen ve birbirleri arasında yük taşıma ilişkisi olan ve ileride inşa edilecek olan Lojistik Köy ile bağlantıya geçecek lojistik odaklar aşağıda sıralanmıştır.

3.6.1 İskenderun Organize Sanayi Bölgeleri

İskenderun ilçe sınırları içinde 2 adet Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır.

Tablo 26. İskenderun OSB'de Faaliyet Gösteren Firmalar

FİRMALAR	ÜRETİM KONUSU
AK ÇELİK BORU A.Ş.	Spiral,Cebri Çelik Boru ve Ek Parçaları Üretimi
ALP - ATEŞ GÜBRE	Gübre Ticareti
ARIKAN MAKİNA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	Makina İmalat
ASSAN PANEL SAN. A.Ş.	Sandviç Panel-Trapez
BAMAK KATI YAKIT A.Ş.	Sentetik Çuval
DENİZ İMALAT ÇELİK.SAN.VETİC.LTD.ŞTİ.	Makina İmalat
EKİNCİLER DEMİR VE ÇELİK SAN. A.Ş.	Demir Çelik
EKMAR DENİZCİLİK A.Ş.	Liman İşlt.
ER-SA YAY ÇELİK METAL SAN.LTD.ŞTİ.	Metal Eşye
ESMER TORNA	Yedek Parça
FARUK DENİZCİLİK A.Ş.	Liman İşlt.
FARUK SİPAHİOĞLU	Bakım Onarım
GÖKSAN OTOMOTİV	Filtre
GÜVEN MAKİNA SAN.LTD.ŞTİ.	Silobas-Transmikser-Damper-Damperli Silobas Üretimi
İLKE DEMİR SAC.VE TİC.LTD.ŞTİ.	Demir Ve Sac Ticareti
KAHRAMAN SARSILMAZ MAK.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	Makina İmalat
KİMPAŞ KİMYA SAN.VETİC.A.Ş.	Kimya
KÖRFEZ ÇELİK LTD.ŞTİ.	Profil
MİMSAN A.Ş.	İnşaat
NOKSEL ÇELİK BORU SAN. A.Ş.	Çelik Boru Üretimi
ŞAMPİYON FİLTRE PAZARLAMA TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	Filtre Üretimi
SETA İNŞ.LTD.ŞTİ.	Çelik Konst.
SYI METALURJİ MAD. SAN. VE TİC. A.Ş.	Çinko - Kurşun Geri Dönüşüm Ve Zenginleştirme
TEBO TİC.LTD.ŞTİ.	Çelik Konstrüksiyon İmalatı
TOSÇELİK PROFİL VE SAC END. A.Ş.	Kutu Profil - Boru
TOSYALI DEMİR ÇELİK A.Ş.	Köşebent - Profil
TÜMAY MAKİNA LTD.ŞTİ.	Makina İmalat
TUNCAY DEMİR A.Ş.	Hazır Demir İşi
TUNCAY&MUAMMER MAK.İML.MON.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Makina İmalat
YAZICI DEMİR ÇELİK A.Ş.	Demir Çelik

Kaynak: İskenderun OSB web sitesi www.iskenderunosb.gov.tr

3.6.1.1 İskenderun OSB

İskenderun-Adana (E-5) kara yolunun 12. km.sinde kuzeyde İskenderun Demir-Çelik ve Azganlık Köyü, güneyde Mersin Çayı ve Sarıseki Köyü, batıda Akdeniz, doğuda Amanos Dağı arasında kalan alan üzerinde kurulmuştur. 8.4.1980 Tarih ve 8/650 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına istinaden müteşebbis teşekkül başkanlığı oluşturularak 1980 tarihinde çalışmaya başlamıştır.

En yakın havaalanı olan Hatay Havaalanı 50 km mesafededir. Bölge Sarıseki Demir yolu İstasyonuna 3 km, otoyola olan uzaklığı 5 km dir. Osmaniye Antakya Yolu olan E91 Yolu OSB'nin içinden geçmektedir. İlçe merkezine de 13 km mesafededir.

İskenderun OSB 1.143.000 m2 brüt alanda 800.500 m2 kullanılabilir sanayi parseli olarak planlanmıştır. Parsellerin tamamı dolmuş olup boş parsel bulunmamaktadır. 32 kuruluş İskenderun OSB'de üretim yapmaktadır.

OSB yönetiminden alınan bilgilere göre üretimin;

- Demir Çelik Üretimi % 50 sini
- Makine İmalatı % 20 sini
- Filtre imalatı % 10'unu
- Boru Üretimi % 20 sini oluşturmaktadır.

OSB içinde sanayicilerce kullanılan Ekinciler, Assan ve Yazıcı firmalarına ait 3 adet iskele mevcuttur.

İskenderun OSB'nin yerleşim planı da aşağıda verilmiştir.

Şekil 4. İskenderun OSB'nin Yerleşim Planı

Bölgenin havadan görünüşü şu şekildedir.

Şekil 5. İskenderun OSB'nin Havadan Görünüşü

3.6.1.2 İskenderun OSB II

İskenderun Organize Sanayi Bölgesi (Sarıseki OSB) ndeki parsellerin tamamının yatırımcılara tahsis edilmesi üzerine yeni bir Organize Sanayi Bölgesinin daha tesis edilmesi yönünde karar alınmış ve proje çalışmalarına başlanmıştır. Nerede kurulacağı konusunda kesin bir görüş belirlenmemiştir.

3.6.2 İskenderun Limanları

İskenderun Körfezi üzerinde İskenderun ekonomik sınırları içinde 6 adet deniz terminali bulunmaktadır. Firmalara özel inşa edilmiş dışarıya iş yapmayan küçük iskeleler bu çalışma içine dahil edilmemiştir. Bu deniz terminallerinden sadece İskenderun TCDD Limanı bir liman özelliği taşımaktadır. Arka alanı, kuruluş amacı, mendireği ile bir liman alt yapısına sahiptir. Diğer deniz terminalleri ise iskele özeliği gösteren konvansiyonel yük elleçleme tesisleridir.

3.6.2.1 İskenderun TCDD Limanı

İskenderun Limanı adı da verilen TCDD Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait liman, İskenderun'un en önemli ekonomik yapısıdır.

İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesi için Özelleştirme İdaresi Limanın 36 yıllık kullanım hakkı için 17.05.2010 tarihinde ihaleye çıkmıştır. İhale 28.09.2010 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile LİMAK A.Ş. adına sonuçlandırılmıştır. LİMAK A.Ş. ihalede 372 milyon dolarlık teklifi ile en yüksek fiyatı veren kuruluştur. İskenderun Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 07.01.2011 tarih ve 2011/01 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı verilmiş olup, taraflarca paraflanan İmtiyaz Sözleşmesi görüş alınmak üzere Danıştay'a gönderilmiştir. Halen Danıştay görüşü beklenmektedir.

İskenderun Limanı, Akdeniz'in kuzeydoğusunda konuşlanmakta olup, demir yolu ve kara yolu bağlantılarıyla Ortadoğu ülkelerine olan aktarma trafiğine olduğu kadar, Güney ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerine de hizmet vermektedir. Bu bakımdan, aktarma limanı olarak önemli bir role sahiptir. Liman, 1400 m . uzunluğunda bir mendireğe sahip olup, kuzey ve güney rüzgârlarından korunmaktadır. Liman girişinde derinlik 12 metredir. Demir yolu ve kara yolu şebekesi ile bağlantılı genel amaçlı bir liman olup, dökme, Ro-Ro ve karışık eşyaya hizmet vermektedir.

Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunlu olup, 2.000 Gross Ton'a kadar olan gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. Hizmet, 24 saat boyunca, liman tarafından verilmektedir. Pilotaj ve romorkaj hizmetleri dışarıdan temin edilmektedir. Limanda ayrıca 90 ton kapasiteli bir yüzer vinç, bir kılavuz botu, 4 römorkör, 2 palamar ve bir servis botu mevcuttur. Liman elleçleme ekipmanları arasında bir adet 42 tonluk dolu ve bir adet de 10 tonluk boş konteyner

Şekil 4. İskenderun TCDD Limanı görünüşü

forklifti, 3-35 tonluk 17 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç, 2 köprü vinci, 8 standart ve 13 kısa mastlı forklift, 5 paletli vinç ve 3 loder yer almaktadır. Limanda konteynerize yük için stoklama alanı mevcuttur.

Dökme yük için 60.000 ton kapasiteli TMO'ya ait bir beton siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi mevcuttur. Ayrıca, yükleme hızı saatte 350 ton, boşaltma hızı saatte 250 ton olan bir cevher konveyörü de bulunmaktadır.

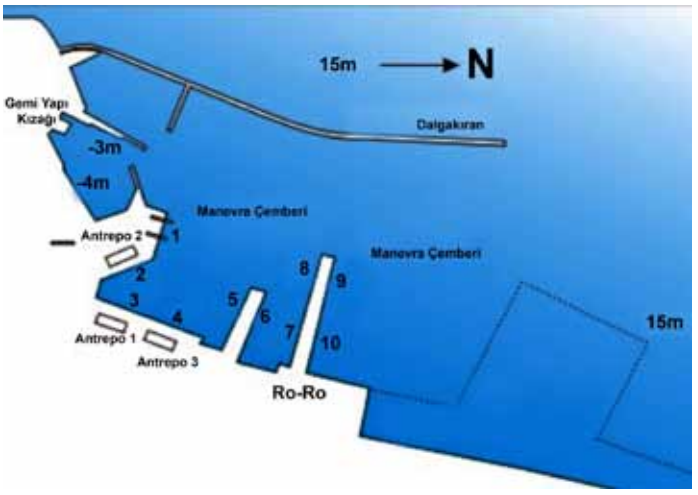
İskenderun Limanı Türkiye'de demir yolu bağlantısı olan 7 büyük limandan birisidir. Ancak demir yolu kullanım oranı liman iş kapasitesinin TCDD tarafından gereken alt yapı yatırımının ve liman makinalarının temin edilmemesinden dolayı çok düşüktür. Kullanılmasa da demir yolunun varlığı limanın değerini arttırmaktadır. Büyük bir avantajdır.

Limana otoban bağlantısı da mevcuttur. Otoban bağlantısı doğuda Gaziantep, batıda Mersin ve kuzeyde Pozantı'ya (otoban bağlantısı Pozantı'dan itibaren Konya-Ankara yol ayrımına kadar uzatıldı (yaklaşık 70 km.). Ayrıca Gaziantep Otobanı, Şanlıurfa'ya kadar uzanmaktadır. Bu anlamda liman çok geniş bir hinterlanda hizmet vermekte tarım ve sanayi kuruluşlarına yakın bir noktada yer almaktadır.

İskenderun Limanı 750 bin metre karelik çok geniş bir liman alanına sahiptir ve bu alanların çoğu atıl durumdadır. Bahsedilen alan Türkiye'de en geniş liman alanlarından birisidir.

10 adet rıhtımın toplam uzunluğu 1426 m'dir. 7. ve 8. rıhtımların ve ayrıca 9. ve 10. rıhtımların toplam uzunluğu 366 m'dir ve bu uzunluk günümüz gemi büyüklüklerine uygundur. Fakat rıhtım uzunluğu tek başına yetmemektedir. Bu rıhtımlardaki azami derinlik 12 m dir ve 14,5 m'ye indirilmesi gerekmektedir. Limanın uzun zamandır taranmamış olmasından dolayı taranmaya ihtiyacı vardır.

İskenderun Limanı'nın krokisi ve rıhtım bilgileri aşağıda yer almaktadır.



Şekil 5. İskenderun Limanı

Limanda konteyner terminali olarak planlanan kuzey tarafında deniz doldurularak yaklaşık 100 dönümlük bir rıhtım alanı yaratılacaktır. Bu inşaatın yanında artacak olan konteyner kapasitesine uygun olarak gelecek yıllarda kuzeyde yeni bir iskele ile konteyner elleçlemesi yapılması da söz konusu olacaktır. Bu yatırımla konteyner rıhtımları için tasarlanan 15 m derinlik ve 300 metreden fazla olan uzunluk post panamax tipi modern konteyner gemilerine hizmet verebilecek düzeye çıkartılacaktır.

Ulaştırma Mastır Planı çalışması kapsamında yapı-

	2005	2006	2007	2008	2009
Gelirler	6.323.374	6.056.938	6.221.929	10.887.624	12.677.396
Giderler	23.970.565	22.661.489	30.025.725	31.758.510	28.966.371
Kar/Zarar	-17.647.191	-16.604.551	-23.803.796	-20.870.886	-16.288.975
Gelirin Gideri Karşılama Oranı (%)	26	27	21	34	44

Şekil 6 İskenderun Limanı 2005-2009 Yılları Arası Kar- Zarar

lan yük talep tahminleri, Doğu Akdeniz'deki konteyner trafiğinin aktarma ve transit yükten yeteri kadar pay alabilmemiz durumunda 2030 yılına kadar 10 milyon TEU seviyelerine çıkabileceğini göstermektedir. Bu anlamda İskenderun bölgesinin konteyner limanına ihtiyacı olduğu doğrudur. TCDD İskenderun limanının özelleştirilme ihalesini kazanan LİMAK firmasının, devir işleminin onaylanmasından sonra, 300-400 milyon Dolarlık ilave bir yatırım yapması söz konusu olacaktır

Limanın açıklanan genel kargo ve dökme yük elleçleme kapasitesi 3,2 milyon tondur ancak bu hesap mevcut ekipmanlara göre yapılmıştır. (1400 metre rıhtıma göre çok düşük bir rakamdır.)

İskenderun Limanı yıllardır zarardadır. 2005-2009 yılları arasındaki zarar (TL) oranı şekilde görülmektedir. TCDD'nin en çok zarar eden limanıdır. (2009 yılında Derince 2,8 milyon TL, Samsun 9 milyon TL zarar etmiştir.)

Liman ekipmanları aşağıdaki gibidir ancak ekipmanlar çok eskidir ve üzerinde yazan tonaj kapasitelerini kaldıramamaktadır, ihaleyi alan firmanın bu ekipmanları kullanmayıp yeni ekipmanlarla çalışacağı bilinmektedir.

İskenderun'da inşa edilecek olan lojistik köy'ün limanın arka alanı olarak kullanılması limanın değerini ve iş kapasitesini artıracaktır.

Limanın gelecekteki iş kapasitesi de şu şekilde tahmin edilmektedir.

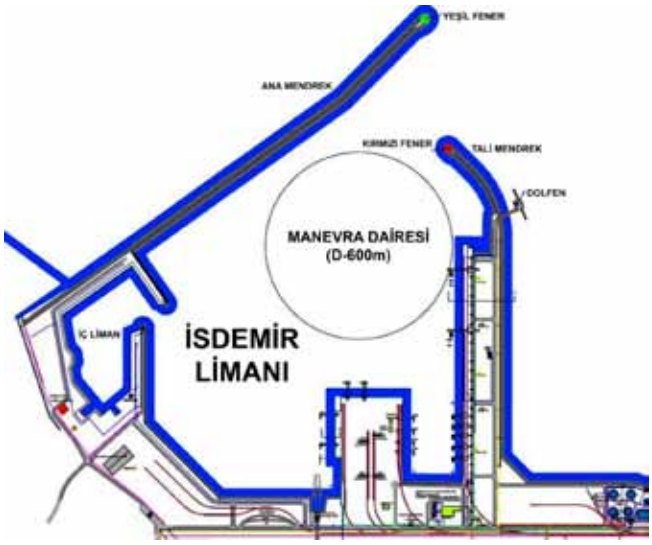
Tablo 27. İskenderun Limanı Gelecekteki Beklenen İş Kapasitesi

Yıllar	TEU Konteyner	Ton Dökme yük
2013	100.000	3.0 Milyon
2020	550.000	4.4 Milyon
2030	1.100.000	6.2 Milyon
2040	2.100.000	8.0 Milyon

3.6.2.2 İsdemir Limanı

İSDEMİR Limanı Akdeniz Bölgesi'nin en büyük dökme katı ve genel kargo limanıdır. İskenderun Körfezi'nde İskenderun'a 22 km, otoyol ve E91 kara yoluna 4 km. uzaklıkta kurulmuştur ve limanın ulusal demir yolu sistemine direkt olarak bağlantısı bulunmaktadır. Liman 1974 yılında devreye alınmıştır. Limanın adresi İskenderun Demir Çelik İşletmeleri Payas Mevkii İskenderun / HATAY'dır.

Limanın yıllık 16 milyon ton yük elleçleme kapasitesi vardır.



Şekil 7. İsdemir Limanı Planı

Limanda 5 adet 8 mt den 19 mt ye kadar derinliği değişen rıhtım bulunmaktadır.

Limanda ayrıca likit transferi için bir adet Dolfen Rıhtımı bulunmaktadır. Rıhtım boyu 106 mt olup su derinliği 14 m dir. Bu rıhtıma 60.000 Dwt luk gemiler yanaşabilmektedir.

İsdemir Limanı ağırlıklı olarak İskenderun Demir Çelik Fabrikasına hizmet etmekte, boş kapasitesini de bölgedeki talebi karşılamak için kullanmaktadır. Liman alanı bir milyon m2 olup bölgedeki en geniş alana sahiptir.

Limanda kılavuzluk ve romörkaj hizmetleri İsdemir Liman Yönetimine bağlı kuruluş tarafından yürütülmektedir. 3 adet 28 ton kapasiteli romörkör,1 adet pilot botu ve 2 adet palamar botu bu hizmet için kullanılmaktadır.

Limanda atık toplama ve depolama sistemi de bulunmaktadır.

Liman içinde açık ve kapalı gümrüklü alanlar da mevcuttur. A tipi gümrüklü antrepo olarak 4.200 m2 lik bir depolama alanı mevcuttur. Açık depolama olarak da A tipi 70.000 m2 C tipi 45.000 m2 ve geçici depolama alanı olarak 27.000 m2 alan kullanımdadır.

Bölgedeki diğer limanlar gibi İskenderun Limanı'nın

Şekil 8. Assan Limanı

da bir tevzi projesi hazırlamıştır. Yeni proje ile geniş miktarda deniz dolgusu yapılması, yeni rıhtımların inşa edilmesi ve konteyner taşımacılığı başta olmak üzere yük elleçleme ve depolama kapasitesinin artırılması planlanmıştır.

3.6.2.3 Assan Limanı

Assan Limanı İskenderun Kibar Holding tarafından kurulmuştur. 2010 yılı sonunda faaliyete başlamış olup liman ile ilgili olarak inşaat ve yatırım faaliyetleri sürmektedir. Liman Sarıseki Organize Sanayi Bölgesinde İskenderun Hatay'da faaliyet göstermektedir.

1997 yılında iskele olarak hizmete açılan tesis 2010 yılında konteyner hizmeti de verecek şekilde planlanmıştır. Assan Limanı 75.000 m2 lik bir arka alana sahiptir. 360 mt boyunda 55 mt genişliğinde bir iskeleden yük elleçlemesi yapmaktadır. İskelenin arka alan su derinliği 15 mt den başlayıp iskele ucunda 20 mt ye kadar çıkmaktadır. Bu ölçüsüyle büyük gemilerin yanaşma su derinliği sağlanmıştır. Liman arka alanının kısmen doldurulması ile 20 dönümlük bir konteyner stoklama alanı yaratılacaktır. Liman, Assan ürünlerinin ihracatında ve iç piyasaya deniz yolu ile sevkiyatında ve üretim için gereken bazı malzemelerin indirilmesinde kullanılacak ancak limanın temel işi konteyner elleçlemesi olacaktır. Limanın mevcut kapasitesi yıllık 250.000 TEU olarak öngörülmekte olup yapılan ilave alan yatırımları ile bu kapasitenin 400.000 TEU'ya çıkacağı hesaplanmaktadır. 10.000 m2 açık alan depolama ve 3.500 m2 kapalı alan depolaması da söz konusudur.

Projenin, sözü edilen bu ikinci etabı kapsamında 45.000 m2 ek konteyner istif sahası, deniz terminali içinde 450 m uzunluğunda iki ayrı demir yolu hattı bulunan demir yolu yük istasyonunun inşaatları ve ayrıca 50.000 m2 dış sahanın düzenlenmesi işlerinin, 2012 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmıştır.

Limanda ayrıca bir adet Ro-Ro rampası da mevcuttur.

3.6.2.4 Denbirport Limanı

1955 yılında gübre fabrikası olarak faaliyete geçen tesis, 1974 yılında yapılan bir iskele ile ithal ve ihraç ürünlerinin elleçlemesi amacıyla liman özelliğine kavuşmuştur. 1987 yılında ikinci etap inşaatı yapılmış ve bugünkü halini almıştır. 2004 yılında üretimin durdurulması sonucu yapılan özelleştirme çalışması sonucunda 2007 yılında limanın yeni sahipleri olan İskenderun'da faaliyet gösteren Denizciler Birliği grubuna 25 yıllık bir süre için devir edilmiştir. Sarıseki/ İskenderun/ Hatay adresinde yer almaktadır.

Limanda bu gün için 1.100.000 tonluk yük potansiyeli söz konusudur.

Şekil 9. Denbirport Limanı

Tesis sahası içerisinde her tür ürünün depolanmasına uygun toplam 25.000 ton kapasiteli 13 adet tank mevcuttur. Liman dışında limana yakın boru hattı bağlantılı 50.000 ton kapasiteli iki adet tank daha bulunmaktadır.

Liman sahası içinde antrepo ve milli ürün depolamaya uygun 13.000 m2 lik depolar da kullanılmaktadır.

Denbirport Limanı bölgede eksik olan konteyner yükü elleçlemesi amacıyla kiralanmıştır. Limanın tevzi projesi vardır. Arka alanı 100 dönüm olarak kullanılmaktadır. Yolun karşı tarafında 35 dönüm alanın yine liman hizmetlerinde kullanılması planlanmaktadır. Denize yapılacak olan dolgu ile toplam kullanım alanının 400 dönümün üzerine çıkartılması planlanmaktadır. Projede yılda 1.500.000 TEU konteyner elleçlenmesi öngörülmüştür. Mevcut iskelenin elden geçirilerek hem kuru yük hem de likit yükler için modernizasyonu ve boru hatlarının onarımları planlanmıştır. Mevcut iskeleye bir adet 40 tonluk vinç alınarak yük elleçleme hızı artırılacaktır. 10 adet forklift ve stacker alımı da planlar içindedir.

3.6.2.5 Yazıcı Demir Çelik Limanı

Diler Demirçelik Grubuna ait Yazıcı Demir Çelik Sanayi ve Turizm A.Ş. Limanı İskenderun/ Hatay Sarıseki Organize Sanayi Bölgesinde bulunmaktadır. İki adet genişletilmiş iskeleden oluşmaktadır. 1994 yılında inşa edilmiştir. 2010 yılında 4.000.000 ton yük elleçlemesi yapılmıştır. Bu yükün 1.600.000 tonu Yazıcı Demir-çelik fabrikası tarafından sağlanmış geriye kalan iş kapasitesi de diğer şahıslara verilmiştir.

İskeleler aynı anda farklı gemilerin yanaşmasına uygun olarak planlanmıştır. İskeleler Yazıcı 1 ve Yazıcı 2 diye isimlendirilmiştir.

Yazıcı 1 iskelesi 700 mt uzunluğunda ve 24 mt genişliğindedir. İskelenin su derinliği 7 mt den başlamakta ve iskele ucunda 19.5 mt ye kadar artmaktadır Bu iskelede 200 + 200 + 300 mt uzunluğunda sağlı sollu gemi yanaşma planı yapılmıştır.

Yazıcı 2 iskelesi ise farklı genişliklerde ileriye doğru büyüyen bir yapıda inşa edilmiştir. Toplam iskele uzunluğu 700 mt olup bu iskelede bir tarafta 550 mt lik bir iskele boyu diğer tarafta kademeli olarak 260 mt + 104 mt + 86 mt lik üç boyda yanaşma yeri inşa edilmiştir. İskelenin sahil bağlantı yolu eni 21 mt olup birinci kademede 26 mt ve iskele ucunda 35 mt lik iskele genişliği elde edilmiştir. İskele ucu su derinliği 18 mt kara tarafı da 8 mt dir. Yazıcı 2 de ayrıca bir de Ro-Ro rıhtımı bulunmakta ancak kullanılmamaktadır.

Limanın içinden demir yolu hattı geçmesine rağmen yararlanılmamaktadır. En yakın demir yolu istasyonu olan 3 km uzaklığındaki Sarıseki istasyonu demir yolu taşıması için kullanılmaktadır.

Limanda Açık Depolama alanı 200,000 m2'dir. Kapalı depolama ihtiyacı için 17.000 m2 lik bir depo mevcuttur. Limanda 3.150 m2 lik gümrüklü antrepo da bulunmaktadır. 16.000 m2 lik açık alan gümrüklü ürünler için çevrilmiştir. Limanda katı ve sıvı atık tesisi bulunmamaktadır.

Limanda pilotaj ve romörkaj hizmetleri Dekaş Medmarine tarafından sağlanmaktadır. Gelecek 20 yıl içinde 20 milyon tonluk bir kapasiteye ulaşılması planlanmaktadır. Liman Müdürü Sayın Serhat Nemutlu ile yapılan görüşmelerde Diler Grubunun bölgede yapmayı planladığı termik santral yatırımına paralel olarak yeni iskele ihtiyacı olacağı, sahilde kısmi dolgu ile depolama alanı yaratılacağı öğrenilmiştir. Yazıcı Limanına gelecekte bir konteynır limanı yatırımı düşünülmemektedir. Bölgedeki diğer limanlarda olduğu gibi mendirek eksikiği dikkat çekmekle birlikte görüşmede mevcut rüzgar durumunun dökme yük elleçlemesini etkilemediği bilgisi alınmıştır.

3.6.2.6 Orhan Ekinci Limanı

Orhan Ekinci İskelesi, 1987 yılı Kasım ayında hizmete girmiştir. Azganlık Köyü Sarıseki/İskenderun/ Hatay adresindedir. İskenderun'a 10 km mesafede yer almaktadır. 850 mt uzunluğunda 23 mt genişliğinde bir iskeleden oluşmaktadır. İskelenin kara tarafı 13 mt uç tarafı 19 mt su derinliğine sahiptir.

Şekil 10. Orhan Ekici Limanı

2010 yılında 2.000.000 ton yük elleçleme kapasitesine ulaşmıştır. Geçmiş yıllarda ağırlıklı olarak Ekinciler grubuna hizmet etmekte olan liman, bölgede artan talepler ve yük çeşitliliği karşısında, ekipmanlarını geliştirmiş ve grup dışı bu taleplere de hizmet verecek konuma gelmiştir.

İskele su derinliği 70.000 DWT' lik gemilerin ve draft derinliği 12-13 m olan gemilerin yanaşmasına uygundur. Limanın geri açık sahası toplam 50.000 m2 ve gümrüklü açık sahası 20.000 m2 dir. İskele, Ekmar Denizcilik ve Gemi Acenteliği A.Ş. tarafından işletilmektedir.

Limandan elleçlenen ürünler kömür, maden, gübre, buğday, kütük demir, inşaat demiri, köşebent, rulo saç, tomruk, kereste ve narenciyedir. Pilotaj ve romorkaj hizmetleri dekaş Medmarine tarafından verilmektedir. Limanda katı atık toplama tesisi vardır.

Limanın genişleme projesi mevcuttur. İskelenin kara tarafında 220 mt uzatılması öngörülmektedir. Ekincilere ait yük talebinin yeni yatırımlarla 4.5 milyon tona çıkacağı ve toplam 10 milyon tonluk bir kapasiteye ihtiyaçları olacağı düşünülmektedir. 2013 den itibaren arka alanda 225 dönüm dolgu alanı yaratılması planlanmaktadır. Dolgu alanının Hazineden kiralanması durumunda yıllık 20 TL /m2 kira ödenmesi projenin olumsuz tarafı olarak görülmektedir. Liman ayrıca elde ettiği gelirin % 15 ini Hazineye ödemektedir.

Limanda demir yolu bulunmaktadır. Demir yolu elleçlemesi mümkündür. Aynı anda 2 hatta elleçleme yapılabilmesi söz konusudur. Limanda bulunan Ro-Ro iskelesi vasıtasıyla deniz yolu ile araç taşıması da düşünülmektedir.

3.6.2.7 MMK&Atakaş Limanı

MMK&Atakaş Limanı Rusya'nın önemli demir çelik işletmesi olan Magnitogrosk Iron and Steel Works MMK ile ülkemizin önde gelen madencilik şirketlerinden Atakaş'ın birlikte kurdukları bir iskeledir. MMK'nın aynı bölgede yapacağı demir çelik tesisine hizmet vermek amacıyla kurulmuştur. Küçük hisseli Türk ortakları da vardır. Tesisin yapılma sürecinde dışarıya da hizmet vermektedir. Liman, Özerli Mahallesi Alparslan Türkeş Bulvarı No: 346 Dörtyol İskenderun adresindedir.

Liman 1.800 mt uzunlukta çift taraflı çalışan bir iskele ve arka alandan oluşmaktadır. İskelenin su derinliği kıyıda 5 mt den başlamakta ve iskele ucunda 13.5 mt ye kadar çıkmaktadır. İskelenin geri alanında genişliği 17 mt olup iskele ucunda 40 mt genişliğe çıkılmaktadır. Ayrıca iskelede Ro-Ro gemilerine hizmet verecek bir yanaşma yeri de bulunmaktadır. Bu özelliği ile 100.000 tonluk gemilerin yanaşmasına uygun bir iskele görünümündedir. 8 adet iskeleden oluşan liman geride 75.000 m2 lik bir depolama alanına sahiptir. Yılda 600 gemi kabul kapasitesine ve 12.000.000 ton yük elleçleme po-

Şekil 11. MMK&ATAKAŞ Limanı

tansiyeline sahiptir. Limanın römorkaj ve pilotaj hizmetleri Dekaş Medmarin tarafından sağlanmaktadır. Limanda ayrıca 3 adet yangın söndürme römorkörü de bulunmaktadır. Tesiste sıvı ve katı atıkları alacak atık tankları da mevcuttur.

Liman mevcut kapasite ile günde 40.000 ton yılda 14.600 Ton yük elleçlemeye müsaittir.

Liman, operasyona 2010 Nisan ayında başlamış ve OSB 'de bulunan Baştuğ, Yolbulan, Tosçelik, Nursan firmalarına da hizmet vermektedir. Demir çelik tesisinde 1.200.000 ton üretim yapılacağı planlanmış olup bunun 650.000 tonu Derince'ye taşınacaktır. Liman ayrıca ana firma ihtiyacı için 2.500.000 ton hurda girişi yapmakta ve 1.600.000 ton mamul ihraç elleçlemesi yapmaktadır. İskelede şu anda bir konteyner çalışması olmamaktadır ancak tesiste kesme işlemi başladıktan sonra konteyner de elleçlemesi yapılacaktır.

Liman bu haliyle ve ileride yapılacak iyileştirme çalışmaları ile demir çelik elleçlemesi yapacak liman görünümündedir. Bir konteyner limanı olamayacaktır.

3.7 Antakya Lojistik Odakları

Antakya'da lojistiği etkileyen ve birbirleri arasında yük taşıma ilişkisi olan ileride inşa edilecek olan Lojistik Köy ile bağlantıya geçecek lojistik odaklar aşağıda sıralanmıştır. Bu odaklar ile İskenderun'da kurulacak olan lojistik köy ile ilişki içinde olacaklar karşılıklı yük hareketi olacaktır. Bu yük hareketinin konsolidasyonu için Antakya ilinde de bir lojistik merkez kurulması ihtiyacı mastır planda analiz edilecektir. Geleceğe dönük ihtiyaçların da göz önüne alınması ile bu ihtiyacın zamanı, ölçüsü ve yapısı belirlenecektir.

3.7.1 Antakya Organize Sanayi Bölgeleri

Antakya'da Hatay OSB adını da alan Antakya Organize Sanayi Bölgesi, 1995 yılında % 50 Hatay İl Özel İdaresi ile % 50 Antakya Ticaret ve Sanayi Odası ortaklığıyla kurulmuştur. Belen İlçesi sınırlarındadır. 1500 Dönüm alanda çalışmalarına başlanan bölgenin 880 hektarı sanayi parseli olarak ayrılmıştır. 1995 yılında faaliyete geçmiştir.

Antakya Organize Sanayi Bölgesindeki 62 parselin tamamı yatırımcılara tahsis edilmiştir. Bu parsellerin üzerinde Ocak 2009 tarihi itibariyle 41 tesis üretimde, 7 tesis inşaat, 14 tesis proje aşamasındadır. Bölgede faaliyet gösteren firmalarda kayıtlı istihdam 1.000 kişi civarındadır.

Antakya Organize Sanayi Bölgesi Hatay ilinin nüfusu en kalabalık merkez ilçesi Antakya ile ikinci büyük ilçesi İskenderun'un tam ortasında yer almaktadır.

Yatırımların başında; bölgenin toprak verimliliği ve iklimi göz önüne alındığında gıda sektörü gelmektedir. Bunun yanı sıra İskenderun Demir Çelik Fabrikasına yakınlığı, çelik boru imalatı ve metal sanayi tesislerini gündemde tutmaktadır. Makine imalathaneleri, yağ işletmeleri, mobilya üretimi ve aksesuarları, otomotiv yan sanayi diğer kurulu sektörlerdir.

Antakya Organize Sanayi Bölgesi, Hatay Havaalanına 12 km, Reyhanlı Cilvegözü Sınır Kapısına 48 km, İskenderun Limanına 35 km, İskenderun Demir Çelik Fabrikasına 54 km, Yumurtalık Serbest Bölgesine 70 km mesafededir.

Antakya Organize Sanayi Bölgesin de yer alan firmaların listesi aşağıda verilmiştir.

Tablo 28. Antakya Organize Sanayi Bölgesinde Yer Alan Firmalar

FİRMA ADI	SEKTÖRÜ
HİKMET ÇİNÇİN	Akaryakıt
MİM AMBALAJ SANAYİ	Ambalaj Malzemesi
ALKAN AYAKKABICILIK	Ayakkabı
DAMAS AYAK.LTD.ŞTİ.	Ayakkabı
HATBORU	Boru
CEVRİ SARIKAYA	Boya
İZOMAKS BOYA ve TİC. LTD.ŞTİ	Boya
MEHMET GÜDER	Boya
KAHRAMAN CAM	Cam
BİROL ÇELİK YAPI	Çelik Konstrüksiyon
KABAL ÇELİK YAPI	Çelik Konstrüksiyon
NORMTEK	Çelik Konstrüksiyon
CÜCE ELEKTRİK	Elektrik
AKDENİZ TAVUKÇULUK	Gıda
BAY ZEYTİNYAĞI	Gıda
CAN BESİCİLİK	Gıda
CİHANTÜK GIDA	Gıda
GÜVENTAŞ	Gıda
HASMİRİOĞLU UN LTD.ŞTİ.	Gıda
İNCİ BULGUR	Gıda
KAHRAMAN YAĞ	Gıda
MEHMET AYDIN TEMİZLİK GIDA	Gıda
NATUREL TARIM	Gıda
NETSA	Gıda
ÖZBUĞDAY TOHUMCULUK	Gıda
UFUK AKILLI	Gıda
UMES UĞURLU	Gıda
KUŞÇU İNŞAAT	İnşaat
MESUT İNŞAAT	İnşaat
DELA KAĞITÇILIK	Kağıt
YURTAS ÇELiK KAPI San.Tic.Ltd.Şti	Kapı
MAT KİM	Kimya
U.EMRE - ONUR BAKIR	Makina
YOĞUN MAKİNA	Makina
ARI MAK.LTD.ŞTİ.	Makine
ATÇANA A.Ş.	Makine
EKMEKÇİ MAKİNA	Makine
HÜR GÜÇ MAKİNA	Makine
ÖZ-İŞ METAL	Makine
CESA METAL LTD.ŞTİ.	Metal sanayi
ABDURRAHMAN KARABİBER	Mobilya
SARDES OTOMOTİV	Otomotiv
TREYLER SANAYİ	Otomotiv
BAKİ SEDEF KULP SAN.	Plastik
DOĞRU LTD.ŞTİ.	Sanayi Tübü
AGRO TRADE TARIM İLAÇLARI	Tarım İlacı
HATFİL A.Ş	Tekstil
YEŞİL TEKSTİL	Tekstil
ÖZMİRİOĞLU YAĞ	Yağ
FAY-YEM SAN. LTD. ŞTİ.	Yem
YILSAN	Zirai Makine

Kaynak: www.antakyaosb.gov.tr

Antakya'da Topboğazı mevkii gelecekte oluşacak talebi karşılamak amacıyla 1/100.000'lik çevre düzeni planında 435 Dönümlük bir lave alan tahsisi için başvuru yapılmıştır. 33 ilave parsel planlanmaktadır.

3.8 Osmaniye Lojistik Odakları

Osmaniye, hızla gelişen sanayisi, taşıma koridorlarındaki yeri ile önemli bir coğrafi konuma sahiptir. İl özellikle demir çelik sektöründe bir üretim merkezi olma yolunda hızla ilerlemektedir. Yeni bir il olmasının getirdiği yapılanma eksikliği, nüfusun henüz komşu illerle karşılaştırıldığında az olması, lojistik potansiyelin düşük olmasına yol açmaktadır.

Osmaniye'de lojistiği etkileyen ve birbirleri arasında yük taşıma ilişkisi olan, ayrıca ileride inşa edilecek olan Lojistik Merkez ile bağlantıya geçecek lojistik odaklar aşağıda sıralanmıştır. Bu lojistik odaklar ilin gelişme stratejisine paralel olarak birbirleri ile ilintilendirilmeli, Osmaniye'de OSB ile şehir arasında kalan otoyola yakın ve içinden demir yolu geçebilecek veya bir hat ile bağlanabilecek bir arazide bölgenin ihtiyacına karşılık verecek bir lojistik merkezin gerekliliği, ölçüsü ve özellikleri mastır planda belirlenmelidir.

3.8.1 Osmaniye Organize Sanayi Bölgeleri

Osmaniye'de bulunan ve planlanan organize sanayi bölgeleri aşağıda sıralanmıştır.

3.8.1.1 Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi

Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi 1994 yılında Adana İl Özel İdaresi, Ticaret ve Sanayi Odası ile Osmaniye Sanayici İş Adamları Derneğinin ortaklığıyla kurulmuştur.

Toprakkale ilçesi, Büyüktüysüz Köyü mevkiinde 100 hektar alanda çalışmalarına başlanan bölgede tüm altyapı çalışmaları tamamlanarak hizmete sunulmuştur.

5084 sayılı Yatırımı ve İstihdamı Teşvik Yasası'nın 2004 yılında yayımlanmasından sonra, artan arazi taleplerini karşılamak amacıyla mevcut bölgeye bitişik olan 197 hektar ve 83 hektar büyüklüğündeki iki arazi parçasının yer seçim etütleri tamamlatılarak, Osmaniye Organize Sanayi Bölgesine dâhil edilmiş ve toplam 3.800 dönümlük araziyi kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Osmaniye OSB 130 bağımsız parselden oluşmaktadır. Bu parsellerden 127 adedi tahsis edilmiştir. Fiili üretime geçmiş 67 yatırımcı vardır. 10 yatırımcı da inşaat aşamasındadır. OSB'nin internet sitesine göre kayıtlı çalışan sayısı 5.600, Osmaniye Valiliğinin internet sitesine göre 7.500 kişidir. Bu sayının, 2011 yılı sonu itibari ile de 13.000 kişiye ulaşması beklenmektedir. Ayrıca Sanayi Bölgesinin doğu kesiminde 255 hektar alan üzerinde, yeni bir sanayi bölgesinin, sanayi alanı olarak bölgeye dâhil edilmesi hususunda kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan çalışmalar tamamlanarak, imar planlaması aşamasına geçilmiştir.

Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi İskenderun'a 60 km, Yumurtalık Serbest Bölgesine 35 km mesafede yer almaktadır.

Osmaniye Organize Sanayi Bölgesinde bulunan firmaların isimleri ve sektörleri şu şekildedir.

ACW NATUREL STONE LTD.ŞTİ.	Mermer İşleme Tesisi
AMANOS ORMAN ÜR.LTD.ŞTİ.	Kereste Ürünleri İmalatı
AS TAŞ ÇELİK KAPI LTD.ŞTİ.	Çelik Kapı İmalatı
ATÇEL SÜT ÜR.LTD.ŞTİ.	Süt ve Süt Ürünleri İmalatı
ATM MÜHENDİSLİK LTD.ŞTİ.	Mermer İşleme Tesisi
AYKOM YEMEKÇİLİK GIDA SAN.AŞ.	Toplu Yemekçilik Fabrikası
BAKIRLAR TEKSTİL SAN.TİC.AŞ.	İplik Fabrikası
BEYTEKS TEKSTİL SAN.VE TİC.AŞ.	İplik Fabrikası
Bİ-METAL SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Metal Döküm İmalatı
BİTEKS İPLİK SAN VE TİC.AŞ.	İplik Fabrikası
BOZCALAR TEKSTİL VE ÖRGÜ AŞ.	İplik Fabrikası
BULUT TEKSTİL LTD.ŞTİ.	İplik Fabrikası
ÇETİNER PANO ORMAN ÜR.LTD.ŞTİ.	Ahşap & Metal İnşaat Kalıp Elemanları
Dİ PLASTİK TOP.MAH.İNŞ.MLZ.LTD.ŞTİ	Plastik Ev Gereçleri İmalatı
DORUK TEKSTİL PLASTİK SAN.VE TİC.AŞ	P.P. Çuval İmalatı
EBRAR DEMİRÇELİK SAN.LTD.ŞTİ.	Plastik enjeksiyon
EDE FİBER SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Fiber İmalatı
EKO TEKNİK HAZ.BİLİ YAPI SİST.A.Ş.	Yapı Bileşenleri İmalatı
ELİT İPLİK SAN.AŞ.	İplik Fabrikası
EMSE TEKS.SAN.LTD.ŞTİ.	İplik Fabrikası
ER ENDÜSTRİ PET.MAD.YAĞ LTD.ŞTİ.	Madeni Yağ Geri Dönüşüm Tesisi
ERSAL TARIM ÜRÜNLERİ TİC.LTD.ŞTİ.	Makine imalatı
ETİ İPLİK ÖRME TEKSTİL İNŞ.TURZİM AŞ.	İplik Fabrikası
FAKTÖR KİMYA İML.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ	Madeni Yağ İmalatı
F-B OIL BİO DİZEL MAD.YAĞ LTD.ŞTİ	Madeni Yağ Geri Dönüşüm Tesisi
FEZA PLASTİK AL.BOY.TİC.SAN.LTD.ŞTİ.	Metal İşleri
GOLD MAD.YAĞ VE GRES LTD.ŞTİ	Madeni Yağ Paketleme
GÖZDE MÜH.İNŞ.LTD.ŞTİ.	Çelik Konstriksiyon
GÜLEN ÇELİK KAPI LTD.ŞTİ.	Çelik Kapı İmalatı
GÜLERYÜZLER MAKİNE ELKTR.LTD.ŞTİ.	Çelik Konstriksiyon
HATKO DOKUMA SAN.LTD.ŞTİ.	Plastik Halı Dokuma Tesisi
İLHAN METALURJİ END.AŞ.	Metal Döküm İmalatı
İLHANLAR BORU PROFİL LTD.ŞTİ.	Boru İmalatı
İLHANLAR İPLİK VE TEKS.SAN.LTD.ŞTİ	İplik Fabrikası
İL-TEKS TEKSTİL SAN.VE TİC.AŞ.	İplik Fabrikası
İMC GALVANİZ TEL.SAN.TİC.AŞ.	Galvanizli Tel & Örgü Tel İmalatı
İSOS METAL GÜBRE SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Metal İşleri
KETSAN MOTORLU ARAÇ YED.PAR.LTD.ŞTİ.	Metal yedek parça imalatı
KRON FİLTRE SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	Filtre İmalatı
METKOM METALURJİ MÜT.LTD.ŞTİ.	Döküm İmalatı
METSAN DEMİR ÇELİK ÜR.KÖM.GÜB.LTD.ŞTİ.	Döküm İmalatı
MİM-MAK MAKİNA İML.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Basınçlı LPG Tankı İmalatı
MMS KİMYA SAN.LTD.ŞTİ.	Madeni Yağ Katıkları İmalatı
MUNAY TEKSTİL İTH.İHR.SAN.TİC.LTD.ŞTİ	Halı Dokuma Tesisi
TUNÇ ÇELİK İML.MONT.SAN.TİC. LTD.ŞTİ.	Metal
TANYILDIZLAR MAK.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Makina İmalat
NURTİN DEMİRÇELİK HAD.LTD.ŞTİ.	Çelik Konstriksiyon
OCAK HADDECİLİK MET.SAN.LTD.ŞTİ	Haddehane Tesisi

OĞUZ ÖZDEMİR TİCARET VE SANAYİ	Oluklu Mukavva & Karton & Sandık
OKÇULAR SÜT ÜRÜNLERİ.LTD.ŞTİ	Süt ve Süt Ürünleri İmalatı
OSDEMİR METAL LTD.ŞTİ.	Metal İşleri
OSİS TEKSTİL SAN.AŞ.	İplik Fabrikası
KAHRAMAN SARSILMAZ MAK.LTD.ŞTİ.	Makine imalatı
OSMANİYE YEM SAN.AŞ.	Yem İmalatı
ÖZATADAN KURUYEMİŞ ŞEKERLEME.LTD.ŞTİ	Kuruyemiş-Lokum-Cezerye-Kahve
ÖZDEMİR SEMT TARIM ÜR.PAK.LTD.ŞTİ.	Narenciye Paketleme
ÖZDOĞRULUK SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Yem
ÖZTAŞ METAL TEKSTİL GID.LTD.ŞTİ.	Saç Levha İşleme
ÖZYEKSEKLER TOPRAK LTD.ŞTİ.	Ayçiçek – Mısır – Fıstık Yağ Fab.
PLATO KONTROL MÜH.VE TEK.HİZ.LTD.ŞTİ.	Teknoloji İmalatı
POLİTEKS SUNİ DERİ KİMYA İNŞ.LTD.ŞTİ.	Suni Deri İmalatı
RAL HADDE LTD.ŞTİ.	Metal İşleri
ROZAK MAKİNE SAN.AŞ.	Metal
SERT MAKİNA SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Dorse imalatı
TAN MAK.DEM.ÇEL. LTD. ŞTİ.	Makine imalatı
SETA İNŞAAT SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Çelik Konstrüksiyon
SİMAK AĞIR MAK.SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Buhar Kazanları İmalatı
CAN SAN METAL SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Metal Döküm İmalatı
ŞAHİNLER ŞAVAK TAR.ÜR.LTD.ŞTİ.	Süt ve Süt Ürünleri İmalatı
ŞARKİ TERLİK AYAKABI İML.LTD.ŞTİ	Terlik – Ayakkabı İmalatı
TAŞKIRAN İNŞ. MERMER LTD.ŞTİ.	Mermer İşleme Tesisi
TOPRAK SÜT SAN.AŞ.	Süt ve Süt Ürünleri İmalatı
TOPRAKKALE KÂĞIT VE AMB.LTD.ŞTİ.	Kâğıt Ürünleri İmalatı
TOSÇELİK PROFİL VE SAC END.AŞ.	Metal Döküm İmalatı
TRİLUB KİMYA İM.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ	Madeni Yağ Geri Dönüşüm Tesisi
UFUK BORU SAN.TİC.AŞ.	Boru İmalatı
ÜÇYILDIZ METAL SAN.TİC.LTD.ŞTİ.	Tel & Çivi İmalatı
YAHŞİLER GIDA SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ	Susam & Tahin İmalatı
YAVUZERLER MAK.VE İMAL.LTD.ŞTİ.	Makine İmalatı
YOLBULAN METAL SAN.AŞ.	Metal İşleri
ZNR YAPI KİM.İML.AMB.MALZ.LTD.ŞTİ.	Kimyevi Madde

3.8.1.2 Osmaniye Kadirli Organize Sanayi Bölgesi

Osmaniye ili Kadirli ilçesinde ihtisas gıda organize sanayi yapısında yeni bir OSB daha kurulmuş olup bu OSB gıda, mermer, tekstil, mobilya üzerine yoğunlaşan bir yapıya sahiptir. OSB Adana bağlantılı kara yoluna 5 km, İskenderun Limanına 100 km mesafede yer almakta ve demir yoluna 42 km uzaklıkta bulunmaktadır.

OSB'nin kuruluş alanı 1.200 dönümdür. Toplam 39 parsel planlanmıştır ve bunların 26 adedinin tahsisi yapılmıştır. Henüz büyük oranda üretime başlamamıştır. 12 firma üretim amaçlı faaliyet yapmakta olup 122 kişi istihdam edilmektedir. 6 firmanın inşaatı devam etmektedir.

4. LOJİSTİK STRATEJİLER

4.1. Amaç

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı"nın dördüncü bölümünde, hazırlanacak olan Mastır Plana baz teşkil edecek temel stratejilerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmanın yapılabilmesi için 3. bölümdeki Mevcut Durum Raporu'nda açıklanan; küreselleşen dünya ticaretinin içinde ülke ve bölge olarak yer almamız amacıyla uzun dönem stratejilerin bilinmesi gereklidir. Bu raporda Birleşmiş Milletler'in, Dünya Bankası'nın, Ticaret ve Kalkınma Konseyi (UNCTAD)'nin ve Avrupa Birliği'nin taşımacılık ve lojistik stratejileri ele alınmış ve ulusal stratejilerimiz incelenmiştir.

Raporun dördüncü bölümünde 9. Kalkınma Planı, İTÜ tarafından yapılmış olan Türkiye Ulaşım Ana Planı, Avrupa Birliği tarafından tüm ülkeler için yaptırılmış olan TINA (Transportation Infrastructure Need Assesment-Ulaştırma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirmesi) çalışması ve özellikle İskenderun Limanına yönelik ülkesel stratejilerin daha iyi ortaya konması açısından JICA (Japan International Cooperation Agency-Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı) tarafından hazırlanmış olan Ulusal Limanlar Mastır Planı incelenmiştir. Bunların yanında lojistik konusunda sorumlu olan TCDD, DLH, TCK gibi merkezi hükümete bağlı kuruluşlarla da görüşülmüş, onların projeleri de ele alınmıştır.

Ülkemizdeki kara taşımacılığının ve lojistik hizmetlerinin düzen altına alınmasını amaçlayan 4925 sayılı Kara yolu Taşıma Kanunu ve ilgili yönetmelikte de İskenderun bölgesini ilgilendiren stratejiler dördüncü bölümde ele alınmış ve bölgemizde uygulanacak yerel stratejiler içinde değerlendirilmiştir. Yerel ölçekte lojistik konusunda gelişime yön veren resmi kuruluşlar, yerel toplum örgütleri ve önemli taşımacılık şirketleri ile yüz yüze görüşmeler yapılmıştır. Yerel stratejilerin belirlenmesi için Hatay Lojistik Platformu bünyesinde oluşturulan çalışma gruplarının öngördüğü stratejiler de incelenmiştir.

Böylece bölgeye yönelik tüm lojistik stratejilerin listesi hazırlanmıştır. Hazırlanmış olan bu stratejiler Delphi yöntemi uygulanarak geniş bir katılımcı grubunun birlikte değerlendirmesi ile önem sırasına göre sıralanmıştır. Mastır Plan da bu stratejiler ışığı altında hazırlanacaktır.

4.2. Vizyon ve Tanım

Vizyonumuz: "Hatay'ı ülkemizin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı eksenlerinde oluşacak uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmak" olarak belirlenmiştir. Hatay, Doğu Akdeniz'deki lokasyonu, özelleşen limanı, demir yolu ve otoyol bağlantıları ile ülkemiz üzerinden geçecek olan uluslararası yük koridorlarında bir başlangıç noktası olacaktır. Bu vizyon çerçevesinde İskenderun'un 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 Mastır Plan çalışması yapılmaktadır.

4.3. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Uzun Dönem Stratejileri

4.3.1. Uluslararası Kuruluşlarca Tavsiye Edilen Stratejiler

4.3.1.1. Birleşmiş Milletler, OECD, UNCTAD, Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü Tarafından Önerilen Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

Birleşmiş Milletler Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri

Birleşmiş Milletler ülkeler arasındaki uçurumun azaltılması, gelişmekte olan ülkelerdeki ekonominin desteklenmesi, dünya ticareti üzerindeki engellerin kaldırılması, ticaretin standart haline getirilmesi, küresel ekonomik kayıpların azaltılması ve dünya barışına katkıda bulunulması gibi hizmetler gerçekleştirmiş ve bu amaçlara yönelik olarak bazı alt kuruluşlar oluşturmuştur. Birleşmiş Milletler'in dünya ticareti ile ilgili çalışmaları Ekonomik ve Sosyal Konsey (ECOSOC) çatısı altında yürütülmektedir. Konsey yılda bir kez toplanmaktadır. Ekonomik ve Sosyal Konseyin Çalışma Raporları şu şekilde özetlenebilir[30]:

1. Ürünlerin gümrüklerde beklemeden geçeceği bir standardizasyonun sağlanması ile ticaretin hızlandırılması ve bu şekilde ürün fiyatlarının düşmesi, kullanım ömrünün uzatılması ve yolda geçen süreye ayrılan maliyetlerin azaltılması sağlanacaktır. Gümrüklerin yanı sıra verimliliğin arttırılması ve işlemlerin hızlandırılması amacıyla depo, liman gibi tesislerde de standardizasyona geçmek hedeflenmektedir.

2. Ülkeler arasındaki kanun, kural ve belgelerin standart hale getirilmesi de özellikle transit geçişlerde yaşanan sorunları ortadan kaldıracaktır. Aynı şekilde alıcı, satıcı ve taşıyıcılar arasındaki sözleşmelerin de küresel ölçekte standart hale getirilmesi hedeflenmektedir.

3. Devletin ticaret ve taşımacılıktan elini çekerek denetim görevini üslenmesi ile kamu özel sektör işbirliğinin arttırılması hedeflenmektedir.

4. Dünya üzerinde yaygın bir şekilde kullanılan kargo güvenliği ve konteyner taşıma risklerini azaltmak için liman kapılarında konteyner taramaları, uydu ta-

30 Economıc Commıssıon For Europe, Common Ece/Escap Strategic Vision For Euro-Asian Transport Links, Economıc Commıssıon For Asıa And Pacıfıc, Inland Transport Commıttee - Revıew Of Developments In Transport In Asia And The Pacıfıc 2007

kip sistemi gibi araçların geliştirilmesi hedeflenmektedir. Böylece uyuşturucu madde ticareti, kaçak göçmenlerin kontrolü gibi konularda da güvenliğin arttırılması sağlanacaktır.

5. Dijital teknoloji ve internetin yaygınlaşması sayesinde e-lojistik ve dijital imzanın devreye girmesi ve dijital formların bütün ülkeler tarafından benimsenmesi ile sürecin hızlandırılması hedeflenmektedir.

6. Küreselleşme ile birlikte artan transit ticaretin teşviki için gümrük ve liman işlemlerinin hızlandırılması ve ülkeler arası demir yollarının uyumlandırılması da strateji olarak benimsenmiştir.

7. Taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin maliyetlerinin düşürülmesi ve kalitesinin arttırılması için ortak ölçme kriterlerinin belirlenmesi ile verimliliğin geliştirilen yazılımlar kullanılarak ölçülmesi hedeflenmektedir.

8. Kuralların ve yasal çerçevelerin belirlenmesi için, uluslararası taşımacılıkta ve lojistik hizmetlerde ortak dil, işaret, tanım ve formların kullanılması benimsenmiştir. Bu uygulamaların öncelikle çok uluslu, küresel kuruluşlarda yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. Ülke yönetimlerinden de bu uygulamalara sahip çıkması ve uluslararası ticari konfederasyonlara üyelik ve işbirliği sağlaması beklenmektedir.

9. Birleşmiş Milletler özellikle UNCTAD, UNECE, UNESCAP çalışmaları çerçevesinde ilgili bölgelerde taşıma koridorları oluşturmayı ve bu koridorlarda multi-modal taşımayı teşvik ederek demir yolu taşımasının öne çıkartılmasını öngörmektedir. Bu kapsamda başlatılan ve ülkemizi ilgilendiren projelerin bir kısmı;

- Trans-Asya Otoyol Projesi
- Trans-Asya Demir yolu Projesi
- Taşıma Verimliliğinin Arttırılması Projeleri
- Kapasite Artırımı ve Yetenek Geliştirme Projeleri
- Taşımacılık Politikalarının Harmonizasyonu Projesi
- Entegre Taşımacılık Ağı ve İntermodal Bağlantıları Projesi
- Kanun ve Yönetmeliklerin Hazırlanması Projeleri
- Bölgesel Demiryollarının Kapasite ve Verim Artışı Projeleri
- Karayolları Kalite İyileştirme ve Kayıt Sistemi Projeleri
- Taşımacılığın Özelleştirilmesi Projesi
- Planlama ve Politika Belirlenmesi Projeleri
- Tehlikeli Malların Taşınmasında Ülkelere Yardım Projeleri
- Taşıma Güvenliğini Arttırma Projeleri
- Ticaretin ve Taşımacılığın Arttırılması Projeleri
- Lojistik Kavramının Yerleştirilmesi Projeleri'dir.

Birleşmiş Milletler'in stratejileri, ülkemizde uygulanacak olan stratejilere de ışık tutacaktır. Bunların dışına çıkılması durumunda ortaya uyuşmazlıkların ve sapmaların çıkacağı kesindir.

Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD-United Nations Conference on Trade and Development) Stratejileri [31]

Birleşmiş Milletler teşkilatına bağlı "Ticaret ve Geliştirme Konseyi"nin (Trade and Development Board) taşımacılık ve lojistiğin geliştirilmesine yönelik Birleşmiş Milletler'in genel hedefleri altında detaylandırdığı stratejiler şunlardır:

1. İnternet ve bilgi teknolojilerinin yaygınlaşması ile e-lojistik uygulamalarının geliştirilmesi ve tedarik zincir içindeki bütün aşamaların şeffaf bir şekilde internet ortamından takip edilmesi hedeflenmektedir. Böylece kâğıt sarfiyatının, sürecin ve maliyetlerin azaltılması ile hizmetlerin hızlanması mümkün olacaktır.

2. 3PL (Üçüncü Parti Lojistik) şirketlerin gelişmesi ile daha önceleri üretici ya da tüketici firmaları tarafından sağlanan lojistik hizmetleri dışarıdan temin edilecektir. Lojistik konusunda uzmanlaşmış 3PL şirketlerinin yaygınlaşması ile verimliliğin ve hizmet kalitesinin arttırılması sağlanacaktır.

3. 3PL şirketlerinin yaygınlaşması ile gelişen 4PL şirketlerinin dışarıdan teminedilen hizmetlerin yönetimini sağlaması hedeflenmektedir. 4PL şirketleri üretici ve tüketiciler için tek temas noktası olacak, böylece lojistik hizmetlerin yönetim ve organizasyonunda tüm sorumluluk 4PL şirketlerine yüklenecektir.

4. Sürdürülebilir bir gelişme için lojistikte kullanılan ürünlerin, ürün artıklarının, paletler, kasalar, paketler gibi lojistik malzemelerin geri dönüşümünün kanunlar ve yönetmeliklerle zorunlu hale getirilmesi hedeflenmektedir.

5. Deniz taşımacılığının sadece ülkeler arası değil, ülke içi lojistikte de yaygınlaştırılması ile maliyetlerin azaltılması hedeflenmektedir. Özellikle intermodal taşımacılıkta kullanılan konteyner taşımacılığının desteklenmesi, hızlı yükleme, taşıma ve boşaltma yapacak sistemlerin kurulması ile sürecin hızlandırılması ve verimliliğin arttırılması üzerine çalışmalar yapılması istenmektedir. Böylece bilgi teknolojilerinin kullanılması ve limanlarda daha hızlı ve güvenli elleçleme sağlanması mümkün olacaktır.

6. Limanlarda elleçlenecek olan ürünlere göre "ihtisas limanları" oluşturulması; dökme yük, kuru yük, konteyner, likit malzeme, araç gibi hizmetlerin farklı limanlardan verilerek liman verimliliklerinin arttırılması önerilmektedir. Böylece maliyetlerin düşürülmesi ve verimliliğin arttırılması hedeflenmektedir.

7. 1990 yılından bu güne kadar her yıl ortalama %6 büyüyen hava kargo taşımacılığına hizmet verecek şekilde altyapının geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bunun

31 Trade And Development Board, Commission On Trade İn Goods, Services And Commodities, Ad Hoc Expert Meeting On Logistics Services, Geneva, 13 July 2006, E-Logistics

için kargo taşımacılığı yapan uçakların geliştirilmesi, hava alanlarında kargo tesislerinin oluşturulması gerekmektedir. Böylece uzun mesafelere kıymetli ve kısa ömürlü malzemelerin güvenli bir şekilde taşınması mümkün olacaktır.

8. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde eksik olan çok modlu taşıma altyapısının teşvik edilmesi ile küresel ölçekte çok modlu taşımanın yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. Çok modlu taşımada gelişmenin sağlanması ve iş gücü maliyetlerinin azaltılması ile verimliliklerin yükseltilmesi mümkün olacaktır.

9. Ticaretin serbestleşmesi ve hızlandırılması ile ticaretin önündeki engellerin kaldırılması hedeflenmektedir. Bunun için gümrük işlemlerinin hızlandırılması, elektronik işlemlerin yaygınlaştırılması ile kâğıt evrak kullanımının azaltılması, 7 gün 24 saat gümrük işlemlerinin devamlılığının sağlanması gibi stratejiler geliştirilmiştir.

10. Gelişmekte olan ülkelerde lojistik tesislerinin ve teknik altyapısının oluşturulmasına destek verilmelidir. Bu ülkelerde henüz 3PL ve 4PL oluşumları tamamlanmamıştır. Lojistik hizmetlerinin bu konularda ihtisaslaşması ile verimliliğin arttırılması hedeflenmektedir.

11. Gelişmekte olan ülkelerde bilgi sistemlerinin henüz yaygınlaşmamış olması küresel ölçekte mal takibi açısından kesintilere neden olmaktadır. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerde de küresel ağa bağlı sistemlerin sağlanması gerekli görülmektedir.

12. Ülkelerin lojistik hizmetleri konusunda kanun ve yönetmeliklerini diğer ülkelerle uyum içinde olacak şekilde hazırlamaları önerilmektedir. Ayrıca ülke içindeki tekellerin serbestleşmesinde posta ve demir yolunun özelleştirilmesi gerektiği ortaya konmuştur.

13. Lojistik güvenliğinin yükseltilmesi için lisans prosedürlerinin basitleştirilmesi, hızlandırılması ve maliyetlerinin düşürülmesi kanun ve yönetmeliklerle sağlanmalıdır. 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.

Dünya Bankası Uzun Dönem Taşımacılık ve Lojistik Stratejileri

Lojistik konusundaki büyük yatırımları desteklemesi açısından Dünya Bankası'nın lojistik konusundaki görüşleri Türkiye'yi ve içinde bulunduğu ulaşım koridorlarını etkilemektedir.

Demiryolu Stratejileri:

1. Demir yolu taşıma ücretlerinin arttırılması veya maliyetlerin düşürülmesi: Demir yolu maliyetlerinin genellikle hükümet tarafından belirlenmesi ücretlerin arttırılması açısından tepki yaratacağı için politik olarak kaçınılan bir durumdur. Ancak maliyetlerin azaltılması veya ücretlerin arttırılması ile demir yolu taşımacılığı kârlı hale gelebilecektir.

2. Kârlı olmayan hatların kapatılması: Bu hükümetlerin politik açıdan tercih ettiği bir yöntem olmasa da Dünya Bankası tarafından verimlilik ölçümleri yapılarak kârlı olmayan hatların kapatılması önerilmektedir. Ancak genellikle hükümetler bunların hizmet amacıyla kullanıldığını ve açık tutulması gerektiğini savunmaktadır.

3. Demir yolu yönetiminin güçlendirilmesi: Yatırım planlamalarının daha iyi yapılması, demir yollarının toplam taşıma pazarı içindeki rolünün arttırılması, kombine taşımacılığın demir yolu bağlantıları ile teşvik edilmesi, demir yolu bağlantılı lojistik köyler kurulması, demir yolu yönetimindeki devlet kontrolünün azaltılması, devlet baskısının ve tekelinin hafifletilmesi hedeflenmektedir.

Karayolu Stratejileri:

1. Operasyon politikalarının geliştirilmesi: Kara yolu ile ilgili projelerin sağlıklı fizibiliteler sonucu uluslararası müteahhitlerle yapılması önerilmektedir.

2. Gelirlerin doğru kullanılması: Kara yolu altyapısı kullanılarak elde edilen gelirlerin mevcut yolların iyileştirilmesi, bakım ve onarımında kullanılması önerilmektedir.

3. Teknik ve organizasyonel kapasiteyi arttırmak: Kara yollarından sorumlu olan kuruluşların yönetim ve teknik bilgilerinin arttırılması ve kontrol mekanizmalarının devreye sokulması hedeflenmektedir.

4. Araç aşırı yüklenmesini önlemek: Araçların aşırı yüklenmesi yolların çabuk aşınmasına neden olmaktadır, bu da taşınan malzemenin hasarlanmasına sebep olacaktır.

Liman Operasyon Stratejileri:

1. Limanların özelleştirilmesi teşvik edilecektir.

2. Planlı çalışmanın özendirilmesi: Böylece iletişim, iş gücü, iş ve ekipman gibi konularda gereksiz yatırımlar önlenecek ve gereken ihtiyaçların karşılanması söz konusu olacaktır.

3. Finansal açıdan limanlar güçlendirilecektir.

Deniz Taşıması Stratejileri:

1. Dünya üretiminin küreselleşmesi: Küreselleşme sonucu yarı mamül ürün taşımaları artmasıyla lojistik ihtiyacı büyük ölçekli uzak mesafelere yapılan taşımalardan küçük ölçekli ve sık taşımalara yönelmektedir. Deniz yolu taşımalarının da bu tip taşımacılığa uyacak

şekilde geliştirilmesi hedeflenmektedir.

2. Üretim metotlarının değişmesi: Değişen dünya düzeni ile çelik, kereste, plastik gibi hammadde taşımacılığının yerini nihai ürün taşımacılığının alması ile daha hızlı aktarma yapabilen intermodal taşımaların teşviki zorunlu hale gelmiştir.

3. Ekonomik iş birliklerinin teşvik edilmesi: Bölgesel üretim yapan ülkelerin artması ile taşıma mesafeleri artmış bu nedenle de demir yolu ve deniz yolu taşımacılığı birim ürün başına maliyetler açısından daha ekonomik hale gelmiştir. Bu nedenle Dünya Bankası tarafından deniz yolu taşımacılığının desteklenmesi bir strateji olarak benimsenmiştir.

4. Değer katıcı üretim: Günümüzde ürünlerin hammadde olarak değil tüketime hazır biçimde ihracatı önerilmektedir.

5. Geri dönüşleri değerlendirmek: Atık malzemelerin üretimde yeniden kullanılması ile deniz yolu taşımacılık ihtiyacının azaltılması hedeflenmektedir.

6. Çevre koruma stratejisi: Deniz taşımacılığında kömür ve ağır yakıt kullanımının yerine temiz yakıt kullanımının zorunlu hale getirilmesi hedeflenmektedir.

Ulusal lojistik stratejilerimizin hazırlanması sırasında, bu beklentilerin ve yol gösterici stratejilerin ele alınmasında yarar vardır.

4.3.1.2. Avrupa Birliği Tarafından Önerilen ve Uygulanan Stratejiler

Avrupa Birliği'nin tam olarak sağlanabilmesi ülkeler arasındaki ticaretin serbestleşmesi, kuralların şeffaf olması ve tüm ülkeler için hızlı bir taşıma sisteminin kurulması ile mümkün olabilecektir.

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 kara yolu taşımacılığından deniz yolu ve demir yollarına kaydırılması ile değişik taşımacılık modları arasında dengeyi sağlamak sayılabilir. AB bütün çalışmalarını 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. 2001 yılında yayımlanan bu Beyaz Kitap'ta belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri şöyle sıralanabilir:

- Demiryollarının güçlendirilmesi ve yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin ve güvenliğin artırılması
- Denizyolu ve iç suyollarıyla 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

1980'lerde Avrupa'da tek bir pazar oluşturma fikri ile Trans-Avrupa Ağları (TEN) fikri ortaya çıkmıştır. TEN ile, ulusal ağı etkin bir şekilde birbirine bağlayan altyapı ile ekonomik ve sosyal bütünlüğü sağlayarak rekabet temelli sürdürülebilir bir kalkınma sağlanmak amaçlanmaktadır. Trans-Avrupa Demir yolu Projesi (TER) ise Orta ve Doğu Avrupa ülke hükümetleri arasında etkin bir demir yolu ve birleşik ulaştırma sistemi geliştirilmesini amaçlamaktır. TER kapsamındaki üye ülke sayısı 16'dır ve demir yolu hatlarının toplam uzunluğu 4.800 km'dir. TEN-T ile ise deniz yollarının uzun kara yolu taşımacılığını dengelemesi öngörülmekte ve böylece kara yolu tıkanıklığının azaltılması amaçlanmaktadır.

1987 yılından sonra Avrupa havacılık sektöründe, hükümet müdahalelerinin kısıtlanması, hava yollarının 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. Bu proje ile rötarların, maliyetlerin, çevre kirliliğinin önlenmesi hedeflenmektedir.

AB'de Ulaştırma ve Lojistik Stratejileri

Haziran 2006 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Avrupa'da Taşımacılık ve Lojistik Raporu Eylül 2007'de Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmış ve bir aksiyon planı olarak yürürlüğe girmiştir. Planın temelinde e-taşımacılık (e-freight) ve "Akıllı Taşıma Sistemleri" (ATS)'nin (ITS-Intelligent Transport Systems) kurulması yatmaktadır.

E-taşımacılık sisteminin kara yollarında olduğu gibi deniz yolu ve demir yolu taşımalarında da kullanılması önerilmektedir. Böylece lojistik süreçlerinin dijital ortamda takibinin yapılması hedeflenmektedir.

10 Ekim 2007 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Mavi Kitap (Blue Book) taşımacılığın deniz ve suyollarına aktarılmasını amaçlamaktadır. Hazırlanan Mavi Kitap AB'nin deniz ve okyanusları ile olan ilişkisini etkileyen bilimsel keşifler, küreselleşme, iklim değişikliği, kirlilik ve benzeri hususlara değinmektedir.

Avrupa Birliği İçin Bütünleşik Denizcilik Stratejileri

Bütünleşik Denizcilik Politikası; küreselleşme ile birlikte zorlaşan rekabet ortamı, iklim değişikliği, bozulan deniz ekosistemi, denizde güvenlik, enerji emniyeti ve sürdürülebilirlik gibi alanlarda Avrupa'nın gücünü arttırmayı hedeflemektedir. Deniz taşımacılığının öne çıkartılması ve geliştirilmesi amacıyla uygulanması gereken ana stratejiler şunlardır:

- Engelsiz bir Avrupa deniz ulaşımı alanı,
- Deniz araştırmaları için Avrupa stratejileri,
- Üye devletler tarafından geliştirilen bütünleşik denizcilik politikaları,
- Denizcilik gözetimi için bir Avrupa Ağı,
- Üye devletlerce uzmansal planlama doğrultusunda bir yol haritası,
- Kıyısal 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 hedefler şu şekilde belirtilmektedir:

1. Bilgi akışı ve sürecin standardizasyonunun sağlanması

2. Elektronik tahsilât ile ilgili çalışmaların hızlandırılması

3. Taşıma için standart veri setlerinin hazırlanması

4. Sürdürebilir kalite ve verim artışı için lojistik alanındaki darboğazların belirlenmesi ve yetkili kurumlarca bu sorunların çözümüne yönelik tedbirlerin alınması

5. Nakliye ve lojistik sektöründe çalışan kişilerin eğitiminin arttırılması için sektördeki firmaların da katılımı ile eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesi, üniversite ve enstitülerde taşımacılık ve lojistik eğitiminin yaygınlaştırılması, alınan sertifikaların akredite edilerek birlik içinde kabulünün sağlanması

6. Kara yolu taşıması ve kombine taşımacılıkta da deniz, hava ve demir yolu taşımasında olduğu gibi hizmet performansının ölçülmesi ile sürdürülebilir ve etkin bir lojistiğin sağlanması,

7. Modlar arası geçişlerin yapıldığı intermodal terminallerin performans göstergelerinin belirlenerek ölçülebilir hale getirilmesi ve verimliliğin arttırılması

8. En iyi lojistik uygulamaların tanıtımının yapılması da hedef olarak seçilmektedir. Taşıma şekilleri arasındaki entegrasyonun sağlanması ile düşük maliyetli daha uygun taşımacılığa geçilmesi konusunda bilgi eksikliğinin giderilmesi

9. Lojistik kurumlar arasında bir network kurularak girişimciliğin, tecrübe paylaşımının yaygınlaşması ve iyi uygulamaların paylaşılması

10. Lojistik ile ilgili verilerin takip edilebilir, şeffaf ve net bir şekilde toplanması ve sistematik raporlar halinde yayınlanacağı bir bilgi toplama sisteminin kurulması

11. Kayıt işlemlerinde karmaşıklığın ortadan kaldırılması, kâğıtsız işlem anlayışının getirilmesi ve bilgilerin tek seferde girilmesi ile işlemlerin tek seferde tek noktadan geçirilmesinin sağlanması

12. Deniz taşımacılığında da ürünlerin güvenli ve güvenilir bir şekilde takibinin yapılması ve üye ülkeler arasındaki kontrollerin kaldırılması ile kısa mesafe taşımacılığın geliştirilmesi, ülke içi taşımalarda deniz yolunun payının arttırılması

13. Tüm Avrupa'da geçerli olacak tek tip taşıma belgesi ile her taşıma şeklinin yapılabilmesi ve multi-modal taşımaların da bu belge ile taşınabilmesi

14. Küresel anlamda tüm taşıma operasyonlarının sorumluluğu UNCITRAL bünyesinde toplanmışsa da bu yetersiz kalmaktadır. Komisyon genel uygulamalarda geçerli olacak Avrupa çapında bir sorumluluk uygulaması önermektedir.

15. Suçlara, soyguna, korsanlığa ve kanun dışı uygulamalara, terörizme karşı taşıma güvenliğinin arttırılması da gündeme gelmiştir. Konteynerlerde %100 röntgen taraması, RFID veya uydu izlemesi gibi yeni teknolojilerin kullanılması teşvik edilmektedir.

16. Araç ölçülerinin ve yükleme standartlarının belirlenmesi hedeflenmektedir.

17. Operatörler arasında haksız rekabete yol açmaması açısından ulusal ve uluslar arası taşıma araçları ve taşıma kapasiteleri için maksimum miktarların belirlenmiş olması ve teknolojik gelişmelere göre güncellenmesi gerekmektedir. İntermodal taşımada yükleme ve boşaltmadaki teknik gelişmelerin de takibi ile bu taşıma türünün de diğer türlerle rekabeti mümkün hale gelecektir.

18. Taşıma için "Yeşil Taşıma Koridorları" oluşturulacaktır. Bu koridorlardaki merkezlerde, uygun elleçle-

me tesisleri ve ekipmanları olması, bioyakıt ikmali ve gelecekte olabilecek yeşil yakıtların kullanımı hedeflenmektedir.

19. Demir yollarında hızın ve kontrolün arttırılması, istasyonlarda multi-modal faaliyetlerin sağlanması hedeflenmektedir.

20. Kentsel taşımanın bir planlama süreci ile ele alınması, şehir içi trafiğe uygun araç tiplerinin kullanılması, daha çevreci yakıt tiplerinin desteklenmesi, kentlerde üretim ve tüketim arasındaki trafiği oluşturulacak merkezlerin de düzenlenmesi önerilmektedir.

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 amaçlamaktadır. AB, ülkemizle yürütmekte olduğu müktesebat uyumu çalışmalarında bu stratejiler paralelinde kanun, yönetmelik ve genelge hazırlamamızı, uygulamaların bu sorunları çözümleyecek şekilde gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

4.3.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulusal Stratejiler

4.3.2.1. Dokuzuncu Yedi Yıllık Kalkınma Planı'nda Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Stratejiler

2007-2013 yılları arasında Türkiye'deki gelişimi yönlendirmek için 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. Planda lojistik sektörüne ilişkin etkin, dengeli ve sistem bütünlüğü içinde çalışan bir ulaşım altyapısının oluşturulması amaçlanmaktadır.

Dokuzuncu Kalkınma Planına ilişkin hedefler aşağıda yer almaktadır. Bu hedeflere yönelik stratejiler ise detaylı olarak Ek 1'de verilmiştir.

- Trafik güvenliğinin arttırılması, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılması, mevcut altyapının korunması ve daha verimli kullanılması,
- Ulaşım koridorlarının belirlenmesi ile en avantajlı ulaşım türünün burada uygulanması,
- Kara yolunda belirli tonajları aşan yüklerin demir yolu ve deniz yolu koridorlarına aktarılması,
- Küresel ölçekte diğer ulaşım koridorları ile uyumun sağlanması,
- Büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletilmesinde kamu-özel işbirliğinin sağlanması,
- Ulaştırma sektörüne ilişkin bir veri tabanı oluşturularak sektöre ilişkin kamu kuruluşlarının performans ölçme kriterlerinin belirlenmesi ve izleme mekanizmaları geliştirilmesi,
- Ulaştırma sektöründeki kurumların arasındaki koordinasyonu sağlamak üzere tek bir çatı altında toplanması hedeflenmektedir.

4.3.2.2. 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 dışındaki stratejiler ulaştırma altyapısına ve lojistik sektörüne ilişkin olarak ikiye ayrılmıştır. Ulaştırma altyapısına ilişkin stratejiler farklı ulaşım türleri için aşağıdaki gibi detaylandırılmıştır.

Kara yolu ulaşım altyapısında gelecekte oluşacak talebe göre mevcut yol ağının iyileştirilmesi ve daha verimli kullanılması, bölünmüş yol ve çevre yollarının gerekli olduğu yerlerde geliştirilmesi, ağır taşıtlarda aşırı yüklemelerin önüne geçilmesi ve Asya-Avrupa ulaşım sistemi ve AB ile uyumlu bir ulaşım altyapısının kurulması hedeflenmektedir.

Demiryolu taşımacılığında ise kombine taşımacılık içindeki rolün arttırılması, güvenli, konforlu, yüksek hızlı, güvenilir bir demir yolu ağının kurulması ile kara yolu taşımacılığı üzerindeki yükün demir yollarına kaydırılması hedeflenmektedir.

Deniz yolu taşımacılığında denizcilik mevzuatının hizmet kalitesi ve güvenliği arttıracak şekilde geliştirilmesi, Türk deniz filosunun uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi ile rekabet gücünün ve itibarının arttırılması, yat ve kurvaziyer limanlarının arttırılması, özelleştirme çalışmalarının tamamlanması, denizcilik personelinin eğitilmesi, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil müdahale konusunda görev ve sorumlulukların belirlenmesi için hukuki altyapının oluşturulması, denizcilikle ilgili sivil toplum örgütlerinin katkılarının arttırılması, uluslararası denizcilik sözleşmelerinin, IMO sözleşmelerinde zorunlu gerekliliklerin ve AB uyum sürecinin yükümlülüklerini yerine getirilmesi ve denizcilik konusundaki kamu ve özel kurumların işbirliğinin sürdürülmesi hedeflenmektedir.

Havayolu altyapısına ilişkin hedefler ise hava yolu taşımasında güvenliğin ve kalitenin arttırılması, uzun mesafeli taşımalarının kara yollarına alternatif olacak şekilde geliştirilmesi, turizmin desteklenmesi, Atatürk ve Esenboğa havaalanlarının bir ana havalimanı olarak transfer merkezi şeklinde geliştirilmesi, AB müktesebatına uyum için gerekli çalışmaların yapılması ve

kapasitelerin altında hizmet sunan ya da kapatılan havaalanlarının bölgesel taşımacılığın geliştirilmesi için kullanılmasıdır.

Boru hattı taşımacılığında ham petrol ve doğal gaz boru hatlarının yaygınlaştırılması, uluslararası girişimlerde Türkiye'nin enerji koridoru haline getirilmesi, ülkede doğal gaz kullanımını yaygınlaştırmak, boğazlardaki gemi trafiğinin azaltılması, Doğu'nun enerjilerinin Batı'ya aktarılmasında geliştirilen projeleri tamamlamak ve ülke ekonomisine katkıda bulunmak hedeflenmektedir.

Lojistik sektörüne yönelik stratejiler ise;

- Türkiye'nin kıtalar arası köprü olma özelliğini 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 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 teknolojisinden etkin bir şekilde yararlanmak,
- Hava ve deniz limanları ile demir yolu aktarma terminallerini lojistik şirketlerin yer aldığı lojistik parklar (konsolidasyon, çapraz sevkiyat, erteleme, paketleme, kalite kontrol, bakım-onarım vb. 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 sağlamaktır.

Ulaşım altyapısına ve lojistik sektörüne ilişkin hedef ve stratejiler detaylı olarak Ek 2'de verilmektedir.

Türkiye Ulaşım Ana Planı ile ayrıca tüm lojistik faaliyetler ve diğer sektörlerle ilişkilerini koordine etmek amacıyla bir "Lojistik Üst Kurulu"nun oluşturulması hedeflendiğinden bahsedilmektedir. 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 sektörünün oluşması ve bu sektörde bağımsız bir koordinasyon ve denetimin sağlanmasıdır.

Kurulun çalışma esasları, kurula üye kurum ve kuruluşlar ile görevleri Ek 6'da detaylı olarak verilmiştir.

4.3.2.3. Türkiye Limanlar Mastır 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 Mastır Plan hazırlamak ve ilgili kuruluşların kapasitesini güçlendirmektir. Çalışmanım hedefleri 6 ana başlık altında toplanmıştır.

Liman Altyapısının Gelişmesine ilişkin stratejiler; uzun vadeli liman gelişim plan\projeleri ile liman yönetim ve işletmecilik politikaları oluşturmak, planların ilerleyişini kontrol etmek ve gerekli bilgileri toplamak, "Grup Liman"lar için ortak bir yönetim ve işletme yapısı oluşturmak ve liman tesislerinde, yönetim ve işletmesinde kaliteyi arttırmaktır.

Çalışmada 29 ana liman seçilmiştir. İskenderun TCDD ve İskenderun Demirçelik Limanları da ana limanlar arasındadır. İskenderun Limanında konteyner kapasitelerinin çok düşük olması nedeniyle yeni konteyner limanının inşa edilmesi hedeflenmektedir.

Liman Yönetimi açısından öncelikle liman tanımının yapılması ile liman yönetim sisteminin sağlam bir temele dayandırılması, Liman Gelişim Mastır Planının yapılması ve Liman Otoritesinin oluşturulması hedeflenmektedir.

Liman Yatırım Finansmanı açısından TCDD limanlar hesabının etkin yönetimi için demir yolları hesabından ayrı olarak yönetilmesi ve özel sektörün desteklenmesi bakımından Yap-İşlet-Devret modeli, işletme hakkının devri, özel sektör destek işlevi ve vergi sistemi konularının yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kurumsal çerçeveye ilişkin hükümet, liman otoriteleri, liman konseyi ve liman idare birimlerine ilişkin sorumluluklar tanımlanmıştır. Liman istatistiklerinin oluşturulması, iletişim ve bilgi paylaşımının yaygınlaşması ve konteyner kargoları ile ilgili olarak yük akış

Tablo 29. Yurt İçi Yolcu Taşımacılığı Performansı

Ulaştırma Türü	Baz yıl (2004)		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 (Yurt içi 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**

matrislerinin oluşturulması hedeflenmektedir.

Liman işletmesine ilişkin, konteyner elleçlemesinde elektronik sistemlerin kullanılması, limanların rekabet gücünün arttırılması için "Elektronik Veri Alış-Veriş" sisteminin kullanılması, yük elleçleme ekipmanlarının devamlı bakımının yapılması, liman faaliyetlerinde bilgisayar kullanımının yaygınlaştırılması ve personel eğitiminin sağlanması hedeflenmektedir.

Çevresel açıdan ise; denizlerin kirlenmesini önleyici tedbirlerin alınması, kamu ve özel sektör işbirliği ile petrol kaynaklı çevre kirliliğinin önlenmesi, liman idarelerince çevresel projelerin uygulanması, deniz taşımacılığının desteklenmesi ve sadece limanların değil yan faaliyet gösteren tesislerin de çevresel olumsuz etkilerinin azaltılması hedeflenmektedir.

Türkiye Limanlar Mastır Planı'na ilişkin stratejiler daha detaylı olarak Ek 3'te verilmiştir.

4.3.2.4. 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.

Projenin baz yılı 2004, hedef yılı ise 2020'dir. 2020 yılı için üç ayrı senaryo geliştirilmiştir. Bunlardan birincisi 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen, finansmanı temin edilmiş projelerden oluşan "Referans Senaryo", ikincisi bu projelere bir grup projenin de eklenmesinden oluşan "Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu", üçüncüsü ise ikinci senaryo sonuçları doğrultusunda ortaya çıkan taşımacılık problemlerine çözüm üretildiği "Alternatif Senaryo"dur. Tablo 29'da taşıma türleri bazında yurt içi yolcu taşımacılığı modeli sonuçları görülmektedir.

2020 yılına gelindiğinde ekonomik gelişmelere ve otomobil sahipliliğindeki artışa paralel olarak özel otomobil ve hava yolu kullanım payının arttığı görülmektedir. İkinci senaryoda birinciye oranla daha fazla demir yolu yatırımının olması nedeniyle demir yolu payının arttığı görülmektedir. Üçüncü senaryoda ise kara yolu altyapısındaki artışa paralel olarak taşımaların kara yoluna kaydığı görülmektedir. Uluslararası taşımacılıkta ise havayolu taşımacılığı baskındır. Turizm amaçlı kullanılan havaalanlarında artış turizm artışına paralel olarak %4,3 diğer havaalanlarında ise EUROMED Ulaştırma Projesi kapsamında hazırlanan MEDA yolcu tahmin modeline uygun olarak %6 alınmıştır. Tablo 118'de hava yolu ile taşınan uluslararası yolcu sayıları ve gelecek tahminleri verilmiştir.

Tablo 30. Uluslararası Havayolu Yolcu Taşımacılığı Performansı

Havaalanı	Havaalanı Kodu	Baz yıl(milyon yolcu/yıl)	Senaryolar 2020 (milyon yolcu/yıl)
Adana	ADA	0,34	0,67
İzmir	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

GSYİH'de yaşanacak artışlara paralel olarak yük taşımacılığında bütün alternatif senaryolar için %2,38 oranında bir gelişme olacağı öngörülmektedir. Tablo 119'da ulaşım türlerine göre yurt içi yük taşımacılığı miktarları görülmektedir. İthalatta %132, ihracatta %209 oranında artış olacağı tahmin edilmektedir. İthalatta ve ihracattaki en önemli ulaşım türü deniz yolu taşımacılığıdır. Tablo 120'de ithal ve ihraç edilen yüklerin ulaşım türlerine göre dağılımı verilmektedir.

Tablo 31. Yurt İçi Yük Taşımacılığı Performansı

Ulaştırma Türü	Baz yıl (2004)		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
Deniz yolu	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 32. Ulaşım Türüne Göre Toplam İthalatın ve İhracatın Dağılımı

	Ulaştırma Türü	Baz yıl (2004)		Referans Senaryo2020		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(%)
İthalat	Kara yolu	123,3	81,2	305,2	84,3	307,1	84,8	307,6	85,0
	Demir yolu	14,1	9,3	31,5	8,7	29,6	8,2	29,1	8,1
	Deniz yolu	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**
İhracat	Kara yolu	3,6	3,2	9,8	3,7	9,8	3,7	9,9	3,7
	Demir yolu	1,3	1,1	3,2	1,2	3,2	1,2	3,1	1,2
	Deniz yolu	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**

"Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Sonuç Raporu"nda 2020 yılında gerçekleşecek, AB'nin TEN-T gelişim kriterleri ile uyumlu bir "Çekirdek Ağ" tanımı yapılmıştır. Bu ağ ile kişi ve eşyaların sürdürülebilir ve özgür bir şekilde taşındığı, mevcut kapasiteden optimum düzeyde yararlanılan, intermodal taşımacılığın teşvik edildiği tüm ulaştırma türlerinin bir ağ olarak tanımlandığı yüksek kaliteli bir altyapının sağlanması hedeflenmektedir.

Şekil 48'de Çekirdek Ağ görülmektedir. Ağı gerçekleştirmenin tahmini maliyeti; demir yolu ağı için 8.878 milyon, kara yolu ağı için 8.595 milyon €, havaalanları için 1.185 milyon ve limanlar için 1.488 milyon olmak üzere toplam 20.146 milyar avrodur. 2020 yılı için tamamlanması beklenen çekirdek ağ, 3.508 kilometresi hızlı demir yolu olmak üzere 10.912 kilometre demir yolu ağını, 11.984 kilometre kara yolu ağını, 20 havaalanı ve 39 limanı kapsamaktadır.

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Havayolu Projeleri[32]

Türkiye'de DHMİ tarafından işletilen 37 havaalanından 10 tanesi uluslararası ve iç uçuşlarda düzenli ve charter seferlere açıktır. Havaalanlarımızı TEN-T yönergesinde tanımlanan A, B ve C kategorilerine ayırmak gerekirse; İstanbul Atatürk havaalanı A, Adana, Ankara Esenboğa, Dalaman, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Trabzon havaalanları B, Diyarbakır, Erzurum, Kayseri, Malatya, Samsun-Çarşamba, Van Ferit Melen havaalanları ise C kategorisindedir. 2020 yılında ise; Ankara Esenboğa, Antalya, Dalaman, İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum havaalanlarının A, Adana, Diyarbakır, Gaziantep, Kayseri, Samsun-Çarşamba, Trabzon, Şanlıurfa GAP havaalanlarının B, Denizli Çardak, Erzurum, Kars, Konya, Malatya, Van Ferit Melen havaalanlarının ise C kategorisinde olacağı tahmin edilmektedir.

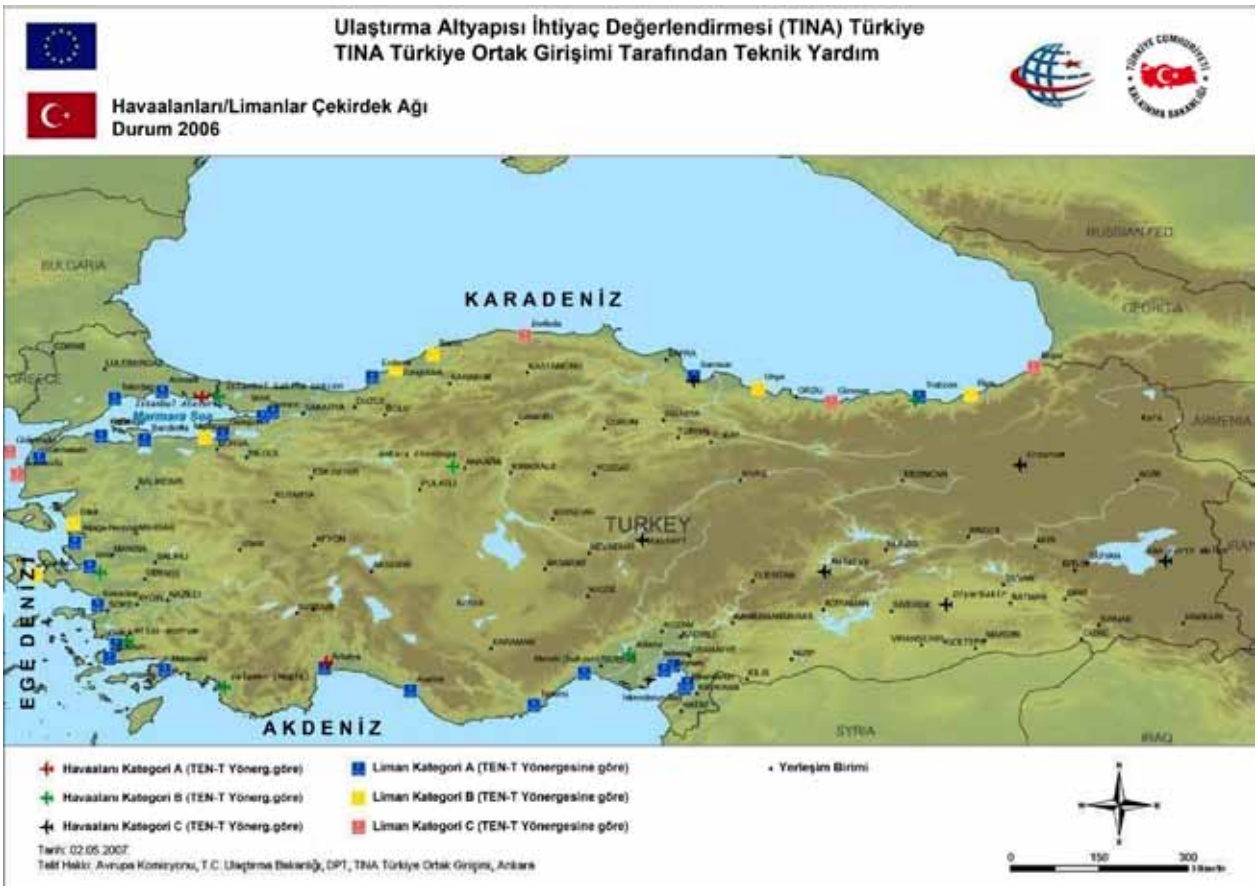
32 Çekirdek Ağ'ın tanımlandığı "Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Sonuç Raporu" Hatay Havaalanı'nın hizmete açılmasından önce yayımlandığı için Hatay Havaalanına Çekirdek Ağda yer verilmemiştir.

Şekil 12. Türkiye İçin Çekirdek Ağ

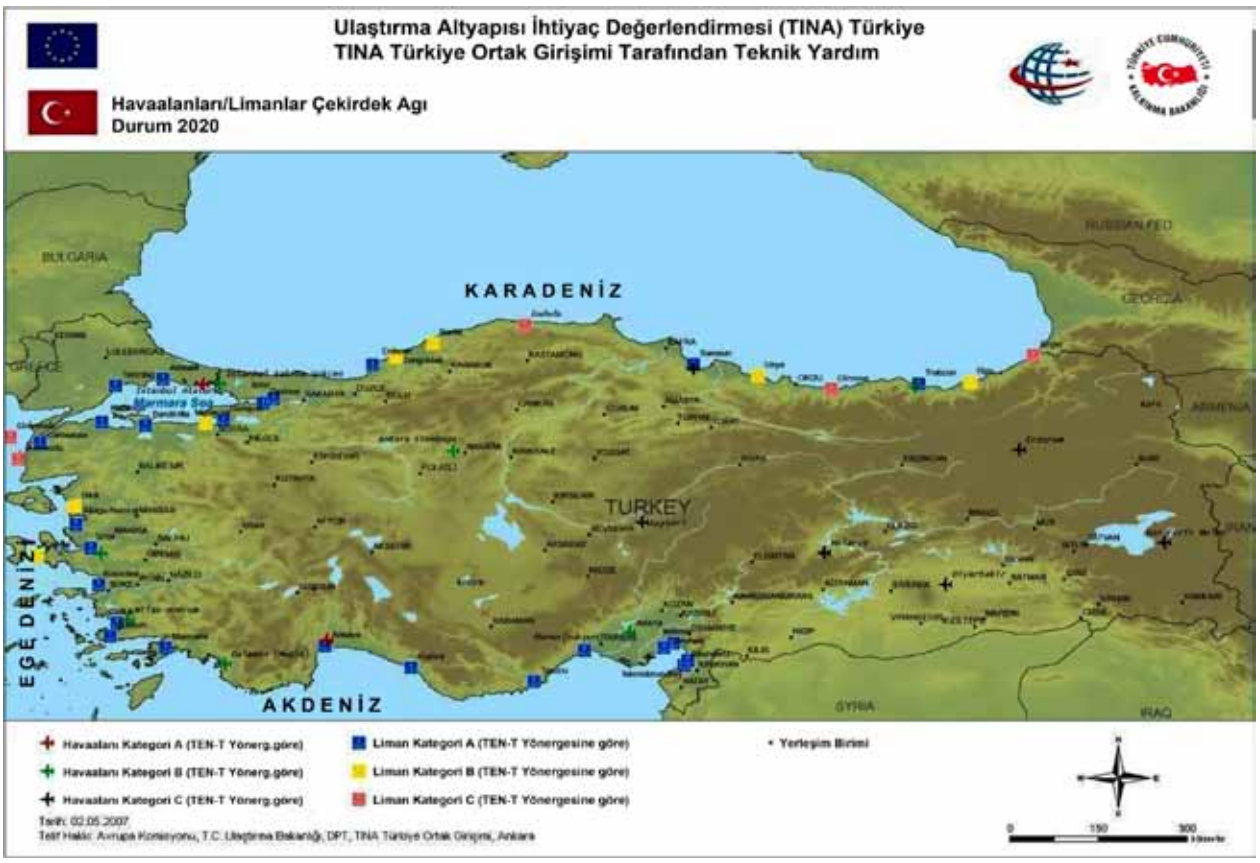
Çekirdek Ağ'da Yer Alan Limanlar

Türkiye'deki 226 özel ve kamu limanına ait bilgiler incelenmiş ve 2020 yılı trafik tahminleri yapılmıştır. 2020 yılında TEN-T yönergesine göre A kategorisindeki limanlar Ana limanlar olarak; Samsun, Çandarlı (Planlanan), Kamu Limanı olarak; Trabzon, Samsun, Filyos (Planlanan), Derince, Tekirdağ, Çanakkale, Bandırma, İzmir, Kuşadası, Güllük, Bodrum, Marmaris, Antalya, Taşucu, İskenderun ve Özel Liman olarak; Erdemir, Ambarlı, Gemport, 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 ise Hopa, Giresun, İnebolu, Gökçeada, Bozcaada Limanlarıdır.

Şekil 49 ve Şekil 50'de sırası ile 2006 yılındaki ve 2020 yılındaki hava yolu ve deniz yolu altyapısının TEN-T yönergesine göre sınıflandırılması görülmektedir.



Şekil 13. 2006 Yılı Hava yolu ve Deniz yolu Altyapısının TEN-T Yönergesine Göre Sınıflandırılması



Şekil 14. Çekirdek Ağ İçindeki Hava yolu ve Deniz yolu Projelerinin TEN-T Yönergesine göre Sınıflandırılması

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demir yolları

Çekirdek Ağ'daki; mevcut ve gelişmesi planlanan demir yolu projeleri Tablo 121'de, yeni yapılması planlanan güzergâhlar ise Tablo 122'de verilmiştir. Şekil 51 ve Şekil 52'de yer alan haritalar ise 2006 yılı demir yolu altyapısını ve 2020 yılında önerilen projelerle oluşturulacak yeni durumu göstermektedir.

Tablo 33. Mevcut Demiryolu Sistemi Güzergâh ve Uzunluk Bilgileri

Güzergâh	Uzunluk (km)
Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağının Türkiye Uzantısı	
Bulgaristan sınırı - Kapıkule - Edirne - Pehlivanköy - Mandıra - Çerkezköy - Halkalı - İstanbul	318,6
Yunanistan sınırı - Uzunköprü - Pehlivanköy	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
Samsun - Yenice - Adana - Toprakkale - Osmaniye - Fevzipaşa - Köprüağzı - 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
Hinterlant bağlantıları ve Stratejik bağlantılar	
Zonguldak - Karabük - Çankırı - Irmak	415,19
Toprakkale - İskenderun	58,91
İzmir - Menemen - Manisa - Soma - Balıkesir - Bandırma	341,72
Manisa - Uşak - Afyonkarahisar	355,68
İzmir - Aydın - Denizli - Afyonkarahisar	512,49
Eskişehir - Alayunt - Afyokarahisar	161,23
Konya - Karaman - Ulukışla	237,63
Fevzipaşa – Hudut	36,96
Afyonkarahisar - Konya	272,46
Toplam Mevcut Hatlar	**7404,16**

Tablo 34. Yeni Yapılması Planlanan Demiryolu 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 Demir yolu 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 - Samsun	220
Trabzon - Tirebolu - Erbaş - Genç - Kurtaran - Irak	650
Yolçatı - Diyarbakır - Batman - Kurtalan	317,97
Toplam Çekirdek Ağ Uzantıları	**1437,97**

Şekil 15. 2006 Yılı Demir yolu Altyapısı

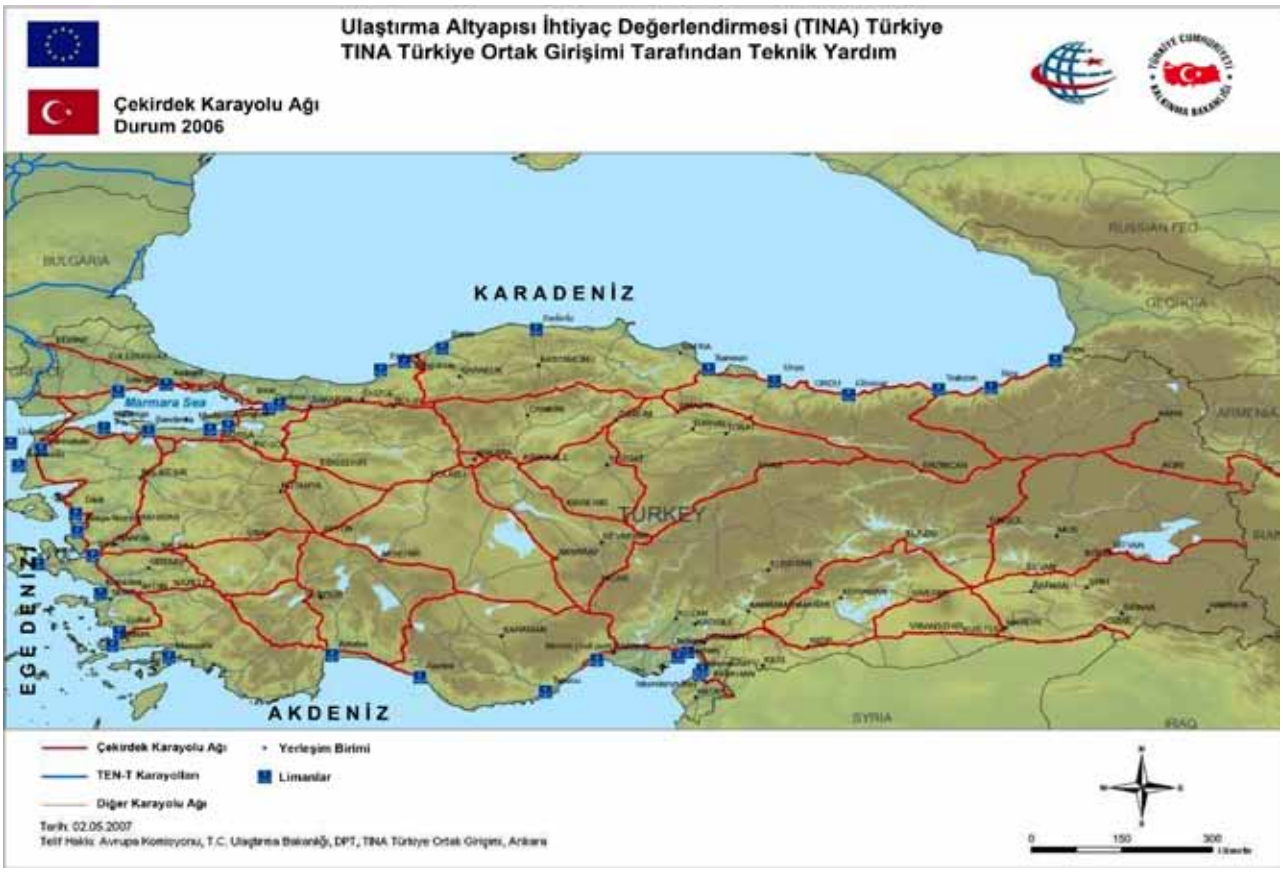
Şekil 16. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Demir yolu Projeleri

Çekirdek Ağ'da Yer Alan Kara yolu Projeleri

2020 yılı Çekirdek Ağ uzunluğu 12.000 kilometrenin üzerine çıkmaktadır. Tablo 123'te Çekirdek Ağ içerisinde yer alan kara yolu güzergâhları ve uzunlukları görülmektedir. 2006 yılı kara yolu şebekesinin durumu ve 2020 yılı projeleri Şekil 53 ve Şekil 54'te görülmektedir.

Tablo 35. Çekirdek Ağ İçinde Yer Alan Kara yolu Güzergâhları

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 - Iğdır - 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 kara yolu 2K71	71
İskenderun K6 - Belen K71 - Belen - Kırıkhan - Reyhanlı - Cilvegözü (Suriye sınırı)	91
Çeşmeli D400 K9 - Samsun K6 - Tarsus Doğu 1K2	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
Hinterlant bağlantıları ve Stratejik bağlantılar	
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 - Yozgat - 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**



Şekil 17. 2006 Yılı Kara yolu Altyapısı

Şekil 18. Çekirdek Ağ'da Yer Alan Kara yolu Projeleri (2020)

Proje Önceliklerinin Belirlenmesi

Projelerin önceliklendirilmesinde, "Çok Kriterli Analiz Yöntemi" kullanılmıştır. Bu yöntem kullanılarak ulaşım yatırımlarının türlerine göre öncelikleri belirlenmiştir. Projeler ve haritaları numaraları ile aşağıda verilmektedir.

Demir yolu 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
7. Samsun - Kalın sinyalizasyon
8. Sivas - Kars hattı (Kars - Divriği) sinyalizasyon ve elektrifikasyon
9. Kırıkkale - Çetinkaya elektrifikasyon
10. Bandırma - Bursa - Osmaneli, Ayazma - İnönü yeni yapım
11. Altı lojistik merkezin yapım ve modernizasyonu; Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmir), Boğazköprü (Kayseri), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Gökköy (Balıkesir)
12. Boğazköprü - Yenice, Mersin - Adana - Toprakkale elektrifikasyon
13. Irmak - Zonguldak elektrifikasyon

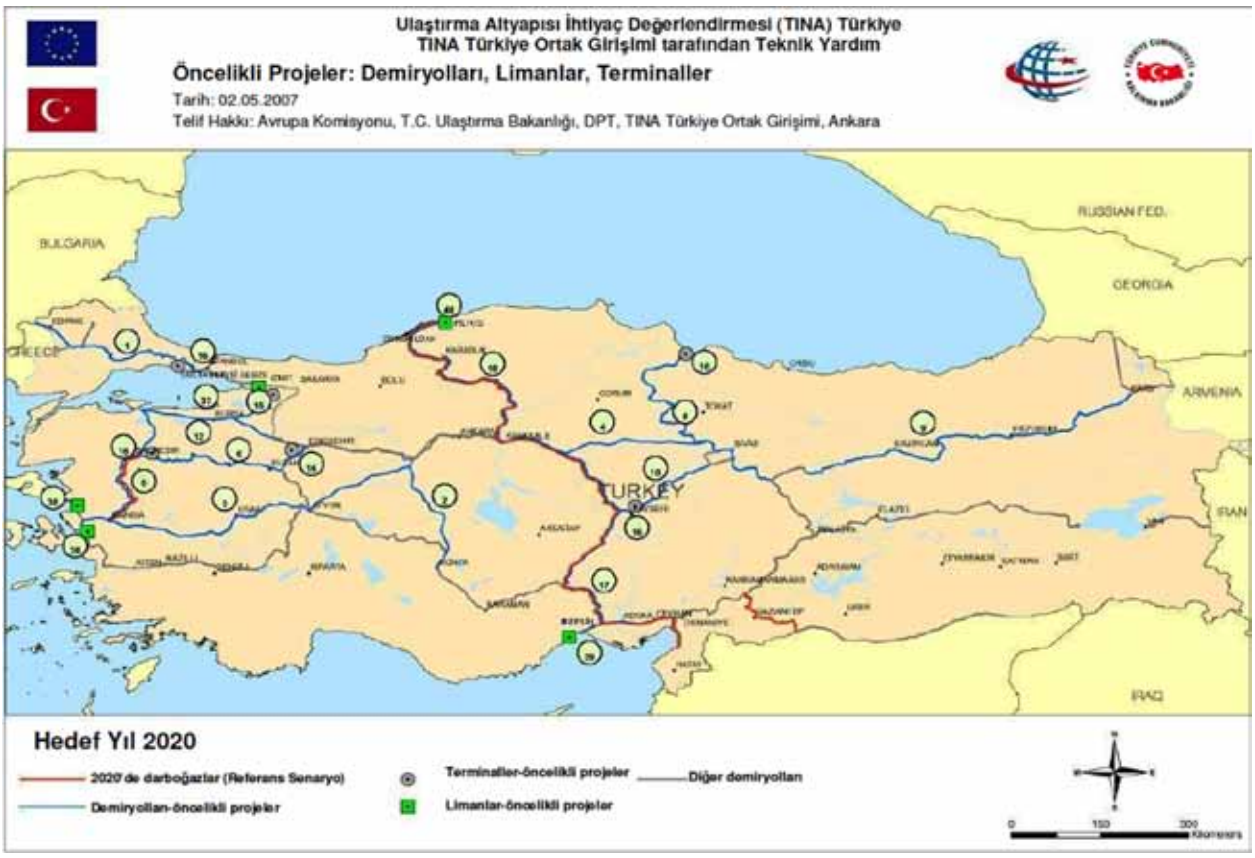
Kara yolu Projeleri

14. Bala ayrımı - Aksaray - (Ereğli / Ulukışla) ayrımı (2.aşama) iyileştirme
15. Gerede - Merzifon (2.aşama) iyileştirme
16. Merzifon - Refahiye ayrımı (2.aşama) iyileştirme
17. Refahiye ayrımı - Erzurum - Gürbulak - İran sınırı (2.aşama) iyileştirme
18. 6. Bölge Sınırı - Kırşehir - Kayseri (Kayseri Kuzey Çevreyolu) (2.aşama) iyileştirme
19. Bozüyük - Kütahya - Afyonkarahisar - Dinar - Çardak - Denizli (2.aşama) iyileştirme
20. Antalya - Denizli - Salihli (2.aşama) iyileştirme
21. Afyonkarahisar - Konya - Ereğli /Ulukışla ayrımı (2.aşama) iyileştirme
22. Kınalı ayrımı Yunanistan sınırı (2.aşama) iyileştirme
23. Balıkesir - Akhisar - Manisa (2.aşama) iyileştirme
24. Çanakkale - İzmir (2.aşama) iyileştirme
25. Sivrihisar - Eskişehir - Bozüyük (2.aşama) iyileştirme
26. Sivrihisar - Afyonkarahisar (2.aşama) iyileştirme
27. Şanlıurfa - Silopi (2.aşama) iyileştirme
28. Hadımköy - Kınalı otoyolu genişletme ve iyileştirme

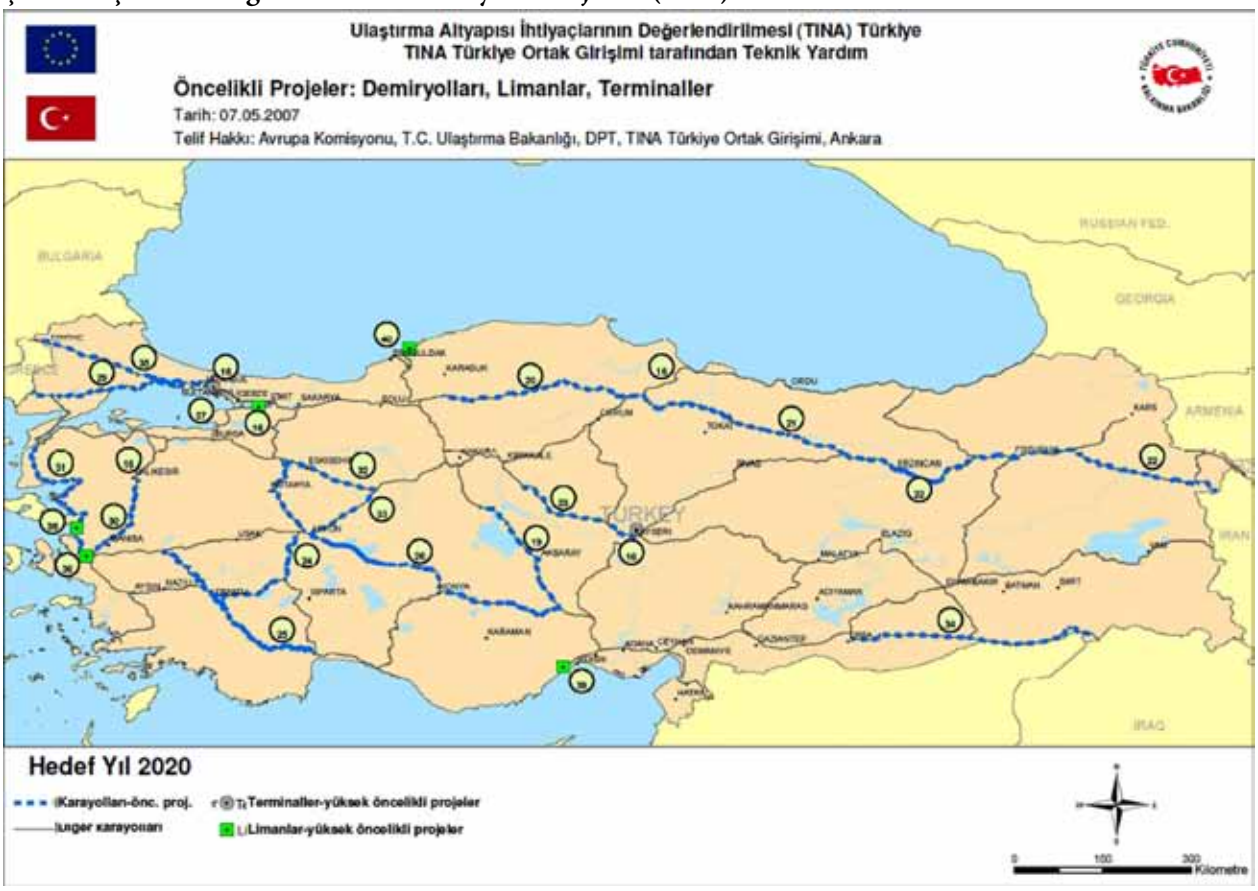
Liman Projeleri

29. İzmir Limanı kanalı 2.aşama konteyner terminali
30. Derince konteyner terminali, yeni yapım
31. Çandarlı Limanı, yeni yapım
32. Samsun Konteyner Limanı, yeni yapım
33. Filyos Limanı, yeni yapım

Şekil 21 ve Şekil 22'de sırasıyla demir yolu ve kara yolu öncelikli projeler yer almaktadır.



Şekil 19 Çekirdek Ağ'da Yer Alan Kara yolu Projeleri (2020)



Şekil 20. Kara yolu Öncelikli Projeler

Raporda, Türkiye için; ulaştırma ağının iyileştirilmesi ile siyasi, sosyal ve ekonomik gelişmenin sağlanması, mevcut ulaşım ağının daha verimli bir şekilde çalıştırılmasına yönelik modernizasyon çalışmalarının yapılması, ulaştırma güvenliğinin arttırılması, dinamik bir proje yönetimi süreci oluşturmak ve proje finansmanını sağlamaya yönelik yatırımların koordine edilmesi gibi hedefler yer almaktadır.

4.3.2.5. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Ulaştırma Bakanlığı Tarafından Uygulanan Stratejiler

2007-2011 yılları için Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Stratejik Plan 5 temel konuya değinmektedir. Bunlar; yol ve trafik güvenliği, hareketlilik, kurumsal mükemmeliyet ve sürekli gelişme, ulusal güvenlik, insana ve çevreye duyarlılıktır.

Yol ve Trafik Güvenliği açısından; yol altyapısının çağdaş ekipmanlar ve uygun malzemeler kullanılarak bakım onarımının yapılması, trafik güvenliğinin sağlanması ve karayollundaki ölümlü kazaların azaltılması, **Hareketlilik** açısından; sosyo-ekonomik ihtiyaçlar doğrultusunda ihtiyaç olan yol koridorlarında fayda maliyet analizleri yapılarak fiziki uygulamaların gerçekleştirilmesi, **Kurumsal Memnuniyet ve Sürekli Gelişme** açısından; akıllı ulaşım uygulamalarının yaygınlaştırılması, kurum personelinin eğitilmesi ve çalışan memnuniyetinin arttırılması, kalite kontrol deney laboratuarlarının geliştirilmesi, **Ulusal Güvenlik** açısından; stratejik önemi olan güzergâhlar için iyileştirmeler yapmak ve alternatif güzergâhlar geliştirmek, **İnsana ve Çevreye Duyarlılık** açısından ise kara yolu projelendirmesinde ÇED raporları kapsamında çevresel önlemlerin arttırılması, mevcut ve yeni projelerde erozyon kontrolü çalışmalarının hızlandırılması hedeflenmektedir.

AB'nin demiryollarının geliştirilmesine yönelik tavsiyeleri doğrultusunda, TCDD içerisinde gerçekleştirilmesi planlanan yapısal reformları içeren "*Türk Demiryolları Kanunu*" ve demir yollarının pazar payının artmasını ve Avrupa Birliği hedeflerine ulaşılmasını destekleyecek "*Demir yolu Çerçeve Kanunu*" hazırlanmıştır.

Türk Demiryolları Kanunu taslağında; TCDD'nin ticari ve ekonomik kârlılık prensipleri ile yolcu ve yük taşımacılığı yapacak, mali ve idari özerkliği olan Türk Demiryolları (TDY) adını alarak yapısının değişmesi hedeflenmektedir. Bu kurumun yönetim şeklinin nasıl olacağı, görev ve sorumlulukları ve nasıl yönetileceği gibi konular da kanun çerçevesinde detaylandırılmıştır.

Demiryolu Çerçeve Kanunu ile ise demir yollarının kademeli olarak serbestleşmesi, şeffaf, ayrımcı olmayan, kalite ve emniyetli bir yapının oluşturulması, rekabete dayalı bir ücret politikasının uygulanması ve bunları gerçekleştirmek üzere bağımsız bir denetleme görevinin yerine getirilmesi hedeflenmektedir. Kanun ile demir yollarında yeni bir organizasyon yapısı öngörülmektedir. Kanun kapsamında organizasyonda yer alacak kurumlar, bu kurumların görev ve sorumlulukları ve demir yollarının pazar payının arttırılmasına yönelik stratejiler tanımlanıştır.

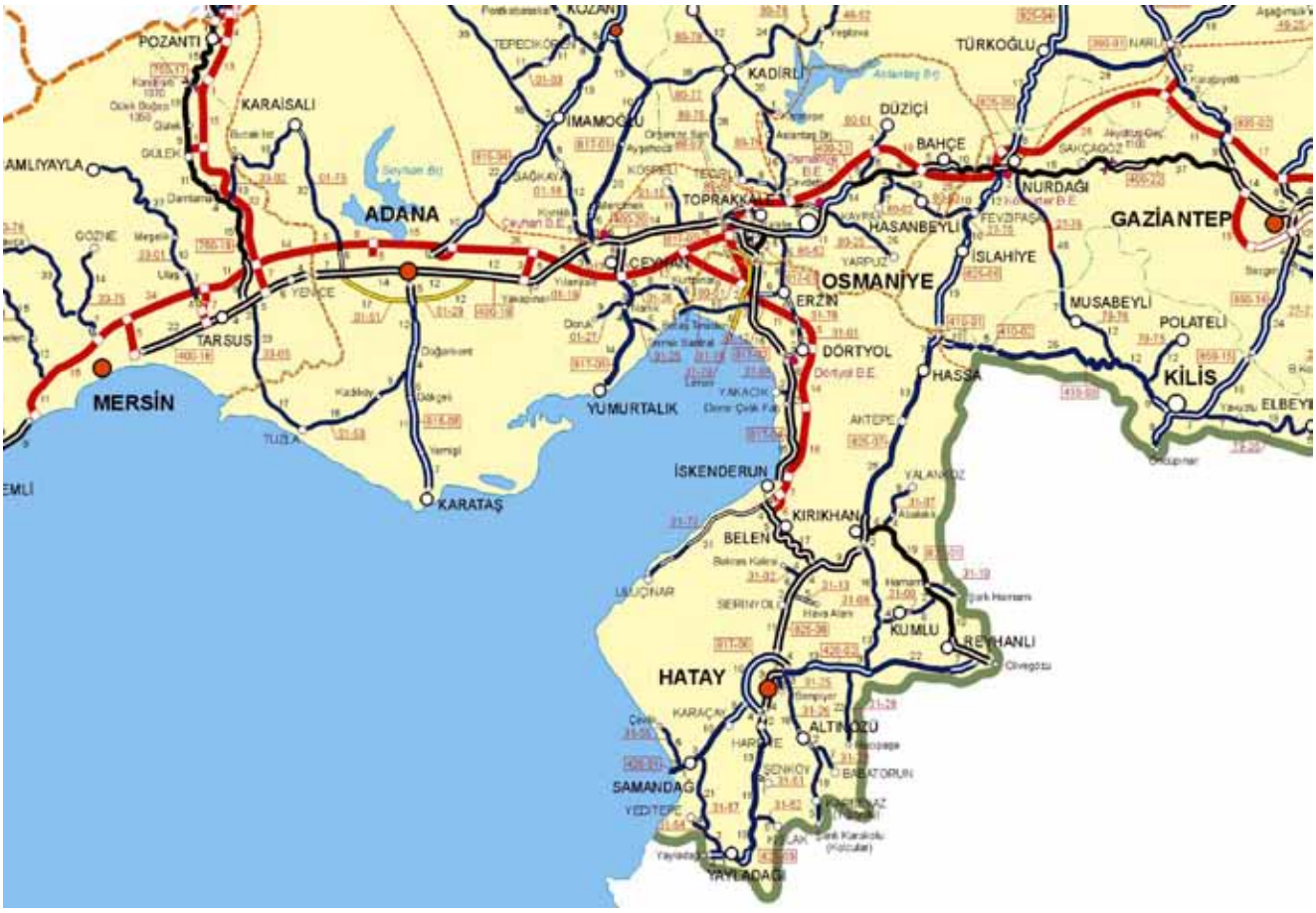
Türk Demiryolları Kanunu taslağı ve Demir yolu Çerçeve Kanununa ilişkin detaylar Ek 4'te verilmektedir.

4.4. Hatay - Osmaniye Ulaştırma Altyapısına Yönelik Stratejiler

Hatay ili, şekil 57'den de izleneceği üzere, ulusal kara yolu ağına iki noktadan, batıda Osmaniye, doğuda ise Islahiye üzerinden (Mersin-Gaziantep Otoyolu) bağlanmaktadır. Batıdaki bağlantı 817 no'lu Devlet Kara yolu ile Erzin, Dörtyol, İskenderun'a (ve Belen Yaylası üzerinden Antakya'ya) ulaşmaktadır. Otoyol ise şu durumda İskenderun'da sona ermektedir. Doğudaki bağlantı ise, 825 nolu Devlet yolu olup, Antakya'yı Kırıkhan ve Islahiye'ye bağlamaktadır. 817 no'lu yol bölünmüş yol niteliğinde olup, fiziksel kalitesi yeterli durumdadır. 825 no'lu yol ise ağırlıklı olarak bölünmemiş çift şeritlidir.

Söz konusu yollar bugünkü nüfus ve ekonomik kapasite açısından yeterli görünmekteyse de, henüz onaylanmış olan Çevre Düzeni Planı'nda 2040 yılı için öngörülen yaklaşık 2.800.000 kişilik nüfus ve öngörülen endüstriyel ve lojistik gelişimin olması halinde yetersiz kalacaktır. O nedenle, kuzey-güney aksındaki hem kara yolu hem de demir yolu bağlantıları güçlendirilmeli, otoyol bağlantısı Antakya ve Samandağ'a ulaştırılmalıdır.

Bölgede İskenderun (Limanı), Ulusal Demir Yolu Şebekesi'ne Toprakkale'de bağlanmaktadır. Şekil 58'de görüldüğü üzere, Toprakkale'den batıda Adana ve Ulukışla'ya, doğuda ise Suriye ve Divriği'ye ulaşmaktadır. Demir yolunun temel amacı, demir çelik endüstrisini deniz yoluna, ve Divriği'den gelecek demir cevherine bağlamak olmuştur. Oldukça eski tarihli olan bu bağlantılar hızlı ve verimli demir yolu erişimine izin vermemektedir. Öte yandan doğuda kalan Antakya ve Kırıkhan'ın ve Amik-Islahiye Ovalarının yoğun tarımsal üretim potansiyellerinin demir yoluna doğrudan erişimi ihmal edilmiştir. O nedenle, mevcut demir yolu bağlantısının kuzey-güney Samsun Koridorunda etkin bir fonksiyon alabilecek şekilde iyileştirilmesi, demir yolunun, Nur Dağlarını (en azından uzun dönemde) tünelle geçerek Antakya'ya ulaştırılması; bölgedeki tarım, sanayi ve lojistik faaliyetlerdeki ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi adına önemlidir.



Şekil 21 Hatay-Osmaniye Kara yolu Şebekesi

Şekil 22. Hatay-Osmaniye Demir Yolu Bağlantısı

Antakya Havaalanı, Serinyol Mevkiinde bulunmakta olup, yeni terminal binası 2011 yılında hizmete açılmıştır. Henüz önemli miktarda hava yolu yük taşımacılığı talebi bulunmamakla birlikte, beklenilen ekonomik ve nüfus gelişiminin anlamlı miktarda hava yolu yük taşıması talebi yaratacağı muhakkaktır. O nedenle, kargo taşıma kapasitesinin arttırılması girişimlerine şimdiden başlanılması yerinde olacaktır. Bu talebin, İskenderun Limanı'ndan konteyner taşımacılığı başladığında belirginleşeceğini söylemek mümkündür.

Bu çalışma kapsamında, İskenderun'un TR63 Bölgesi Ana Lojistik Odağı olması hedeflendiğinden, kentin gelişme potansiyelleri paralelinde yaşanması muhtemel ulaşım sorunları ve bunların alternatif çözümlerine değinmek yerinde olacaktır. Şekil 59'da sunulduğu üzere, Hatay ilindeki endüstri, liman ulaştırma ve lojistik aktiviteleri İskenderun'un kuzeyinde, Yumurtalık'a kadarki kıyı bandının doğu kısımlarında, otoyol batısındaki alanlarda yer almaktadır. 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı da, endüstriyel ve lojistik gelişimi bu bölgede önermiş, doğal olarak da bu alanı İskenderun, Erzin ve Dörtyol yerleşimlerinin ana istihdam alanı olarak tanımlamıştır. Öte yandan, 2040 yılında 700.000 nüfusa ulaşacağı öngörülen İskenderun'un kentsel gelişimi güneydeki alanlarda öngörülmüştür. Kent kuzeydeki çalışma alanlarına, bugünkü Ordu Bakım Fabrikası'nın bulunduğu oldukça dar bir lokasyondan bağlanmaktadır.

Öte yandan, bu mekânsal konfigürasyonun gerektirdiği ulaşım talebini karşılayacak ulaştırma şeması Nazım İmar Planı'nda belirtilmemiş, bu ulaşım talebinin 817 no'lu kara yolu ile çözüleceği varsayılmıştır.

Şekil 23. İskenderun Kıyı Bölgesi Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

Güneydeki İskenderun yerleşim alanı için de yine 817 kara yolunun İskenderun içindeki uzantısı tek ana arter olarak gösterilmiştir. Bu durumda, kentin ana istihdam bölgesi ile kent yerleşim alanları arasında özellikle, zirve saatlerde trafik sıkışıklığı yaşanılacağı kesindir. 817 no'lu kara yolu bu endüstri bölgesinin ihtiyaç duyacağı ulaştırma talebini karşılayacak tek alternatif olmaktan çıkarılmalıdır.

Bu açıdan bakıldığında İskenderun, yük taşımanın da göz önüne alındığı bir ulaşım ana planı yaptırmalıdır. Bu çalışmada, kuzeydeki endüstri bölgesi ile kenti birbirine bağlayacak bir raylı toplu taşıma sistemi geliştirilmesi, 817 no'lu yola alternatif bir ikinci arterin geliştirilmesini, 817 no'lu yolun otoyola olan bağlantı sayısının arttırılması konuları detaylı olarak araştırılmalıdır.

4.5. Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Yönelik Yerel Stratejiler

4 Mart 2011'de Hatay ve Osmaniye'nin lojistik sektöründe söz sahibi kamu kuruluşları ile sektöre ve sektörün alt dallarına ait şirketlerin görüşlerinin alındığı bir GZFT analizi yapılmış ve bu bilgiler ışığında yerel lojistik stratejilerinin belirlenmesi için bir çalıştay düzenlenmiştir. 19 Mart 2011 tarihinde ise İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası'nda yerel yetkililerin katılımı ile bir Strateji Çalıştayı düzenlenmiştir. Çalıştaya bölgedeki firma ve kuruluşları temsilen 33 kişi katılmıştır. Katılımcılara dünya, AB ve Türkiye'deki lojistik stratejilere yönelik bir sunum yapılmış ve yerel stratejiler belirlenmiştir.

Raporun bu bölümünde öncelikle küresel, AB ve milli stratejiler sıralanmış daha sonra ise yerel stratejiler detaylı olarak açıklanmıştır.

Küresel (Uluslararası) Stratejiler

- Dünya ticaretinin arttırılmasının önündeki engeller kaldırılmalıdır.
- Ticaret ve taşıma belgelerinin harmonizasyonu sağlanmalıdır.
- Taşıma ile ilgili kurallar belirlenmeli ve uygulanmalıdır.
- Ticari mal hareketinin hızlandırılması sağlanmalıdır.
- Global ticarette ekonomik kayıplar önlenmelidir.
- Taşımacılığın çevre üzerindeki olumsuz etkileri hafifletilmelidir.
- Devletin ticaret ve taşımacılık üzerindeki yavaşlatıcı etkisi azaltılmalıdır.
- Taşımacılık ile ilgili devlet tekelleri kaldırılmalıdır.
- Ticari sözleşmeler standart hale getirilmeli ve tüm dünyada aynı formatta kullanılmalıdır.
- Taşımacılıkta ortak dil ve işaret sistemi kullanılmalıdır.
- Ekonomik işbirlikleri teşvik edilmelidir.
- Yük ve kargo güvenliği sağlanmalıdır.
- Transit ticaret geliştirilmeli ve kolaylaştırılmalıdır.
- Küresel taşıma koridorları oluşturulmalıdır.

Yukarıda sıralanan genel stratejilerin yanında, kara yolu taşımacılığında; aşırı araç yüklemelerinin engellenmesi, şehir içi yük dağıtım sistemlerinin geliştirilmesi, demir yolu taşımacılığında; demir yolu kullanımının yaygınlaştırılması, deniz yolu taşımacılığında; limanların özel sektör işletmesi olarak kullanılması, deniz taşımacılığının ve ihtisas limanlarının geliştirilmesi, liman hizmetlerinde standardizasyonun sağlanması, yakın deniz taşımacılığının teşvik edilmesi, hava yolu taşımacılığında; hava kargo taşımacılığının geliştirilmesi, lojistik sektöründe ise; taşımacılığın dijital ortama geçirilmesi, lojistik hizmetlerin dış alımla temin edilmesi, 4PL hizmetlerinin, kombine taşımacılığın, e-lojistiğin geliştirilmesi, gümrük kapılarında standardizasyonun, ortak bilgi kullanımının sağlanması ve geri dönüşüm ve atık malzeme değerlendirmesinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

AB Stratejileri

AB yukarıdaki stratejileri benimsemiş ve bunlara ilave bazı stratejiler ortaya koymuştur. AB'nin taşımacılıkla ilgili genel stratejileri de aşağıdaki gibidir.

- TRACECA çalışması başlatılmalı ve geliştirilmelidir.
- Yeşil taşıma koridorları oluşturulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Hizmet performansları ölçülmeli ve geliştirilmelidir.
- Çevreye olan olumsuz etkileri azaltacak uzun vadeli hedefler konulmalıdır.
- Intermodal terminaller geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Lojistik ve taşıma sektörü eğitimle desteklenmelidir.
- İstatistik sistemi oluşturulmalı ve takip edilmelidir.
- Kâğıtsız, dijital ortamda iletişim altyapısı kurulmalı ve uygulanmalıdır.
- Tüm taşıma modlarında ortak taşıma belgesi kullanılmalıdır.

Bunların yanında kara yoluna ilişkin geliştirilen stratejiler; kara yolu üzerindeki yoğunluğun ve yakıt sarfiyatının azaltılması, TEM ulaşım ağının korunması, kara yolunda sürüş emniyetinin arttırılması, şehir içi taşımalarda çevreci araçların kullanılması, ulaşım konulu araştırmaların geliştirilmesi, araç kullanıcılarının hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi, navigasyon sisteminin kullanımının yaygınlaştırılması, araç ölçü ve standartlarının geliştirilmesi ve kara taşımasının yakın mesafede deniz ve demir yoluna aktarılmasıdır.

Demir yolu taşımacılığına ilişkin stratejiler; Trans-Avrupa Demir yolu (TER) ulaşım ağının kurulması, demir yolu taşımacılığında verim ve kalitenin arttırılması ve yük taşımacılığına özel demir yolu ağının kurulmasıdır.

Deniz yolu taşımacılığı stratejileri; deniz otoyollarının kurulması, "Doğu Akdeniz Deniz Yolu" oluşturulması, e-deniz taşımacılığının kurulup yaygınlaşması, CO^2 emisyonunun azaltılması, "AB Deniz Hukuku" uygulanması ve konteyner taşımacılığında %100 röntgen kontrolünün uygulanmasıdır.

Hava taşımacılığı stratejileri; hava yolu taşımacılığının olumsuz çevresel etkilerinin azaltılması, hava kargo kotalarının kaldırılması ve AB'nin bir hava sahası haline getirilmesidir.

Lojistik sektör stratejileri; rekabetçi ve dengeli bir fiyatlandırma altyapısının ve bilgi akış sisteminin oluşturulması, elektronik tahsilat sistemine geçilmesi, lojistik köylerin, e-taşımacılığın yaygınlaştırılması, tüm kurumlar arasında tecrübe paylaşımının ve taşıma zincirleri arasında kayıt birliğinin sağlanması ve yük aktarmada kullanılan araçların standart hale getirilmesidir.

Ulusal Stratejiler

Ülkemiz AB uyum süreci içinde olduğu için milli stratejilerinde, birliğin koyduğu kanun, genelge ve uygulamalara uymak durumundadır. Bu nedenle milli stratejilerimiz içinde AB stratejilerinden bazıları ele alınmış ve bunlara ek olarak ülkemizin koşullarına göre alt açılımlar eklenmiştir. Ülkemizde lojistik alanında yapılan çalışmalar daha önceki bölümlerde detaylı olarak verilmiştir. Ulusal lojistik stratejilerimiz aşağıdaki gibidir.

- Türkiye lojistik üs olacaktır.
- AB taşıma ağlarının Türkiye ile ilgili bağlantıları sağlanacaktır.
- Türkiye'nin, Doğu ile Batı arasında, yük köprüsü olması sağlanacaktır.
- Kombine taşımaya ağırlık verilecektir.
- Ulusal taşıma koridorları oluşturulacaktır.
- Demir, deniz ve hava taşıması özelleştirilecektir.
- Orta Asya, Balkanlar ve Orta Doğu ile taşıma bağlantılarımız güçlendirilecek ve iyileştirilecektir.
- Dengeli, akılcı ve etkin ulaşım alt yapısı oluşturulacaktır.
- Demir yolu ve deniz yoluna yatırım yapacak firmalara sektörel teşvik uygulaması sağlanacaktır.
- Taşıma modlarının güvenliği arttırılacaktır.
- Resmi dokümanların basitleştirilmesi ve hızlanması sağlanacaktır.
- Şirket birleşmeleri vasıtası ile kaynak verimliliğinin arttırılması desteklenecektir.
- Komşu ülkelerle ortak serbest bölge kurulması gündeme getirilecektir.
- Serbest bölgelerde ekipmanların ortak kullanımı için projeler geliştirilecektir.
- Mevcut taşıma alt yapımız bakım altında tutulacak ve korunacaktır.
- Ulaştırma yatırımları için kamu-özel sektör iş birliği modeli kurulacaktır.
- Taşımacılıkta kota, lisans gibi uygulamalar kaldırılacaktır.
- Gürültü ve hava kirliliğine karşı önlemler alınacak ve uygulanacaktır.
- Türkiye enerji koridoru haline getirilecek ve yakıt güvenliği sağlanacaktır.
- Ülke içi tüketim ve üretim dengesi kurulacaktır.

Bu genel stratejilere ek olarak **kara yolu taşımacılığında**;

- Bölünmüş yolların uzunluğunu arttırmak,
- Transit taşımanın önündeki engelleri kaldırmak,
- Trafikteki kara noktaları azaltmak ve denetimleri arttırmak,
- Kara Yolu Taşıma Kanunu'nu ödünsüz uygulamak,

- ADR ve ATP konvansiyonlarına taraf olmak,
- Araç muayene istasyonlarını yaygınlaştırmak,
- Araç takip sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmak,
- Şehirlerdeki çevre yolları geliştirmek,
- Uluslararası taşımalarda sınır geçişi ve geçiş kotaları ile ilgili sorunları çözümlemek,
- Uluslararası geçişlerde sınır işlemlerini hızlandırmak,
- Araç leasing projelerine asgari kapasite limiti getirilerek, ölçekleri büyütmek,
- Akıllı kara yolu ulaştırma sistemleri tesis etmek hedeflenmektedir.
- KOBİ'lerde yüklerin konsolidasyonu için sistemler kurmak,
- Filo birleştirme ve yenileme çalışmalarını desteklemek,
- Ulaş-Net sistemi kurmak ve belgelerin elektronik ortamda transferlerini sağlamak,
- Boş araç geri dönüşünü azaltıcı tedbirleri yürürlüğe sokmak hedeflenmektedir.

Demir yolu taşımacılığında;

- Ulusal yük taşımalarımızı demir yoluna kaydırmak,
- TCDD'yi yeniden yapılandırmak,
- "TCDD Demir Yolu Kanunu" ve "Yönetmeliği" çıkarmak,
- Özel tren işletmeciliğini teşvik etmek,
- Yüksek hızlı yük demir yolu sistemi kurmak,
- Sanayi bölgelerine demir yolu bağlanmasını sağlamak,
- Samsun- Mersin / İskenderun yük koridorunu oluşturmak,
- Demir yolunun gelişmesi için yan sanayi oluşturmak,
- Demiryollarında konteyner taşımasını teşvik etmek ve alt yapısını geliştirmek,
- Limanlarda TCDD tarafından yürütülen konteyner terminali işletmelerini rekabete açmak,
- GAP bölgesinde demir yolu ağını tamamlamak ve kullanımını teşvik etmek,
- Demir yolu personelini eğitmek hedeflenmektedir.

Deniz yolu taşımacılığında;

- Liman özelleştirilmelerini tamamlamak,
- Türk boğazlarındaki gemi trafiğini rahatlatmak,
- Limanlarımızın lojistik merkez olması için kara ve demir yolu bağlantılarını sağlamak,
- Deniz taşımacılığımızla ilgili AB müktesebatlarına uyumu gerçekleştirmek,
- Deniz taşıması ticaret filomuzu geliştirmek,
- Deniz güvenliği için bayrak, liman, kıyı devlet kontrolünü geliştirmek,
- Mevcut limanları iyileştirmek, yeni liman yatırımlarını planlamak,
- Kısa mesafe deniz taşımacılığını geliştirmek,
- Türk tersanelerini teşvik etmek ve gemi inşasını geliştirmek,
- Liman gelişim stratejileri belirlemek ve uzun dönemli planlarla uyumu takip etmek,
- Türk Bayrağı'nın dünya denizlerindeki itibarını arttırmak,
- AB'ye giriş sürecinden sonraki kabotaj uygulaması için tedbirler ortaya koymak
- Mevcut limanlarımızda çağdaş teknolojilerin uygulanmasını sağlamak,
- Denizlerimiz üzerindeki trafiğin izlenmesi için altyapı hazırlamak,
- Deniz taşıma sektöründeki çalışanların eğitimlerini sağlamak,
- "Ulusal Liman Gelişim Mastır Planı" hazırlamak,
- Ege ve Marmara Bölgelerinde hub limanlar oluşturmak,
- Deniz kaynaklı kirlenmeleri kontrol etmek ve önlemek,
- Denizcilik Enstitüsünü kurmak,
- Mevcut limanların tesis, yönetim, işletme kapasitelerinin arttırılmasını sağlamak,
- Karadeniz Bölgesi'nde diğer ülkelerde Türk işletmecilerine yeni konteyner limanları için projeler hazırlayıp yatırım yapmak,
- Karadeniz Bölgesi'nde konteyner taşımacılığının gelişmesi için projeler hazırlamak,
- Ege Bölgesi'nde yeni konteyner limanları projeleri hazırlamak ve yatırım yapmak,
- Liman istatistiklerinin merkezi bir birimde toplanarak analizini sağlamak,
- Liman kanunu ve yönetmeliği hazırlamak,
- Yeni inşa edilecek olan limanlar için Yap-İşlet-Devret modeli uygulamak,
- Grup liman çalışmalarını desteklemek,
- Marmara Bölgesi'nde yeni konteyner limanları projeleri hazırlamak ve yatırım yapmak,
- Konteyner takibi için bilgisayar destekli takip sistemi oluşturmak,
- Liman tesislerinin depreme karşı güçlendirilmesini sağlamak,
- Limanların çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılması için kontrol sistemi kurmak,
- Liman gelirlerinin, limanların geliştirilmesi için kullanılması amacıyla, yasal düzenlemeler yapmak,
- Liman işleten özel sektör kuruluşlarına vergi avantajı yaratılması konusunda çalışmalar yapmak,
- Yerel liman konseyleri kurmak,

• Diğer ülke limanları ile benchmark çalışmaları yapmak

• Liman içi operasyonlarda, kayıt amacıyla, dijital iletişime geçmek hedeflenmektedir.

Havayolu taşımacılığında;

• Hava taşımacılığının güvenliği ve kapasitesini arttırmak,

• Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü yeniden yapılandırmak,

• Kargo elleçleme kapasitesi olan yeni havalimanları inşa etmek,

• Hava taşımasında hizmet kalitesinin ve taşıma güvenliğinin arttırılmasını sağlamak

• Hava taşımasında AB müktesebatına uyumu sağlamak,

• Uzun mesafe kara yolu yük taşımasının hava taşımacılığına kaymasını sağlamak,

• Özel hava kargo şirketlerini teşvik etmek hedeflenmektedir.

Lojistik sektöründe;

• Komşu ülkelerle lojistik ilişkiler geliştirmek,

• Lojistik köyler kurmak ve yaygınlaştırmak,

• Global lojistik ağları ile ortak çalışmaları desteklemek,

• Taşımacılıkta ve lojistikte bilgi sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırmak,

• Performans kriterleri belirlemek ve ölçümleme yapmak,

• Kamu ve özel sektörün verimli lojistik hizmetler vermesini sağlamak,

• Kalkınmada öncelikli bölgelerde lojistik yatırımlarını arttırmak,

• Gümrüklerdeki işlemlerde basitleştirme sağlamak,

• Lojistik köylerde ve merkezlerde katma değerli hizmetlerin verilmesini teşvik etmek,

• Taşımacılık ve lojistik konularında eğitim, yayın ve araştırma projelerini desteklemek,

• Çağdaş bilişim ve teknolojilerin uygulanmasını desteklemek,

• Yabancı sermayenin lojistik sektörüne girişini teşvik etmek,

• Sektörel verimliliği arttırmak için çalışmalar yapmak,

• Lojistik alanında birlikte çalışan kamu ve özel sektörün eşgüdümünü sağlamak,

• Lojistik sektörünün eğitim ihtiyacını belirlemek ve bu konuda aksiyon planları yapmak,

• "Lojistik Bilgi Sistemleri"nin kullanımını yaygınlaştırmak,

• Taşımacılık ve lojistik sektörü için ara eleman yetiştirmek,

• Lojistik faaliyetlerin Anadolu'ya da yayılmasını teşvik etmek,

• Taşımacılığı hızlandırmak amacıyla e-belge uygulamasını başlatmak,

• Gümrük otomasyon sistemi ile lojistik şirketlerinin bağlantısını sağlamak,

• Gümrüklerde beklemeyi önleyecek hızlı kontrol sistemlerini geliştirmek,

• Lojistik hizmetlerle ilgili iş standartları oluşturmak ve uyumu sağlamak,

• Organize sanayi bölgelerinde küçük lojistik merkezler oluşturmak,

• KOBİ'lere KOSGEB kanalı ile lojistik destek sağlamak,

• "Serbest Bölge Kanunu" kapsamı içine, lojistik şirketleri de dâhil etmek,

• "Gümrük" ve "Serbest Bölge" Kanunlarımızın AB müktesebatına uyumunu sağlamak,

• Geri dönüş lojistiği ve yeşil lojistiği desteklemek,

• Kamu kuruluşlarının lojistik hizmetlerinin dış alımla temin edilmesini sağlamak,

• Lojistik sektörüne giriş kurallarını ağırlaştırmak ve ölçek altyapısını gündeme getirmek,

• Kent içi depo kirliliğini ve bundan kaynaklı verimsizlikleri önleyici tedbirler almak,

• Kent planlamaları yapılırken, lojistik odakların kent dışına alınmasını zorunlu hale getirmek,

• Lojistik mesleği ile ilgili iş standartlarının oluşturulmasını sağlamak,

• Lojistik projelere, tezlere ve araştırmalara destek vermek,

• Uluslararası konferans ve eğitim çalışmalarına katılımı teşvik edici tedbirler almak,

• Lojistik eğitiminde sertifikasyona geçilmesi sağlamak,

• Ulusal lojistik planlama için "Lojistik Üst Kurulu" kurmak,

• Meslek içi ara eleman eğitimini teşvik etmek,

• Depo ve dağıtım merkezleri için asgari standartlar oluşturmak,

• Ambalaj standartlarını oluşturmak ve zorunlu hale getirmek,

• Afet lojistiği planlaması yapmak hedeflenmektedir.

Hatay ve Osmaniye için hazırlanacak olan Lojistik Mastır Planı'nda bu ulusal stratejiler dikkate alınmıştır. Çalıştaya görüş veren kurum ve kişilerin ihtiyaçları ise ulusal uzun dönemli ihtiyaçlarla kıyaslandığında daha çok iyileştirmeye yönelik bölgesel taşımacılığın sorunlarının çözümü için geliştirilmiş kısa dönemli bölgesel taşımacılık hedeflerini içerdiği görülmektedir.

Küresel, AB ve milli stratejiler çerçevesinde Mastır

Plan stratejileri de belirlenmiş ve çalıştay kapsamında bu stratejiler bölge paydaşlarının görüşlerine sunulmuştur. Bölge paydaşları ile görüşmeler sonucunda elde edilen kentsel stratejiler ana hatları ile önem sırası aranmaksızın; İskenderun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı'nın yük taşımacılığı da ele alınarak yeniden hazırlanması, şehrin bir metropol haline gelmesi ile çok merkezli bir yapıya geçişinin planlanması, kent içindeki lojistiğin dışarıya taşınması, İskenderun şehir içi ulaşım mastır planının hazırlanması ve kent içinden geçen E5 kara yolu üzerindeki trafik yükünün çevre yoluna kaydırılmasıdır.

İskenderun Limanı'na ilişkin stratejiler ise; liman giriş ve çıkışındaki trafiğin rahatlatılması, Akdeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmesi, Gümrük İdaresi'nin, liman ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışmasının sağlanması, liman içindeki kargo elleçlemelerinin liman dışına alınması, limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipmanların sağlanması ve liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyumun sağlanmasıdır.

Bunların yanında kara yolu taşımacılığında; raylı sistem yolcu taşımacılığının sağlanması ile kara yolunun rahatlatılması ve E5 kara yolu altyapısının iyileştirilmesi, demir yolu taşımacılığında; İskenderun'a gelen demir yolu altyapısının çift ray olarak iyileştirilmesi, özel lokomotiflerin alınarak işletilmesinin serbest bırakılması, Ro-La taşımasının projelendirilmesi ve uygulanması, Hatay ve Osmaniye'deki demir yollarının kapasite, hat, vagon ve ekipman bakımından eksiksiz hale getirilmesi, elektrikli lokomotif kullanımının sağlanması, İskenderun - Adana - Mersin Hattı projesinin hızlandırılması ve İskenderun - Antakya demir yolu hattının inşa edilmesi, deniz yolu taşımacılığında; bölgede tersane yapımının teşvik edilmesi ve kısa mesafe deniz taşımacılığında İskenderun'un merkez haline getirilmesi, hava yolu taşımacılığında ise Hatay Havaalanı'nın yük elleçlemeye uygun hale getirilmesi hedeflenmektedir.

Lojistik sektörüne ilişkin hedefler ise aşağıda sıralanmaktadır.

- Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.
- Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölümler açılmalıdır.
- Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir.
- Lojistik Danışma Merkezi 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.
- Bölgeye 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.
- Mustafa Kemal Ünversitesi'nde ve Yüksek okullarda Lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
- Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.
- Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir.
- Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.

Gerek çalıştay 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 mastır plana temel teşkil edecek stratejiler olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, önerilen yerel stratejilerin içinden rastlantısal örnekleme ile 40 adedi çekilmiş ve Hatay ve Osmaniye illerinden de lojistik sektöründe çalışan çalıştay katılımcıları tarafından önem sıralaması yapılmıştır. 18 Mart 2011 Cuma günü yapılan çalıştaya katılanların listesi ise Ek 6'da verilmiştir.

55 kişilik bir katılımla yapılan sıralama çalışmasında şu sonuçlar elde edilmiştir (1-40 arasında en önemliden en önemsize puanlama; 1:En önemli, 40: En önemsiz).

Tablo 36. Strateji Toplantısı Sonuçları

Önem Sıralaması	**Hatay ve Osmaniye Bölgesi İçin Strateji Önerileri**
1	İskenderun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi "Lojistik Köy" kurulmalıdır
2	Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan İskenderun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
3	İskenderun Limanları giriş ve çıkış trafiği rahatlatılmalıdır.
4	İskenderun şehir içi ulaşımı mastır planı hazırlanmalıdır.
5	Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir.
6	Şehrin artık bir metropol(anakent) haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim planlanmalıdır.
7	Lojistik köy planlaması yapılırken çevre yönetim sistemi de düşünülmelidir.
8	Gümrük İdaresi'nin, liman ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışması sağlanmalıdır.
9	İskenderun'a gelen demir yolu ve sinyalizasyon altyapısı iyileştirilmelidir.
10	Akdeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir.
11	Kara yolu trafiğini rahatlatacak raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi genişletilmelidir.
12	İskenderun ve Osmaniye'deki demir yolları kapasite, hat, vagon, ekipman olarak eksiksiz hale getirilmelidir.
13	Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman sağlanmalıdır.
14	Mersin-Adana-Antakya kara yolları iyileştirilmelidir
15	Demir yollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır.
16	Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir.
17	Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır..
18	Samsun İskenderun Demir Yolu Hattı Projesi hızlandırılmalıdır
19	İskenderun E5 kara yolunun araç trafik iyileştirilmeli, sinyalizasyon düzeltilmelidir.
20	Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır.
21	Ro-La taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır.
22	Lojistik Danışma Merkezi kurulmalı ve sektöre destek vermelidir.
23	Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir.
24	Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır.
25	Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölümler açılmalıdır.
26	Hatay'a üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için, bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır.
27	Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır.
28	İlçelerde tarımsal amaçlı depolar ve soğuk hava tesisleri kurulmalıdır.
29	Hatay Havaalanı, yük elleçlemeye uygun olarak genişletilmelidir.
30	Kısa mesafe deniz taşımacılığı için İskenderun merkez haline getirilmelidir.
31	Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir.
32	Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır.
33	Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır.
34	Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir.
35	Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır.
36	İskenderun-Antakya Demir Yolu Hattı inşa edilmelidir.
37	Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir.
38	DOĞAKA ve KOSGEB'in lojistik sektörüne destekleri arttırılmalıdır.
39	Mustafa Kemal Üniversite'nde, lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır.
40	Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır.

Strateji toplantısının katılanları tarafından yapılan değerlendirmede şu konular önem sırasına göre belirlenmiştir. Bu stratejiler "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı"nın ana hedefini oluşturmaktadır. Bu startejilerin karşılanması konusunda yapılması gereken çalışmaları kapsamaktadır. Şöyle ki;

1. sırada yer alan "İskenderun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi (Lojistik Köy) kurulmalıdır." en çok öne çıkartılan hedeftir. Mastır Plan'da İskenderun'da kurulması planlanan bir lojistik köyün öncelikle beklentileri karşılayacağı görülmektedir. Lojistik Mastır Planın en önde gelen beklentisi olarak ele alınacaktır.

2. sırada "Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan İskenderun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır". Yukarıda yer alan nazım planda lojistik köyün yer alacağı alanın da göz önüne alınarak kent planının yeniden gözden geçirilmesi yerinde olacaktır.

3. sırada yer alan "İskenderun Limanları giriş ve çıkış trafiği rahatlatılmalıdır". stratejisi liman hizmetlerinin rahatlaması, limanların şehir trafiğini olumsuz etkilememesi açısından önemlidir. İskenderun TCDD limanının şehrin içinde kalması, OSB bölgesindeki sanayicilerin kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla OSB içinde inşa ettikleri limanlar da hem organize sanayi bölge trafiğini hem de aynı yola çıkış yapan araçların E5 üzerindeki yoğun trafiği olumsuz etkilemektedir. Liman trafiğinin ayrı bir yolla çevre yoluna bağlanması düşünülmelidir.

4. sırada "İskenderun Şehir İçi Ulaşımı Mastır Planı hazırlanmalıdır." beklentisi yer almaktadır. Şehir planlarının yapımı sırasında yolcu taşımacılığının öne çıkartılması, şehir yaşamını olumsuz etkileyecek olan yük taşımasının veya lojistik odaklar arasında ilişkilerin düşünülmemesi yapılan planları kısa sürede değişmeye zorlamaktadır. Bu konuda İskenderun Belediyesinin yapacağı çalışma önem kazanacaktır.

5. sırada yer alan "Kent içinde kalan lojistik birimler şehir dışına transfer edilmelidir." tüm kent planlamalarında üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. Şehirlerin büyümesiyle geçmişte şehir dışında konuşlanan tır parkları, antrepolar, depolara, aktarma merkezleri, kaller ve borsalar şehrin genişlemesi ile şehir dışında lojistik köy veya merkezlerle irtibat kurulacak şekilde yeniden planlanmak durumundadır.

6. sırada "Şehrin artık bir metropol/anakent haline gelmesi nedeniyle çok merkezli bir yerleşim" startejisi yer almaktadır. Şehirlerde genellikle şehrin bir tarafı konut yerleşimine diğer tarafı sanayi ve ticarete ayrılmaktadır. İskenderun, Samsun, Mersin gibi denizle kısıtlanmış şehirlerde bu yerleşim, şehrin ana arterinin üzerinde, trafik yoğunluğuna neden olmakta ve şehrin içinde kalmış olan limanların ve bazı OSB'lerin yük trafiğini zorlaştırmaktadır. Konut yerleşimi şehrin tek tarafında atılan sanayi ve ticari yapıya da kaynak olacak şekilde yaygınlaştırılmalıdır.

7. sırada "Lojistik köy planlaması yapılırken çevre yönetim sistemi de düşünülmelidir." maddesi bulunmaktadır. Günümüzde yaptığımız her işin çevreye olan etkisi düşünülmeli ve yaratacağı olumsuzluklar minimize edilmelidir. İskenderun Lojistik Köyü, Osmaniye Lojistik merkezi ve Antakya Lojistik Merkezi bu anlayış çerçevesinde planlanacaktır.

8. madde ise "Gümrük İdaresi'nin, liman ile hızlı ve uyumlu bir şekilde çalışması sağlanmalıdır." şartını ortaya koymuştur. Limanlar yük trafiğinin miktarı ile verimlilik kazanmaktadır. Bu hız gemilerin hızlı yüklenmesi ve boşaltılması ile liman içinde yüklerin olabildiği kadar kısa sürede liman dışına çıkartılması veya gemilere transferi ile sağlanabilir. Bu zorunluluk da liman içinde yer alan gümrük idarelerinin proaktif, kolaylaştırılmış formalitelerle çalışmasını gerektirmektedir.

9. madde "İskenderun'a gelen demir yolu ve sinyalizasyon alt yapısı iyileştirilmelidir." talebini getirmektedir. Bu talebin temelinde geçmişte TCDD tarafından verilen altyapı hizmetlerinin geliştirilmesi yatmaktadır. Demir yolu hattının sinyalizasyonun elden geçirilmesi, trenlerin hareketinin beklemeye yol açmadan hızlı bir şekilde sağlanması önem kazanmaktadır.

10. madde "Akdeniz'e gidecek tırlar için ayrı bir bekleme alanı organize edilmelidir." demektedir. İskenderun Limanlarında programlı bir Ro-Ro trafiği bulunmamaktadır. Mersin Limanı'nda olduğu gibi Doğu Akdeniz'de İskenderun'un bir Ro-Ro yükleme ve boşaltma noktası olması gerekmektedir. Bunun sağlanması da liman hizmetleri içine Ro-Ro hizmetlerinin eklenmesi, hat bağlantılarının yapılması, yükleme alanlarında TIR park edecek alanların geliştirilmesi ile sağlanacaktır. İnşa edilecek olan Lojistik Köy bu amaca hizmet edecektir.

11. madde "Kara yolu trafiğini rahatlatacak raylı sistem yolcu taşımacılığı projesi genişletilmelidir." hedefini ortaya koyarak şehrin kuzey bölgesindeki tesislere, inşa edilecek olan Lojistik Köye raylı sistem yolu taşımasını ön görmektedir. E5 üzerindeki trafik yükünü de azaltacak bu çalışma şehir içinde hem yolcu hem yük taşımasını hızlandıracaktır.

12. maddede yer alan "İskenderun ve Osmaniye'deki demir yolları kapasite, hat, vagon, ekipman olarak eksiksiz hale getirilmelidir." görüşü ile ülkemizin demir yollarının geliştirilmesine ayırdığı kaynağın dağılımında bu bölgenin de pay almasını ön görmektedir. Rayların çift hat olması, arada elleçleme istasyonlarının yapılması, ekipmanların yenilenmesi ve arttırılması hedefler içinde yer almaktadır.

13. madde "Limanda tüm yükleri elleçleyecek ekipman sağlanmalıdır." denmektedir. Bu talep, TCDD li-

manına yıllarca altyapı ve elleçleme ekipmanları açısından yatırım yapılmamış olmasından kaynaklanmaktadır. Ekipman eksikliği veya yetersizliği birçok geminin İskenderun yerine Mersin Limanı'na kaymasına hatta bölgede yeni iskelelerin inşa edilmesine yol açmıştır. İskenderun Limanının özelleştirilme ihalesinde kazanan firma olan Limak A.Ş. nin bu konuda ciddi bir altyapı ve ekipman yatırımı yapacağı bilinmektedir.

14. madde "Mersin-Adana-Antakya kara yolları iyileştirilmelidir." görüşünü ortaya koymaktadır. Her ne kadar bu hat bir otoyolla bağlı da olsa bu otoyollardan yük merkezlerine olan çıkışlar yetersizdir. Çıkışlar yolcu trafiği göz önüne alınarak planlanmış ve liman, OSB gibi birimlere ulaşım doğrudan sağlanamamıştır. Bu ilave alt yapıların da TCK tarafından planlanması ve inşa edilmesi yararlı olacaktır.

15. madde "Demir yollarında elektrikli lokomotif kullanımı sağlanmalıdır." ifadesini ortaya koymuştur. Gerek hız artması gerek kullanım kolaylığı ve yenilenmesi açısından çevreyi rahatsız etmeyen elektrikli lokomotiflerin bu hatta kullanılması da teşvik edilmelidir.

16. maddede ise "Lojistik Köy'de, transit yüklerin depolanabileceği büyüklükte yapılar/depolar inşa edilmelidir." görüşü yer almıştır. Lojistik Köyler bölgedeki depolama ihtiyaçlarını karşılayacak ve bunu gelecek 25-30 yıl için sağlayacak birimlerdir. Bu nedenle geniş ve çağdaş depo alanlarının inşa edilmesi transit yüklerde de paketleme, ayrıştırma, kolileme gibi hizmetlerin verilmesine olanak sağlayacak, katma değer yaratacaktır.

17. madde "Liman içindeki kargo elleçlemeleri liman dışına alınmalıdır." görüşü liman işletmelerinde önemli bir noktadır. Limanların öncelikle yük transferinin hızlanması gerekir politikası çerçevesinde liman içinde depo yapılması hem maliyetlerin yüksek olması hem de depoların liman aktivitelerini olumsuz etkilemesi açısından tercih edilmemektedir. Bu operasyonların birer intermodal terminal olan liman bağlantılı lojistik köylerde yapılması önemlidir. .

18. madde "Samsun-İskenderun Demir Yolu Hattı Projesi hızlandırılmalıdır." Türkiye'nin ana stratejilerinden biri olan kuzey-güney yük koridoru oluşturulması politikasının gereğidir.

19. madde "İskenderun E5 kara yolunun araç trafiği iyileştirilmeli, sinyalizasyon düzeltilmelidir." konuludur. Şehrin hem şehir içi hem de şehir dışı trafiği büyük oranda bu yoldan sağlanmaktadır. Bu yol üzerinde yol genişletilmesi, çevre yolu bağlantısı, sinyalizasyon, yan bağlantı yolları köprüleri gibi çalışmaların İskenderun Belediyesi tarafından yerine getirilmesi gereklidir.

20. madde "Liman işlemlerinde devlet kurumları arasındaki uyum sağlanmalıdır." görüşünü belirtmektedir. Limanda işlem gören gemilerin giriş, çıkış IPS, güvenlik, atık alma, vs. işlemlerinin bir sistem içinde ve zaman kaybetmeden gerçekleştirilmesi önemlidir. Liman işlemleri için görev almış olan kurumların tek başvuru ile bu hizmetleri sağlaması yararlı olacaktır.

21. madde "Ro-La taşıması projelendirilmeli ve uygulanmalıdır." demektedir. Bu madde 10.maddede ele alınmış ve beklenti olarak ortaya konulmuştur.

22. madde "Lojistik Danışma Merkezi kurulmalı ve sektöre destek vermelidir." olması gerektiği yerden daha aşağıda yer almaktadır. Lojistiğin, bölgede kurulacak tesislerle birlikte katma değer yaratması ancak bilinmesi ile gerçekleşecektir. Bu süreç içinde her türlü desteğe cevap verecek bir lojistik danışma merkezi Mastır Plan'da yer almıştır.

23. maddede "Bölgede tersane yatırımları teşvik edilmelidir." görüşü yer almaktadır. Bölgenin bir demir çelik merkezi olması, deniz ulaşımının kolaylığı, gelişmeye açık olması limanların ve iskelelerin yer alması doğal olarak tersane projelerini hatta gemi akım onarım çalışmalarını gündeme getirmektedir. Bölgede gelişen tersane yatırımları ile çok sayıda geminin bölgeye gelmesi mümkün olacaktır.

24. madde "Özel lokomotif alımı ve işletilmesi serbest bırakılmalıdır." görüşünü içermektedir. Bu da bir milli politika olarak Ulaştırma Bakanlığımız bünyesinde geliştirilmektedir. TBMM'ye yollanmak üzere olan demir yolu taşımacılığını içeren kanunda lokomotif kullanımı da serbest kalacaktır.

25. madde de "Lojistik sektörü ara elemanlarının yetiştirileceği okullar/bölümler açılmalıdır." stratejisi bulunmaktadır. Lojistik, yeni gelişen bir sektör olarak yetişmiş insan gücüne gereksinme duymaktadır. Lojistik sitemlerde görev yapacak her seviye elemanın yaptığı işin eğitimini almış olması tercih nedenidir. Bu amaçla akademik kuruluşlar, dernekler ve odalar, özel kuruluşlar hatta sektör şirketleri öncelikle ara eleman yetiştirilmesi konusunda kendi görevlerini planlamalı ve yapmalıdır.

26. maddede "Hatay'a üreticilerin ve lojistikçilerin yatırım yapması için, bir tanıtım ajansı oluşturulmalıdır." demektedir. Bölgede lojistiğin gelişmesi ancak bölgede yaratılacak olan lojistik hizmet potansiyelinin limanlar, demir yolları, lojistik köy ve lojistik merkezlerle öncelikle ülke kamuoyuna, daha sonra uluslararası kamuoyuna tanıtılması ile sağlanabilir. Bu amaçla bir tanıtım ajansı kurulmalı ve bölgenin lojistik olanaklarının başarı ile tanıtılacağı programlar, ziyaretler, toplantılar düzenlenmelidir.

27. madde "Lojistik Köy inşaatından sonra, şehre kamyon ve tır girişi kısıtlanmalıdır." görüşünü içermektedir. Bu maddenin zoraki uygulamalarla değil inşa edilecek olan lojistik köyde depo, tır parkı gibi olanakların sağlanması ile gerçekleşeceği kesindir. Bu süreç içinde şehir içi girişlerine belli saat limitleri tanınması yararlı olacaktır.

28. madde "İlçelerde tarımsal amaçlı depolar ve

soğuk hava tesisleri kurulmalıdır." görüşü ile Hatay ve Osmaniye illerinde geniş bir tarımsal üretim olduğunu hatırlatmaktadır. Bölge il ve ilçelerinde toplanan tarım ürünlerinin küçük araçlarla hal birimlerine gelmesi taşımayı pahalı hale getirmektedir. Olması gereken şey, bu merkezlerde soğuk hava depoları kurarak tarım ürünlerini ikinci bir elleçleme zorunluluğundan kurtarıp doğrudan tüketime ulaşımını sağlamaktır.

29. madde bir isteği ortaya koymaktadır. "Hatay Havaalanı, yük elleçlemeye uygun olarak genişletilmelidir." görüşü ile yeni hava alanında yük elleçleyecek birimlerin de oluşturulmasını talep etmektedir. Havaalanı işletme kurumları ve lojistik şirketler ile görüşülmesini ve özel sektör işletmeciliği yapacak bir kurumun bu isteği gerçekleştirmesini ön görmektedir.

30. madde olarak ülkemizde geliştirmemiz gereken bir konu gündeme gelmiştir. "Kısa mesafe deniz taşımacılığı için İskenderun merkez haline getirilmelidir." görüşü İskenderun için doğrudur. Bu bölgeye gelen gemilerin daha küçük gemilere yüklerini aktarması ve kısa mesafede küçük gemilerle deniz taşıması yapılması yerinde olacaktır.

31. madde "Öğrencilerin yarı zamanlı çalışacakları eğitim sistemine geçilmelidir." demektedir. Lojistik, hem teorik hem pratik bilginin birlikte uygulandığı bir iş koludur. Bunun sağlanması amacıyla meslek lisesi ve iki yıllık meslek yüksek okulu eğitimlerinin yarı zamanlı olarak iş yerlerinde yapılması faydalı olacaktır. Bu da lojistik eğitim konusunda ele alınacaktır.

32. maddede "Lojistiğin geliştirilmesi için bölgesel gelişim planı hazırlanmalıdır." görüşü ifade edilmiştir. Bu konuda kurulacak olan lojistik danışma merkezi bu amaca dönük çalışacaktır. Bölgedeki kuruluşların da Avrupa Birliği ve Kalkınma Ajansı'nın fonlarının kullanılacağı projeler yapmaları yerinde olacaktır.

33. madde "Kentteki kargo firmaları da lojistik köy içinde çalışmalıdır." koşulunu ortaya koymaktadır. Bu çerçeveden Lojistik Köy içinde kargo firmaları için aktarma merkezi kurulması da gündeme alınmalıdır. Böylece büyük araçlarla yapılan şehirlerarası kargo taşımasının şehir iç trafiğini olumsuz etkilememesi sağlanmalıdır.

34. maddede "Sektördeki küçük ölçekli firmaların birleşmeleri desteklenmelidir." açıklaması yer almaktadır. Gerek benzer işleri yapan şirketlerin kaynaklarının ve potansiyellerinin verimli kullanılması amacıyla, gerekse de farklı işleri yapan firmaların hizmet çeşitlemesi amacıyla yan yana gelip birlikte çalışması önemlidir. Bu konuda da öneriler ve pilot uygulama Mastır Plan'da yer almaktadır.

35. madde yine bir eksiği ortaya koymaktadır. "Lojistik faaliyetlere uygun araştırma projeleri hazırlanmalıdır." görüşü ile üniversitelerde hazırlanan tezlerin, verilen ödevlerin sektör firmaları ile iş birliği yapılarak verilmesi sektör-akademi yakınlaşmasını sağlaması amacıyla önem kazanmaktadır.

36. madde "İskenderun-Antakya Demir Yolu Hattı inşa edilmelidir." görüşünü içermekte olup gerilerde yer alan bir strateji olarak ortaya konmaktadır. Acil bir ihtiyaç olmadığı görülmektedir; ancak İskenderun bölgesinin gerek liman gerek üretim kapasitesi açısından doluluğa ulaşmasıyla birlikte gündeme gelmesi söz konudur. Mevcut durum bölümünde de belirtildiği gibi TCDD'nin bu konuda araştırmalar yaptığı ve ileride gerekliliği ortaya konması koşuluyla İskenderun ve Antakya arasında Belen Dağı'nın 15 km'lik bir tünelle geçilerek her iki bölgenin, hatta Suriye ve güneyi bağlantısının sağlanması da hedefler arasındadır.

37. madde "Depolarda yazılım kullanımı öğretilmeli ve teşvik edilmelidir." olarak lojistik köyde inşa edilecek olan depolama tesislerinde yazılım kullanılmasının ön görülmesini ortaya koymaktadır. Kurulacak olan Lojistik Danışma Merkezi bu amaca hizmet edecek ve depolarda yazılım kullanımını teşvik edecektir.

38. madde "DOĞAKA ve KOSGEB'in lojistik sektörüne destekleri arttırılmalıdır." görüşü ile Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı'nın bu çalışmada olduğu gibi bölgede lojistik konusunda yapılacak çalışmaları desteklemesi ve öncülük etmesi istenmektedir. Bölgede geliştirilecek olan tüm sektörler ve yapılacak olan tüm yatırımlar için lojistik katma değer sağlayacak bir iş kolu olarak gereklidir.

39. madde "Mustafa Kemal Üniversitesi'nde, Lojistik lisans ve yüksek lisans eğitimleri başlatılmalıdır." ise çok geride değerlendirilmiştir. Bu üniversitede lojistik konusundaki çalışmaların yeni başlamış olması, yetersiz olması ve tanıtımının yapılmaması nedenlerinden dolayı bir ihtiyaç olarak en son sırada yer almaktadır. Lojistiğin ancak eğitimle desteklenen iş tecrübesine bağlı hizmet veren bir iş kolu olarak ele alınması, sektörde görev yapan profesyonellerin eğitime katkı vermek amacıyla üniversite ve yüksek okullarda ders vermesi bu konuda çözüm olacaktır.

40. madde "Meslek ve Anadolu Meslek Liselerinde lojistik ara eleman eğitimi planlanmalıdır." stratejisi ile Lojistik sektöründe görev yapacak depo elemanı, sürücü, ekipman kullanan elemanların, liman görevlilerinin, bilgisayar operatörlerinin, paketleme elemanlarının meslek liselerinde eğitilmelerini ve sektöre yaptıkları işi bilerek gelmelerini kapsamaktadır. Bu da Mastır Plan'da ele alınmıştır.

4.6 İş Potansiyeli

4.6.1 Giriş

TR63 Bölgesinin lojistik potansiyeli bölgenin GSMH'si ile ölçülmektedir. Küçük ölçekli işletmelerin bulunduğu, katma değeri düşük ve el işçiliği az olan sanayi üretimin bulunduğu, tarıma dayalı üretim yapılan bölgelerde lojistik potansiyel, Dünya Bankası tarafından bölge GSMH'sinin %12-13'ü olarak belirlenmektedir.[33]

Yine yapılan araştırmalarda bölgenin depolama kapasitesi kişi başına m^2 olarak belirlenmektedir. Bu alan ülkenin lojistik potansiyeline ve kişi başına düşen GSMH'si ile orantılıdır. ABD için kişi başına düşen ortalama depolama alanı 42 ft^2 (yaklaşık 4 m^2) olarak ölçülmüştür.[34]

Kişi başı gayrisafi milli hâsıla ise ABD için 47.284 dolar, Türkiye için 12.399 dolar olarak verilmektedir.[35]

Türkiye için kişi başı depo ihtiyacı 1 m^2 olarak öngörülmektedir. Bu oran bölgedeki lojistik odakların, OSB, sanayi sitesi gibi yapıların doluluk oranlarının %85'e ulaştığı kesimler için geçerlidir. Doluluk oranlarının düşük olduğu bölgelerde üreticiler kendi iş yerlerinin bir bölümünü depo olarak kullanmakta ve lojistik olarak katma değer yaratacak dış kaynak olarak çalışan 3PL depoları bu bölgelerde gelişmemektedir. Üreticilerin üretim kapasitelerinin artması ile üretim tesislerindeki depo alanları dışarıya çıkartılmakta ve fabrika içi alanlar üretime ayrılmakta ve harici depo talebi gündeme gelmektedir.

Antakya, İskenderun ve Osmaniye'de bulunan OSB'ler henüz ilk yapılanma dönemini yaşamaktadır ve bu işletmelerde harici depo talebi ortaya çıkmamıştır. Bundan dolayı bölge depolama potansiyeli hesaplanırken gelişmiş OSB yapılarında üretime destek veren giriş lojistiğinde kullanılacak harici depolama operasyonu ihtiyacı doğmamaktadır. İskenderun Lojistik Köyü hesaplarında, Osmaniye'nin potansiyel çalışmasında depolama ihtiyacı, değerlendirme kapsamı dışında tutulmuştur. Buna karşılık İskenderun Lojistik Köyü hammadde ve yarı mamulün konteynerle taşınmasında, ürünlerin yine ülke dışına ihracı sırasında bu ihtiyaç gündeme gelecektir.

Bölge sanayicileri arasında bu proje için DOĞAKA'nın desteği ile yapılan bir araştırmada önemli bir talep ortaya çıkmamıştır. İskenderun Limanı'nda kurulacak olan Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi çalışmasında da küçük bir talep alınmış ve aşağıda kapasite çalışmasında nazarı dikkate alınmıştır.

Antakya ve Osmaniye gibi iki merkezde tüketime dönük depolama talebi ise henüz zincir mağazaların yeni yeni yaygınlaşması, olanların ölçeklerinin küçük olması, bölgede lojistik hizmet verecek firmaların bulunmaması nedeniyle bir depolama kapasitesi ortaya çıkmamaktadır. Yurt içi taşıma ile ilgili olarak tüketim malzemelerinin tüketiciye ulaşması konusunda bölgede bulunan küçük ölçekli bayi ve distribütörler kendi işlettikleri depolarda küçük ölçekli çalışmaktadır. Kendi araçları ile yapılan mikro dağıtım da bölgedeki illerde bir 3PL lojisitk hizmetinin verilmesini sağlamayacak kadar küçük kalmaktadır.

İskenderun'da ise OSB'nin artık olgunluğa ulaşması ve limanın özelleştirilmesi ile konteyner ağırlıklı bir yatırım planı yapılmış olup özellikle bu bölgede bir lojistik köy ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Bu nedenle potansiyel analizinde İskenderun içinde inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi temel alınmıştır. İskenderun'da zincir mağazaların sayısının artmakta olması, yeni alışveriş merkezlerinin devreye girmesi ve gelecekte İskenderun ilçesinin Doğu Akdeniz bölgesi için zincir mağazaların aktarma istasyonu gibi çalışacak olması, bir potansiyelin olacağını ortaya koymaktadır. Tüm Türkiye'de olduğu gibi zincir mağazalar da bu ile önce kendi koltuk ambarı şeklinde çalışacak depolarını açmakla çalışmaya başlamaktadırlar. Bölgenin diğer illerindeki tüketimin artması, zincir mağaza sayılarının çoğalması ile 3PL lojisitk firmaları devreye girecekler ve bu odaklara yapılacak olan dağıtımlar büyük ölçekli modern depolarda konsolide edilecektir. Bu amaçla lojistik köyün kullanılması göz önüne alınacaktır.

İskenderun'un potansiyeli ve bu amaçla inşa edilecek olan lojistik köyün kapasitesi belirlenmek durumundadır.

4.6.2 Lojistik Köy Kapasite Çalışması

Hatay ve Osmaniye illerinde yapılan kapasite belirleme çalışması iki farklı şekilde doğrudan talep alınması ile başlamıştır. Bu talepler bölgenin teorik potansiyeli ile karşılaştırılmış ve İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin ilk yatırım ölçeğine ulaşılmıştır.

Teorik potansiyel İskenderun'un hinterlandında GSMH ile doğrudan orantılıdır. TUİK illere göre GSYİH hesaplamasını 2001 yılından beri yapmamaktadır. (2010 yılı sonunda çıkması beklenen rapor henüz yayınlanmamıştır.) Bu nedenle 1987-2001 arasında TUİK tarafından yapılan ve illerin GSYİH'sinin ülke GSMH'sine pek fazla değişmeyen oranları temel olarak alınmıştır.

33 Responding to global logistics trends with a National Logistics Strategy, Bangkok, January 2007 Paul Amos, Transport Advisor World Bank, Washington DC

34 Warehouse Demand and Path of Goods Movement, Glenn R. Mueller & Andrew G. Mouller, Journal of Real Estate Portfolio Management

35 http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP)_per_capital

Tablo 37 TR63 illerindeki GSYİH / Türkiye GSMH (yüzde)[1]

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Hatay	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,7	1,6	1,6
Osmaniye												0,3	0,3	0,3	0,3

1 TUİK illere göre GSYİH tablosu

Bu tabloya göre, TR63 illerindeki GSYİH/ Türkiye GSMH oranları arasından;

Hatay için %1,6

Osmaniye için %0,3 oranları varsayımlarımıza temel olarak kabul edilecektir.

Yine TUİK rakamları bize toplam GSYİH'mizin, 2010 yılı için 734 milyar 929 milyon dolar olduğunu göstermektedir.

Bu bilgiler çerçevesinde 2010 yılı GSYİH;

- ✓ Hatay için 1,2 milyar dolar
- ✓ Osmaniye için yaklaşık 225 milyon dolarlık bir değer ortaya çıkmaktadır.

Türkiye için varsayılan Lojistik potansiyelimizin orta büyüklükteki iller için GSMH'nin %13'ü olduğu bilinmektedir. Bu varsayım ile iki ilimizin lojistik sektörü potansiyelleri:

- ✓ Hatay için 156 milyon dolar
- ✓ Osmaniye için 29 milyon dolar

olarak hesaplanmaktadır.

İller için belirlenen lojistik potansiyelin pazar haline gelmesi bir dış kaynak işlemidir. Yani firmaların kendi yapmakta oldukları depolama, taşıma, envanter yönetimi, stok maliyeti ve iletişim işlemlerini üçüncü şahıslara devir yapmaları lojistik pazarını oluşturmaktadır. İlk bölümde de açıklandığı gibi, Türkiye'de yapılan araştırmalar ülkemizin toplam lojistik potansiyelinin %40'ının pazar haline gelmiş olduğunu ve lojistik şirketlere iş kapasitesi olarak açıldığını değerlendirilmektedir.

Lojistik Pazar oranı illerin ekonomik gücüne, üretim ölçeklerine, ihracat potansiyellerine göre değişmektedir.

Nüfusu 1.000.000 altında olan ve KOBİ ölçeğinin yaygın olduğu iller için bu oranın %15

Nüfusu 1.000.000-2.000.000 olan iller için %25

Nüfusu 2.000.000-5.000.000 olan iller için %35

Bunun ötesindeki iller için ise %40 olduğu var sayılmaktadır.

Bu çerçeveden baktığımızda Hatay ve Osmaniye'de lojistik pazar büyüklüğü şu değerlere ulaşmaktadır:

- ✓ Hatay için pojistik pazar potansiyelin %25'i olup 39 milyon dolar
- ✓ Osmaniye için pojistik pazar potansiyelin %10'u olup 4,4 milyon dolar

Gelişmiş ülkelerde lojistik hizmetler pazarında depolama, toplam pazarın %40'ını oluşturmaktadır.[36] Gelişmekte olan ülkelerde uluslararası taşıma, demir yolu ve deniz yolu taşıması 3PL şirketler tarafından sağlanırken, depolama hizmetleri çoğunlukla giriş lojistiğinde üretici şirketlerin kendi tesislerinde, bitmiş ürün lojistiği de bayi ve distribütör depolarında gerçekleşmektedir. Depolama konusunda dış kaynak kullanımı düşüktür. Üreticiler genellikle giriş lojistiğini kendi depolarında gerçekleştirmekte ve bitmiş ürünler için 3PL firmaların tüketime yakın depolarını kullanmaktadırlar. Depolama dış kaynak kullanım oranı düşük nüfuslu illerimizde %20'ye kadar inmekte, İstanbul ilinde %35'e kadar çıkmaktadır. Hatay ilimizde %25, Osmaniye ilinde ise %20 oranında depolama hizmeti pazarı olacağı tahmin edilmektedir. Buna göre;

- ✓ Hatay için depolama pazarı 9.8 milyon dolar
- ✓ Osmaniye için depolama pazarı 880.000 dolar olarak tahmin edilmektedir.

Depolama hizmetlerinde depo maliyeti (depo kirası) toplam depolama hizmeti satışların 1/3' ünü oluşturmaktadır. Bu çerçeveden yapılan bir çalışma da her ilimizde depo cirolarını ortaya çıkartır. İllerdeki depo kiralarının bu pazar içindeki tutarı da kullanılan depoların m^2 olarak miktarını vermektedir. İller büyüdükçe, arazi fiyatları yükseldikçe, potansiyel arttıkça depoların kalitesi yükseldikçe depo kiraları artmaktadır.

- ✓ Hatay ili için depolama pazarı 3,26 milyon dolardır.
- ✓ Osmaniye için 290.000 dolar depolama pazarı görünmektedir.

Hatay için bir yıllık depo kirası yaklaşık aylık m^2 başına 2,5 dolardan 30 dolar olup maksimum 110.000 m^2 3PL tarafından işletilebilecek lojistik amaçlı depo talebi belirlenmektedir. Osmaniye için bu miktar 10.000 m^2 dir

Hatay ilinde lojistik hizmetlere uygun depo potansiyeli 110.000 m^2 olarak belirlenmektedir. Bu rakam İskenderun'daki lojistik hizmetleri verecek olan firmaların bir lojistik köydeki başlangıç talepleri olacaktır. İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi projesi bir yılı izinlerin alınması ve projelerin tamamlanması için, 2 yılı da inşaatların yapılması ve devreye alınması

36 "Supply Chain Management New Direction for develeping Economies " PSD Professional's Forum by Dr. Paul O. Roberts

için olmak üzere, 3 yıllık bir zaman gerektirmektedir. Bu zaman içinde lojistiğe ilginin aratacağı, limanların daha aktif hale geleceği, ulusal lojistik şirketlerinin İskenderun'da hizmet vermeye başlayacağı da düşünülerek, kapalı depolama alanı soğuk depolar da dâhil olmak üzere 150.000 m² olmak üzere planlanacaktır.

Osmaniye ilinde kurulması planlanan lojistik merkez için de ihtiyaç 10.000 m² görünmesine karşılık, 3 yıllık bir süre alacağı tahmin edilen inşaat süresi, Osmaniye'nin hızlı gelişmesi sonucu buradaki başlangıcı 20.000 m² ye çıkartmıştır.

Antakya'da kurulacak olan lojistik merkez de İskenderun Lojistik Köyü'nün bir parçası olarak çalışacaktır. Antakya da potansiyel olarak Osmaniye ölçeğinde düşünülmüş ve başlangıç olarak 20.000 m² ile başlanması uygun görülmüştür.

Lojistik köylerde yıllar içinde lojistiğin olumlu etkisinin görülmesi ile, ölçeklerin büyümesi ve dış kaynak kullanımının artması nedeniyle depo talebi normal nüfus artışının üzerindedir. Ekonomik büyümenin de etkisiyle depo talebi artmaktadır. Bir lojistik köyde ön görülen depolama artış oranı her 5 yıl için yıllık %1 nüfus artışı göz önüne alınarak toplamda %5, 20 yılda %20 olmaktadır. Lojistik Köy'de alan ihtiyacı ve geleceğe dönük büyüme oranları beşinci bölümde Mastır Plan içinde İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi çalışmasında detaylandırılmıştır.

4.6.3 Nüfus Oranına Göre Lojistik Köy Potansiyeli

Giriş bölümünde açıklandığı gibi, Türkiye'de bölgelerin depo kullanım miktarları için kişi başına 1 m² lik alan öngörülmektedir. Bu alana depolama amacıyla kullanılan irili ufaklı alanlar da dâhildir. Lojistik sektörünün gelişmesi sonucunda ölçekler büyümekte, küçük depolar kapanmakta veya başka amaçla kullanılmakta, OSB'ler içindeki depolama alanları bölge dışına çıkmaktadır. Bu gelişmeler ile şehirlerde yeni depo talepleri artan nüfus başına 1 m² olarak ön görülmektedir. TR63 Bölgesi içindeki iller henüz lojistik hizmetlerin oluşmaması nedeniyle mevcut depoları kullanmakta, ancak özellikle Hatay ili İskenderun bölgesinde büyük modern depo talebi başlamış durumdadır. Bu varsayımla yapılan bir çalışmada illerin şehir nüfusları temel alınarak toplam kullanılan depo oranları aşağıdaki nüfus çalışmasına göre 2009 yılı değerlerine bağlı olarak belirlenmektedir. Mevcut depoların bir süre daha eski sahipleri tarafından kullanılacağı varsayılmıştır.

2010 yılı sonu TÜİK verilerine göre Hatay'ın il nüfusu 743.439 kişidir. Bu nüfusa uyan mevcut depolama potansiyeli 740.000 m² olarak görünmektedir. Bu da gelecek 20 yıl için %20 oranında 150.000 m² yeni depo ihtiyacının olacağını öngörmektedir. Limanın yaratacağı ekonomik gelişmenin de olumlu etkisiyle bu potansiyelin artacağı tahmin edilmektedir. İlave 130.000 m²'si İskenderun'da 20.000 m²'si ise Antakya Lojistik Merkezi'nde öngörülecektir.

2010 yılı TUİK verilerine göre Osmaniye'nin il nüfusu 346.707 kişidir. Depolama kapasitesi 190.000 m²'dir. Osmaniye'de gelecek 5 yıllık nüfus artışı %10 gelecek 20 yıllık nüfus artışı %30 oranındadır. 5 yıl için %10'luk yeni depo kapasitesi öngörülmüştür. Bu oran çerçevesinde 20.000 m² lik depo talebi öngörülmektedir.

4.6.4 Hatay ve Osmaniye İllerinde Sanayici ve Lojistik Şirketler Araştırması

Bölgede lojistik depo talebinin belirlenmesi, lojistik hizmetlerin potansiyelinin ölçülmesi amacıyla bir anket çalışması yapılmıştır. Bu anket çalışması bölgedeki büyük sanayici firmalara ve lojistik sektöründe çalışan ve çoğunluğu taşımacı olan isimleri yukarıdaki bölümlerde belirtilen firmalara yollanmıştır. İskenderun'da kurulacak bir İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde yer alıp almayacakları, ihtiyaçları olursa kaç m² yer talep edecekleri sorulmuştur. Anket çalışması için DOĞAKA'nın da desteği ile İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasından, Antakya Ticaret ve Sanayi Odasından bilgiler istenmiştir.

Anket için belirlenen firma sayıları aşağıda verilmiştir.

Hatay ili 67 sanayi kuruluşu, 42 taşımacılık - lojistik kuruluşu,

Osmaniye ili 67 sanayi kuruluşu (Lojistik kuruluşu bulunmamıştır)

Bu kuruluşlardan Hatay ilinde bulunan sanayi kuruluşlarına ve nakliye kuruluşlarına Antakya Belediye Başkanlığı kanalı kullanılarak, e-posta ve faks yolu ile anketler iletilmiş ve ardından telefonla hatırlatma yapılmıştır. Osmaniye ilindeki sanayici ve taşıma kuruluşları ile ilgili anketler DOĞAKA kanalı ile iletilmiştir. İskenderun bölgesinde yapılan anket çalışmalarına da İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası destek vermiştir.

Yapılan anketlere gelen cevap oranları düşüktür ancak yine de özellikle İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde yer almak isteyen kuruluşların ankete olumlu cevap verdikleri göz önüne alınarak bazı bilgilerin kullanılabilir olduğu görülmektedir.

Anketlere cevaplar şu şekildedir;

Tablo 38. İhtisas Lojistik OSB'de Yer Almak İsteyen Kuruluşlara Yapılan Anket

İli	Anket Grubu	Anket Sayısı	Cevap sayısı
Hatay	Sanayiciler	67	14
Hatay	Taşımacılar	42	6
Osmaniye	Sanayiciler	67	7
Osmaniye	Taşımacılar	-	

Anketlerde kritik soru İskenderun'da inşa edilecek olan bir İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde ne

kadarlık depoya ihtiyacınız olacağı sorusudur. Bu soruya olumlu cevap veren firmaların isimleri ve kaç m² depo istedikleri ve gelecek beş yıl içinde toplam kaç m² depo talepleri olacağıdır. Alınan sonuçlar Tablo 127'de liste halinde verilmiştir.

Tablo 39. Lojistik Organize sanayi Bölgesinde Yapılan Anket Sonuçları

Firma Adı	ILOSB depo talebi (m²)
A	5.000
B	5.000
C	25.000
D	50.000
E	5.000
F	5.000
G	5.000
H	5.000
I	5.000
J	5.000
Toplam	**115.000 m²**

Firma isimleri anketin özelliği nedeniyle belirtilmemiştir. Projenin devamında ilk talep toplama çalışmalarında değerlendirilecektir.

Katılımı düşük olan anket çalışmasında elde edilen talep büyüklüğü yaklaşık 115.000 m² depolama alanıdır. Her firmaya en fazla iki parsel verilmesi öngörülerek kısıtlı yapılan pazar talebi araştırmasının 60.000 m²'ye çıktığı görülmüştür. Mersin'de Lojistik Mastır Planı kabulünden sonra yapılan talep toplama çalışmalarında ilk anket ile projenin tanıtımı sonrasında talebin iki misline çıktığı görülmüştür.

Diğer bir konu da lojistik köy projelerinin sadece yerel iş adamları için yapılmaması gerektiğidir. Lojistiğin inşa edilecek tesiste gelişmesi için %50 oranında yerel firmalar, %10 oranında komşu illerdeki bölge firmaları ve %30 oranında ulusal lojistik firmalarının ve %10 oranında uluslararası lojistik firmaların katılımı önerilmektedir. Bu sayede ulusal firmaların ve uluslararası firmaların bölgeye yapacakları katkı arttırılmış olacak ve bölge lojistiğinin gelişmesinde basamak olarak kullanılacaktır.

Bu durum da 150.000 m² lik depolama alanı ile başlayabileceğimiz bir potansiyel öngörmektedir. İnşa edilecek olan depo ölçeğine bağlı olarak lojistik köy'de tır park alanı, konteyner stok alanı ve demir yolu tesisi, acenta ofisleri planlanacaktır. Mastır Plan'da bu ölçekler belirlenecektir.

4.7 Altyapı, Operasyon, Yönetim, Donanım, Hizmet Veinsan Kaynakları İhtiyaçlarının Saptanması ve İmkanlarının Değerlendirilmesi

4.7.1 Giriş

Bölgesel gelişim programlarında yer alan lojistik sektörünün yayılma etkisiyle bölge sanayicisine, tüccarına, yaşayanına katkıda bulunabilmesi için lojistik hizmetlerin ölçeğinin kalitesinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla Mastır Plan dışında şu konularda da geliştirmeler yapılması gerekmektedir:

Önem sırasıyla ve kategorik olarak;

1- Bölgedeki üst düzey kamu yöneticileri lojistiği vurgulamalıdır.

2- Bölgede artacak iş kapasitesine destek verecek insan gücü yetiştirilmelidir.

3- Bölge ulaşım altyapısının bağlantıları hızlı taşıma yapacak biçimde geliştirilmelidir.

4- Bölgede depolama tesislerinin bir araya getirilip yeniden inşa edilmesi sağlanmalıdır.

5- Depolarda ve limanlarda yüke uygun ekipmanların kullanılması sağlanmalıdır.

6- Haksız rekabetin engellenmesi amacıyla dernekleşme teşvik edilmelidir.

7- Şirketlerin hizmet yelpazesinin genişletilmesi ve kalite artırımı için danışmanlık hizmeti alınması önerilmelidir.

8- Sektörünün bilgi ihtiyacı için merkezler veya enstitüler kurulmalıdır.

9- Bölgedeki lojistik potansiyel fuarlarla, ajanslarla tanıtılmalıdır.

10- Bölgedeki lojistik odaklar geliştirilmelidir.

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı'nın son bölümü tüm bu hizmetlerin organize edilmesini hedeflemektedir. Raporun bu bölümü mevcut yapıdaki eksiklikleri ve ihtiyaçları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

4.7.2 Sektörün Mevcut Durumu, İhtiyaçları, Öneriler

4.7.2.1 Bölgedeki Üst Düzey Kamu Yöneticileri Lojistiği Vurgulamalıdır

Lojistik halk arasında taşımacılık ve depolama hizmeti olarak bilinmektedir. Liman ve demir yolu istasyonlarındaki elleçlemeler de yine lojistiğin birer hizmet alanı olarak görülmektedir. Lojistik hizmetlerinden her türlü taşımacılık hizmeti birçok resmi kurumun sorumluluk alanına giren bir operasyondur.

Hatay'da son iki yıldır lojistiğin il ve bölge için önemi ortaya konmuş ve Hatay Valimiz Sayın Celalettin LEKESİZ'in girişimi ile oluşturulan çalışma grupları, Ticaret ve Sanayi Odaları ve Deniz Ticaret Odası'nın

katkılarıyla çeşitli konferanslar yapılarak lojistik konusunda bir bilinçlenmenin başlaması sağlanmıştır.

İskenderun Ticaret ve Sanayi Odasının, İskenderun Deniz Ticaret Odası'nın, İskenderun Belediye Başkanlığının ve Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansının da iş birliği ile Hatay ve Osmaniye illerinde geçerli olacak İskenderun merkezli bir lojistik köy kurulmasını da içine alan bir lojistik mastır plan ihtiyacı ortaya çıkartılmıştır

Bölgede görevli üst düzey devlet görevlilerinin ve seçilmiş yöneticilerin bu çalışmalarının devamını getirmeleri gereklidir. Bu da dünyada ve ülkemizde lojistik konusundaki gelişmelerin takibi ile mümkündür. Mastır planda belirtilecek bir program çerçevesinde yurt dışı lojistik köy ziyaretleri ile, yurt dışındaki önemli fuar ve konferans katılımları ile, yurt içindeki konferans ve fuar ziyaretleri planlanmalıdır. Tüm yöneticiler aynı üst seviye sektör bilgisine sahip olmalıdır. Aynı dili konuşmalı ve anlaşabilmelidir.

4.7.2.2 Bölgede artacak iş kapasitesine destek verecek insan gücü yetiştirilmelidir

Lojistik insan gücüne dayalı emek yoğun bir iş koludur. Sürücüler, depo elemanları ve katma değerli hizmetlerde çalışanlar yaptıkları görev ile ilgili eğitilmelidir. Hatay, Osmaniye ve özellikle Lojistik Köy'ün kurulacağı İskenderun'da kaliteli bir depolama hizmetinin henüz verilmiyor olması işe alınan elemanların işbaşı eğitimini zorlaştırmaktadır. Bu iş kollarında çalışmak üzere, teknik liselerde işçi seviyesinde, meslek yüksekokullarında şef seviyesinde ve üniversitelerde uzman seviyesinde eleman yetiştirilmesini zorunludur. Bu elemanların eğitimleri sanayicilerin ve lojistikçilerin akademisyenlerle birlikte işbaşı eğitimleri şeklinde planlanmalıdır.

Araç sürücülerine hatasız araç kullanımı, sağlık muayeneleri, simülasyon çalışmaları, periyodik bakım ve küçük onarımlar, RF el terminalleri kullanımı, rapor hazırlanması, kayıt düzeni, ilk yardım gibi konularda eğitim verilmelidir. Tüm araç kullananların Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü tarafından verilen sürücü belgesine (SRC Belgesi) sahip olmaları gerekmektedir. Tehlikeli madde taşıyıcıların da ADR eğitimi almaları ve tehlikeli madde sürücü belgesine sahip olmaları gerekmektedir.

Forklift operatörleri kullanım ehliyetine ve belgesine sahip olmalıdır. Ekipman bakımı, sağlıklı kullanım, kullanım hızının arttırılması, el ve forklift ekipman terminali kullanımı konularında yetiştirilmelidir.

Depo içinde kutulama, paletleme yapan elemanlar da sipariş toplama, palet ve kutu açma, palet ve kutu hazırlama, barkod uygulamaları, el terminali kullanımı, iş güvenliği gibi konularda yetiştirilmek zorundadır. Bu eğitimlerden geçirilecek elemanlarla yapılacak çalışmalarda verimlerinin arttırılması, hataların azaltılması, iş kontrolü, iş güvenliği gibi başarılar sağlanacaktır.

Bölgede lojistik firmalarına uygulanan anketlerde yazılım kullanımı son derece düşük çıkmaktadır. Bu seviyede personel için de kontrol, iş gücü planlaması, bilgi sistemleri, sektör yazılımları gibi konularda eğitim verilmesi şarttır.

4.7.2.3 Bölge ulaşım altyapısının bağlantıları hızlı taşıma yapacak biçimde geliştirilmelidir

Lojistik zamanı değerlendiren, yani hızlı taşıma yapmayı gerektiren bir sektördür. Yolda geçen zaman bir maliyettir ve trafik sıkışıklıklarında, indirme ve yükleme alanlarında yapılan beklemeler lojisitk süreci uzatmakta ve maliyetleri arttırmaktadır. Bu nedenle şehir içinde kalmış olan İskenderun Limanı'ndan çıkışlar ve limana girişler rahatlatılmalıdır. İskenderun OSB'nin içinde kalan tüm iskeleler de bu alanda büyük bir trafik yoğunluğuna neden olmaktadır. Bu alandan çıkışlar için de bağlantı yollarının iyileştirilmesi, liman içindeki bazı operasyonların liman dışına, hatta yeni yapılacak olan lojistik köye alınması planlanmalıdır. Şehrin farklı yerlerinde bekleyen araçlar verimsizliğe, hatta trafik yavaşlamasına, zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

Yolların kalitesi de trafiğin normal hızda, bekleme yapmadan hareket edebileceği şekilde iyileştirilmelidir. Ana arterler üzerinde trafik ışıklarının yetersiz olması, köprü ve geçiş altyapılarının azlığı trafiği durdurmakta, hızını kesmekte ve trafik kazalarına yol açma tehlikesi yaratmaktadır. OSB ile İskenderun arasında yeşil dalga şeklinde bir trafik düzeni kurularak, ana artere bağlantıların trafik ışıkları ile kontrol edilerek trafik sefer hızının arttırılması gerekmektedir.

İskenderun'a kuzeyden gelen ana demir yolu hattının sinyalizasyon çalışması, hat sayısının geliş gidiş olacak şekilde arttırılması, elektrikli hatta geçilmesi, demir yolu erişimi olmayan Antakya 'nın demir yoluna kavuşturulması, Antakya-Suriye demir yolu hattının inşaatı bölgeye hem potansiyel getirecek hem de demir yolu kullanımını arttıracak, ana yollardaki kara trafiğini rahatlatacaktır.

4.7.2.4 Bölgede depolama tesislerinin bir araya getirilip yeniden inşa edilmesi sağlanmalıdır

Lojistik sadece taşımacılık değildir. Taşıma sürecinde katma değer hizmet verecek depoların veya aktarma merkezlerinin kullanımı ile katma değer yaratabilmektedir. Osmaniye ve İskenderun gibi üzerinden transit yük geçen noktalarda lojistiğin gelişmesi ancak İskenderun'un bir lojistik üs haline gelmesiyle, bu noktada büyük araçlarla gelen ürünlerin küçük araçlara aktarılması, yüklerin gideceği adreslere göre birleştirilerek yollanması ile avantaj sağlanabilecektir.

Hatay ve Osmaniye ilerinde, özellikle İskenderun'da

uluslararası veya ulusal anlamda kaliteli depo yatırımı yoktur. Yeni depo yatırımları için arazi maliyet fiyatları yüksektir. Bölgenin modern depolara ihtiyacı vardır. Bu depoların çeşitli lokasyonlara dağılmadan bir merkezde toparlanması öngörülmektedir. Diğer şehirlerimizde gördüğümüz hataya düşmemek için Lojistik Mastır Planını takiben kurulması düşünülen İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin, Antakya Lojistik Merkezinin ve Osmaniye Lojistik Merkezinin, bir an önce basın kanalı ile yatırımcılara duyurulması yararlı olacak ve boşa yatırımları engelleyecektir.

Lojistik Köy'de inşa edilecek olan depoların birbirine yakın, benzer maliyet ve teşviklerle inşa edilmesi, hizmet kalitesini arttıracak, lojistiğin olumlu etkisini ortaya koyacaktır. Böylece haksız rekabete, kalitesiz hizmet sunumuna da engel olunacaktır. Birbirine yakın depolar arasında ekipman, iş paylaşımı, mevsimsel iş birliği, hatta ihtisaslaşma gibi olumlu çalışmalar da söz konusu olacaktır.

4.7.2.5 Limanlarda ve depolarda yüke uygun elleçleme ekipmanlarının kullanılması sağlanmalıdır

Lojistik hizmetlerin hatasız, hızlı ve kaliteli olması ancak uygun araç ve ekipman kullanımı ile sağlanabilir. Yüke uygun araç seçimi, trafiğe çıkan aracın kontrolü, araç belgelerinin olması, aracın yaşı, yakıt sarfiyatının düşük olması, teknik kontrollerinin ve muayenesinin yapılmış olması kontrol edilmelidir. Hizmet alanlar anlaşmalara bu konuda maddeler koydurmalı ve taşımacıları araç kalitelerini arttırmak konusunda zorlamalıdır. Yağ akıtan araçlara, düzgün yakıt kullanmayan, eskimiş lastiklerle yola çıkan araçlara yük verilmemelidir.

Depolama hizmetleri de kaliteli ve çağdaş depolarda verilmelidir. Depolarda kamyon ve tır yüklemesini kolaylaştıracak hidrolik rampa sistemleri bulunmalıdır.

Lojistik depolar zeminden 120-130 cm yükseklikte inşa edilmeli ve araçlar hidrolik rampalı körüklü kapılara arka arka yanaşarak yük indirme ve bindirmesini sağlamalıdır. Depolarda çatı ve yan duvarlar yangına dayanıklı izolasyonlu sandviç panellerle sağlanmalıdır.

Bölgede elektrikli forklift kullanımı yaygın değildir. Dış alanda dizel forkliftler kullanılmalı ve depo içinde çalıştırılmamalıdır. İl Sağlık Müdürlüklerinin ve Belediyelerin bu konuda denetimler yapması ve depoların kapalı alanlarında elektrikli forklift kullanımını zorunlu hale getirmesi gerekmektedir.

4.7.2.6 Haksız rekabetin engellenmesi amacıyla dernekleşme teşvik edilmelidir

Tüm liman şehirlerinde olduğu gibi İskenderun'da da özellikle taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren çok sayıda firma vardır ve iş kapasiteleri düşüktür. Lojistik hizmetlerin üreticiler tarafından yapılması da yerel olarak dış kaynak kullanımının yaygınlaşmamasına neden olmaktadır. Dışarıdan hizmet alanlar kaliteden önce fiyat konusuna bakmakta ve en ucuz hizmeti almaya çalışmaktadır. Nakliye konusunda firmalar arasında fiyat kırma, ucuz ve kalitesi düşük hizmet sunma yarışı vardır. Nakliye firmaları ile yapılan görüşmelerde araç başına aldıkları taşıma ücretinin geçmiş yıllara göre çok azaldığı şikayeti vardır. Bölgeye dışarıdan malzeme getiren yabancı araçların dönüş yükü olarak mazot fiyatına taşıma yapmaları taşımacılık sektörünü zorlamaktadır. Lojistik sektörünün böyle bir sorundan kurtarılması ancak sektördeki kooperatif ve taşımacılık derneklerinin bir araya gelip bölgesel bir konsey oluşturmaları ile çözümlenebilir. Bu çözüm önerisi de mastır planın beşinci bölümünde belirtilmiştir.

4.7.2.7 Şirketlerin hizmet yelpazesinin genişletilmesi ve kalite artırımı için danışmanlık hizmeti alınması önerilmelidir

Her sektör gibi lojistik sektörü de yatay ve dikey büyüme ile iş geliştirme yaratmaktadır. Dikey büyüme kurumların yaptıkları işlerin verdikleri hizmetlerin ölçeklerinin büyümesi yani daha fazla taşıma veya depolama yapmaları demektir. Bu yolla ölçekler büyümekte, iş verimliliği arttırmakta ve kârlılık yükseltmektedir.

Yatay büyüme ise verilen hizmetlere değen başka hizmetlerin doğrudan verilmesi veya bu hizmeti verecek yatırım güçleri yoksa diğer firmalarla stratejik iş birliği yapılması demektir.

Bölgedeki küçük ölçekli firmalar ölçeklerini nasıl büyüteceklerini, nasıl iş birliği yapacaklarını bilmemektedir. Bunu yapacak ekonomik güce ve bilgiye sahip değillerdir. Büyük birkaç kuruluş ise dikey büyüyebilmekte ancak yatay büyüme çalışmalarını gerçekleştirememektedir.

Geçmişte büyük şirketleri yönetmiş kişi ve kuruluşların Hatay'a davet edilerek DOĞAKA ve bölge Ticaret ve Sanayi Odaları kanalıyla hazırlanacak projelerde yatay ve dikey büyüme konusunda projeler hazırlatılması, eğitim ve seminerler verdirilmesi, ölçeği büyük şirketlere danışmanlık hizmeti vermeleri planlanmalıdır.

4.7.2.8. Sektörünün bilgi ihtiyacı için merkezler veya enstitüler kurulmalıdır

Lojistik sektöründe akademik bilgi ile pratik uygulamaların birleştirilmesi önemlidir. Üniversitelerde veya danışmanlık şirketlerinde, yazılım şirketlerinde, ekipman üreticilerinde geliştirilen teoriler, uygulamalar taşımacılık ve depolama sektörleri tarafından kullanılmalıdır. Akademik kuruluşların, üniversitelerin henüz sektöre bilgi aktaracak lojistik bilgiye sahip olmadıkları görülmektedir.

Yeni depo ve araç filosu yatırımlarında, yazılım seçiminde, iş geliştirmelerinde, proje hazırlığında ihtiyaç duyulacak destek temin edilemeli ve Hatay merkezli lojistik kuruluşlar bu gibi taleplerine cevap alabilmeli-

dir. Yurt dışı ile ilişki kurmak isteyen kuruluşlara da gereken destek sağlanmalıdır. Sektör çalışanlarının basit eğitimler alabilmeleri sağlanmalıdır.

Lojistik konusunda kütüphane ihtiyacı da vardır. Sektör dergilerinin, yerli veya yabancı süreli yayınların, kitapların saklandığı ve isteyenin kullanımına sunulduğu bir kütüphane kurulmalıdır.

4.7.2.9 Bölgedeki lojistik potansiyel fuarlarla, ajanslarla tanıtılmalıdır

Lojistik artık küresel bir hizmettir. Dünyanın her yerinde üretilen ürünler dünyanın her yerine taşınabilmekte ve dağıtılabilmektedir. Küresel ticaret artık küresel taşıma koridorları üzerinde yapılmakta ve uluslararası taşımacılar geçtikleri yol üzerindeki lojistik köylerin yapılmasını ve tanıtılmasını beklemektedirler. Bu tanıtım faaliyeti Hatay'ın, lojistik merkezi olarak İskenderun'un lojistik konusunda gelişme projesinin tanıtımından başlamalı, proje ilerledikçe tanıtıma devam edilmeli ve proje tamamlandığında da hizmete hazırız mesajı verilmelidir.

TCDD Limanında verilmiş bulunan hizmetlerinin kalitesinin yeterli olmaması nedeniyle olumsuz bir imajı söz konusudur. Bu yetersizlik karşısında zorunlu olarak yeni limanlar kurulmuştur. TCDD Limanını devir alan Limak Grubunun yapacağı yatırımların, limanın gelecekte alacağı durumun, diğer bölge limanlarının yatırım planlarının, bölgede inşa edilecek olan lojistik köyün, il içinde, bölgede, ulusal medyada hatta dünyada duyurulması gerekmektedir. Bunun için bir tanıtım ajansının kurulması, İskenderun'da lojistik odaklar da dâhil olmak üzere iş sahiplerinin ziyaretlerini de kapsayan seminer ve konferanslar verilmesi, yılda bir lojistik ve taşımacılık fuarı ile bölgeye ilgililerin çağırılması organize edilmelidir.

4.7.2.10 Bölgedeki lojistik odaklar geliştirilmelidir

Bölgede bulunan lojistik odaklar içinde Organize Sanayi Bölgeleri, yeni kurulacak serbest bölgeler, limanlar, haller, tır ve kamyon parkları ve komşu illerin lojistik odakları bulunmaktadır. Bu odakların sağlıklı büyümesi ancak burada yatırım yapacak firmaların çağdaş tedarik zinciri çözümleri üretmesi ile sağlanabilir. Mastır plan çerçevesinde kurulacak olan lojistik danışma merkezinde lojistik odakların da temsil edilmesi ve ortak iş geliştirme projeleri yapılmasıyla mümkün olacaktır. OSB'ler içinde boşta bekleyen araçlar için kamyon park alanları yaratılması, lojistik odaklar ile lojistik köy arasındaki trafiğin özel yollardan hareketi, OSB içindeki fabrikaların depo amaçlı kullanılan alanlarının üretime aktarılarak depolamaların lojistik köyde yapılması düşünülen projeler arasındadır.

4.8 Lojistik Mastır Planı GZFT Analizi

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı" çalışmaları kapsamında, İskenderun'da lojistik sektörünün paydaşlarının, sektörün alt dallarında hizmet veren şirketlerin, ilgili kamu ve yerel kuruluşların katkısıyla; bölgenin lojistik sektöründeki gelişimi konusundaki görüş ve önerilerinin alınması amaçlanmıştır. 4 Mart 2011 tarihinde bir Lojistik Çalıştayı düzenlenmiştir. Çalıştay, geniş bir çalışma grubuyla, Güçlü Yönler-Zayıf Yönler-Fırsatlar-Tehditler (GZFT) analizi yapılması amacıyla ile gerçekleştirilmiştir. Çalıştaya, çalışma grubu moderatörleri ve raportörleri dışında, Osmaniye, Antakya ve İskenderun'daki farklı firma ve kuruluşları temsilen, moderatörler ve basın hariç olmak üzere toplam 34 kişi katılmıştır. Katılımcıların listesi Ek 5'te verilmiştir.

Mastır plan GZFT analizindeki kuvvetli yönleri geliştirici, zayıf yönleri kuvvetlendirici, fırsatları değerlendirici ve riskleri nazarı dikkate alıcı öneriler içerecektir.

Çalışma grupları katılımı ile tartışılan konular, açıklanan görüşler ve ulaşılan sonuçlar aşağıda sunulmaktadır:

4.8.1 Güçlü Yönler

Katılımcılar tarafından, Hatay ve Osmaniye illerinde İskenderun ağırlıklı olarak lojistik konusundaki güçlü yönleri olarak önem sırası olmaksızın aşağıdaki konular not edilmiştir:

1. İskenderun'da güçlü gruplar tarafından işletilen çok sayıda liman olması. Limanlarının konumunun, hem yurt içi hem de yurt dışı (komşu ülkeler) kara yolu bağlantılarıyla desteklenmiş olması (yakınlık, otoyollar gibi). Bölgede bulunan limanlar içinde özelleştirilen İskenderun TCDD limanının yeni işletmecisi Limak Grubu bu limanı kolayca konteyner limanı haline getirebilecektir. Diğer limanlar da dökme ve kuru yük elleçleme konusunda büyük bir kapasiteye sahiptir.

2. Limanların, demir yolu bağlantısı ile çoklu mod (intermodal) taşıma için uygun olması. Dünya deniz ticaretinde deniz-kara-demir yolu bağlantısı ile sağlanan ve konteyner ağırlıklı taşımacılık gelişmektedir. İskenderun mevcut yapısı ile demir yolu bağlantısının avantajını kullanmaktadır.

3. Güney ve doğu komşularımız başta olmak üzere, komşu ülkelerin konteyner tarzı lojistik ihtiyaçlarının karşılanması açısından, İskenderun Limanlarının en uygun pozisyonda olması. İskenderun coğrafi olarak Akdeniz'in en doğu noktası olarak gerek Uzak Doğu'dan gerek Avrupa'dan gelecek ve Arap ülkelerine hatta Orta Asya cumhuriyetlerine giden yolun başlangıcında yer almaktadır.

4. Hatay'da akademik çalışmalara yön verebilecek bir üniversitenin ve üniversite bünyesinde lojistik alt

sektörleri için eğitim verecek yüksekokulların bulunması. Lojistik sektörünün gelişmesinde en büyük faktör eğitimdir. Bu eğitimi verebilecek akademik bir kuruluş olan Mustafa Kemal Üniversitesi mevcuttur.

5. Bölge arka alanındaki illerinin dış ticaret potansiyeli: Hatay; Osmaniye, Kahramanmaraş ve GAP illerinin denize en yakın çıkış noktasıdır.

6. Transit taşıma için batıya, kuzeye, doğuya ve güneye açılan kapı olması. Dünya ticaretinde transit taşıma artmaktadır. Gerek deniz yolu gerekse deniz sonrası demir yolu ve kara yolu ile gelen ve İskenderun'un doğusundaki ülkelere gidecek olan taşıma koridoru bu lokasyondan geçmektedir. İskenderun ayrıca Karadeniz-Akdeniz taşıma koridorunda da yer alan Mersin dışındaki ikinci bölgemizdir. Böylece hem doğu-batı hem kuzey-güney yönünde yapılacak olan taşıma için başlangıç noktası konumundadır.

7. Türkiye'nin diğer limanlarına kıyasla liman maliyetlerinin düşük olması. Bölgede liman sayısının çok olması liman elleçleme fiyatlarında rekabetçi değerlere ulaşılmasında önemli rol oynamaktadır. Bölgede tek liman olması ve tekelci fiyatların uygulanması riski yoktur. Maliyetler düşmekte ve taşıma giderleri azalmaktadır.

8. Hava kargo taşıması yapılacak bir hava alanı mevcut olup, yeni terminal binası tamamlanarak hizmet vermeye başlamıştır.

9. Bölgedeki demir çelik ve enerji için yatırım zenginliği. Bölge demir çelik üretimindeki büyük kapasitesi ile bölge ekonomisine ve taşımacılık sektörüne büyük bir potansiyel yaratmaktadır.

10. OSB'lerin varlığı ve doluluk oranlarının yüksek olması. Özellikle İskenderun OSB doluluğunu tamamlamış ve bölge için ciddi bir potansiyel haline gelmiştir. Antakya OSB de dolmak üzeredir. Osmaniye OSB'nin de mevcut kapasitesi ile sektöre destek olması söz konusudur.

11. Bölgede yüksek tarımsal üretim potansiyelinin olması: Antakya ve Osmaniye de ciddi bir tarımsal üretim mevcuttur. Bu ürünlerin gerek bölge, gerek ülke, gerekse dünya pazarına ulaştırılması önemli bir taşımacılık ve depolama kapasitesi yaratmaktadır.

12. İhracat potansiyelinin diğer liman kentlerine göre çok olması. Sanayisinin geliştiği ve tarım ürünlerinin ihracatında yer alması bölge lojistikçilerine destek olmaktadır.

13. Hatay'ın ülkemizin ikinci büyük tır filosuna sahip illerden biri olması: İskenderun TCDD Limanı'nın geçmişte çok aktif olması bölgeye büyük bir sermaye girişini sağlamış ve nakliyeciler satın aldıkları araçlarla ciddi bir hizmet potansiyeli yaratmışlardır.

14. Bölgedeki girişimcilik ruhu: Bölge insanı bulduğuyla yetinemeyen yenilik arayan ve yatırım ruhu olan kişilerden oluşmaktadır. Devlet desteklerinin de mevcudiyeti bu yatırım ruhunu işe, istihdama ve katma değer üretimine itmektedir.

4.8.2 Zayıf Yönler

1. Katılımcılar, lojistik alanında zayıf yönleri şu konularda belirlemiştir: İskenderun Limanının bu durumunda konteyner elleçlemeye uygun olmaması bölgede hızlı bir konteyner trafiğinin başlamasına engel teşkil etmektedir. Devreye giren Assan Limanı'nın kapasitesi sınırlıdır ve Limak yatırımı 2012 sonunda tam olarak devreye girecektir.

2. Lojistik sektöründe yetişmiş, kalifiye eleman eksikliği. Bölge özellikle dökme yük taşımacılığı konusunda tecrübeli olmasına karşılık bölgede depolama ve lojistik hizmeti verecek firmaların olmaması nedeniyle bu konuda kalifiye eleman eksikliği söz konusudur.

3. İskenderun, Antakya ve Osmaniye'de (İstanbul'da olduğu gibi) alternatif vizyon, kurumsal gelişim ve verimlilik sağlamaya yönelik çalışan, danışmanlık ve teknik destek firmalarının bulunmayışı bölgenin gelişmemişlik nedenlerinden biridir. Ulusal ve küresel bilginin bölge firmalarına taşınacağı danışmanlık firmaları mevcut değildir.

4. Araçların limanların giriş ve çıkışında yaşadığı sıkışıklık ve bu sıkışıklığın kara yolu trafiğini aksatması. İskenderun TCDD Limanı şehrin içinde kalmıştır ve E5 kara yoluna doğrudan ara yol olmadan bağlanmaktadır. Diğer limanlar ise OSB içinde kalmış olup yine E5 yoluna doğrudan cepheli olarak konumlanmıştır. Giriş ve çıkışta trafik yoğunluğu söz konusudur.

5. Bölgede her türlü taşıma moduna uygun taşımacılık firmalarının bulunmaması. Bölge firmaları kara yolu ve kısmen demir yolu taşıması yapmaktadır. Her biri farklı alanlarda çalışmaktadır. Farklı taşıma modlarında taşıma yapabilecek firmalar henüz oluşmamıştır.

6. Demir yolunda, genel kargo ve araç yükleme/boşaltma işlemlerinin yapılması için yeterli altyapının ve ekipmanın bulunmayışı. TCDD'nin ve özel demir yolu taşıma firmalarının elleçleme alanı ve ekipmanı, vagon kapasiteleri sınırlıdır. Artan iş yüküne paralel büyüme sağlanamamış ve tesis yapılamamıştır.

7. Pek çok şirketin yöneticilik vasfı olmayan kişilerce yönetiliyor olması. Bölgedeki taşımacılık şirketleri patron şirketi veya birinci nesil aile şirketleridir. Çalışanları ve yöneticiler aile bireylerinden oluşmaktadır. Şirketlerde kurumsal çalışmayı kuracak yürütecek profesyonel yönetim tecrübesine sahip üst düzey yöneticiler yoktur.

8. Hatay ilinin Kalkınmada Öncelikli Yöreler kapsamında olmaması ve tanıtım eksikliği. Hatay çevresindeki iller gibi kalkınmada öncelikler sıralamasında uygun yerde yer almamaktadır. Bu da yatırımları

diğer illere kaymasına ve potansiyelin artmamasına neden olmaktadır. Hatay'ın liman, taşıma, lojistik anlamda tanıtımı da eksik kalmaktadır. İlgili fuar ve kongre çalışmaları yapılmamaktadır.

9. Ulusal ve uluslararası lojistik ve taşımacılık firmalarının henüz bölgeye yatırım yapmamış olmaları, Forwarding ve buna bağlı yan dalların doğru şekilde gelişememesi. Bölgenin sadece dökme yük taşıması yapması daha yüksek katma değerli hizmetleri verebilecek ulusal ve uluslararası lojistik firmalarının bölgede çalışmasını engellemektedir. Lojistik yatırımlar yapılamamaktadır.

10. Sektör ile ilgili eğitim faaliyetlerine yeterince önem verilmemesi. Lojistik eğitimle kazandırılacak bir iş koludur. Bölge kuruluşları, dernekler, odalar ve resmi kurumlar lojistik eğitiminin gerek öğrencilere, gerek çalışanlara verilmesinde gereken etkiyi sağlayamamaktadır.

11. Demir yollarının şehirlerarası ve milletler arası taşıma kapsamında hali hazırdaki yetersiz durumu ve gerekli yatırımın yapılmaması. Bölgedeki demir yolu ağı taşıma hızının arttırılmasında yeterli olmamaktadır. Uluslararası taşımada demir yolu bu eksiklik nedeniyle henüz gelişmemektedir.

12. Limanların arka alan kapasitesi ve teknoloji açısından yeterince verimli kullanılamaması: Mevcut limanlar genellikle sahibi oldukları üretici firmaların yükleri için kullanılmakta ve arka alanları fabrikaların stok depoları görevi görmektedir. Zaten coğrafi olarak yetersiz olan arka alanlar nedeniyle kapasiteler verimli kullanılamamaktadır.

13. Limanların kapalı depolama alanlarının yetersizliği. Limanlarda kapalı depoların arka alanlar dökme yükler için kullanılmakta depolanacak ürünlere yer kalmamaktadır.

14. Suriye ile demi ryolu bağlantısının olmaması. Türkiye'yi güneye bağlayacak olan İskenderun-Suriye demir yolu inşa edilmemiştir. Bölgeden Suriye ve Irak'a gidecek malzemeler uzun bir yolu katetmek durumuna kalmaktadır.

15. İmalatçı ya da dış ticaret firmalarının lojistik faaliyetlerini kendilerinin organize etmesi, dış alım (3PL) kullanılmaması. Üretici veya ticari firmalar kendi depolama hizmetlerini ve şehir içi dağıtımlarını kendi öz malları olan araçlarla yapmaktadır. Bu da lojistik sektörünün farklı firmaların işini tek seferde yapabilmek gibi bir özelliğe kavuşamamasına neden olmaktadır.

16. Kara yolu bağlantılarının fiziksel kalite eksikliği. İskenderun'u kuzeye bağlayan iki otoyoldan E5 yolu doldur ve sinyalizasyon eksiklikleri vardır. TEM otoyolunun çıkış sayılarının arttırılarak, kısmi ücretsiz hale getirilerek bu otoyolun kullanımı gerekmektedir.

17. Hava yolu taşımacılığının yeterince yapılaması belli şehirlere direkt uçuş olması. Hatay Havaalanı sadece birkaç büyük şehirden doğrudan yolcu alabilmekte ve uçak altı kargo hizmetleri verilememektedir.

18. Hava kargo terminalinin olmaması: Yeni terminal binası tamamlanarak hizmet vermeye başlamasına rağmen bu tesiste bir kargo terminali yer almamaktadır. Lojistik anlamda fazla bir potansiyel olmamasına karşılık süreli ürünlerin, sebze ve meyve gibi mamullerin numune ürünlerin hava yolu ile yollanması zor olmaktadır.

19. Kombine taşımacılığın yeterince gelişmemiş olması. Araç üzerinde araç şeklinde tanımladığımız Ro-Ro ve Ro-La taşıması henüz tesis edilememiştir. Bu da taşıma hızının azalmasına, maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

20. Üniversite ve sanayi işbirliğinin olmaması: Bölgedeki odalar, dernekler ve üniversite birbirinden kopuk çalışmalar yapmaktadır. Akademik kişiler sanayinin ihtiyacını bilmemekte, sanayi de üniversitelerde yapılan çalışmalar için öneri getirmemektedir.

21. Turizm potansiyelinin henüz gelişmemiş olması. Turizm bölge tüketimini artırıcı yöndeki etkisi ile lojistik için önemli bir potansiyeldir. Bölgede turizm yatırımları kısıtlı ve küçük ölçekli kalmaktadır. Sektörün gelişmesine destek olmamaktadır.

22. Lojistik köy, lojistik merkez ve depolama alanlarının eksik olması. Tüm bölgede gerçek anlamda çağdaş depolama tesisleri konusunda yetersizlik vardır ve yeni yatırım yapılmamaktadır. Firmalar küçük ölçekli uygun olmayan yerlerde maliyetli depolama hizmetleri vermektedir.

4.8.3 Fırsatlar

Bölgenin lojistik alanında, gelecekte yararlanabileceği fırsatlar konusunda, katılımcılar şu maddeleri benimsemiştir.

1. Doğu Akdeniz ülkelerinin yeniden yapılanması çalışmalarında lojistik ve taşıma anlamında en önemli ve en yüksek potansiyele sahip bölgenin Hatay ili ve artalanı olması. Akdeniz bölgesinde uluslararası taşımada Suriye, İsrail ve Mısır rakip limanlar olarak görünmektedir. Bu ülkelerde sanayinin ülkemizdeki kadar gelişmemiş olması ve politik açıdan riskleri İskenderun bölgesinde bir fırsat olarak ortaya çıkmaktadır.

2. İskenderun Limanının Doğu Akdeniz'in çok önemli bir limanı olması ve Mersin Limanının kapasitesini dolduracak olması. Mersin Limanı özellikle artan konteyner trafiği ile doluluk oranına yaklaşmaktadır. İskenderun'daki limanların konteyner talebinin bir kısmı Mersin Limanından bu bölgeye kayacaktır.

3. Özelleşen İskenderun Limanının yeni işletmecisi firmanın (Limak) limana yapacağı yatırımlar ve bunun ilin ve bölgenin tanıtımına olumlu yansıyacak olması. Limak İskenderun Limanını 370 milyon dola-

rın üzerinde bir fiyatla, 35 yıllığına kiralamıştır. Limanın bir an önce devreye girmesi firma lehine olacak ve konteyner ağırlıklı bir yatırım planı yapılacaktır.

4. OSB limanlarında başlayan arka alan büyütme ve deniz doldurma çalışmaları. İskenderun OSB bölgesinde bulunan limanların hepsinde alan büyütme, iskele genişletme, deniz doldurularak rıhtım ve stok alanı yaratma çalışması mevcuttur. Bu da iş kapasitesinin artmasına olanak sağlayacaktır.

5. İskenderun'a Doğu Akdeniz Ro-Ro hatları kurulması. Kombine taşımacılığın gelişmesi, Ro-Ro hatlarının potansiyellerinin artması ile İskenderun Limanlarına yeni Ro-Ro seferleri konulması gündemdedir.

6. İskenderun'da bir Lojistik Köy kurulmasının planlanması ve bu plan doğrultusunda çalışmaların başlamış olması. Lojistik köyler limanların en büyük destek birimleridir. Limanlara yakın kurulacak olan bir lojistik köy hem liman hizmetlerini kolaylaştıracak, kapasite yaratacak ve liman maliyetlerini düşürecektir.

7. Antakya ve Osmaniye'de birer lojistik merkez kurulması potansiyeli: Mastır planda Osmaniye ve Antakya bölgelerinde İskenderun lojistik köyüne destek olacak birer lojistik merkez kurulması söz konusudur. Bu merkez ilgili bölgelerdeki lojistik hizmetlerin daha verimli sağlanmasına destek olacak ve İskenderun Lojistik Köyü ile bağlantı içinde çalışacaktır.

8. Hatay Havaalanının bir kargo merkezi olabileceği: Gerek yurt içi gerek uluslararası hava bağlantıları devreye girdiği an uluslararası ve yurt içi kargo taşıması da gündeme gelecek ve bu Hatay Havaalanı bir havalimanı haline gelecek bölgenin hava kargo ihtiyacı bu noktadan sağlanacaktır. Kargo maliyetleri düşecektir.

9. Hükümetin güney komşularımıza verdiği önem ve komşu ülkelerimizle ticaretin serbestleşmesi karar alınmış olması ve bu kararın yaratacağı talep ve potansiyel artışı. Hükümet kararları gereği Suriye, Ürdün, Irak gibi komşu ülkelerle serbest ticaret ve serbest dolaşım uygulaması başlayacak ve bu ülkelerle olan ticaret hacmimiz artacaktır.

10. Sektörde büyümeye istekli, orta ve küçük ölçekli çok sayıda firma olması ve artan taşıma hacmiyle birlikte bu firmaların iş hacimlerinin de artacak olması. Bölge halkı geçmiş yıllarda yaşadıkları gibi taşımacılıktan elde ettikleri yüksek gelir beklentisi içindedir. Bölgenin bir lojistik bölge olması bu talebi karşılayacak ve mevcut araç kapasitelerine iş olanağı çıkacaktır.

11. Transit taşımanın artırılması ile yeni iş ve istidam potansiyelinin ortaya çıkacak olması. Bölge büyük bir transit yük potansiyeline sahiptir. Konteyner taşımacılığın artması ile inşa edilecek olan lojistik köyde transit taşımanın ara elleçlemesi ve işlemesi yapılabilecektir.

12. Ulaştırma Strateji Belgesi'nde Samsun-İskenderun hattında yeni bir demir yolu inşaatının strateji olarak benimsenmiş olması İskenderun için büyük bir fırsattır. Özellikle konteyner taşımacılığının TCDD Limanında verilecek olması sonucunda bölgeye Karadeniz'e çıkış amacıyla veya Karadeniz'den geliş amacıyla büyük bir iş potansiyeli sağlayacaktır.

13. İskenderun Limanı'nın konteyner hub limanı olması yönündeki çalışmaların sektöre kazandırdığı ivme. Doğu Akdeniz'in en uç noktasındaki büyük liman oluşumu ile İskenderun Limanı gerek Ro-Ro, gerek konteyner olarak büyük gemilerle bu alana gelen araç ve konteynerlerin kısa mesafe deniz taşımacılığı ile diğer limanlara aktarılması gündeme gelecektir.

14. Hatay ve Osmaniye'nin henüz sanayi ve lojistik anlamında doygunluğa ulaşmamış olması ve yeni yatırımlara uygun ve açık olması. Hızla gelişen iki il olması nedeniyle Hatay ve Osmaniye illeri sanayi yatırımı da gelecekte büyük pay alacaktır. Bu da bölge ve ulusal taşımacılar için bir fırsat olarak görülmektedir.

15. Sektörün ve üst düzey yöneticilerin İskenderun'da lojistik üs olması kavramı konusunda önayak olması, bu konuyu tartışması ve bu konuya destek vermesi: Bölgedeki her iki ilin de Valileri, Belediye Başkanları, Oda Başkanları lojistiğin kendi bölgelerine yapacağı katkının farkındadır ve konuya gereken önemi vermektedirler.

16. Lojistik eğitimi konusunda somut çalışmaların başlatılmış olması. Tam anlamı ile oturmamış bile olsa bölgede bulunan üniversite ve çeşitli yüksekokullar bazı öğretim üyeleri ve dışarıdan eğitim veren öğretim görevlileri lojistik konusunda dersler vermektedir. Özel eğitim kurumlarında da lojistik konusunda sertifika programları başlamıştır.

17. Bölgede tersane yatırımlarında yaşanan artış: Bölgenin bir demir çelik cenneti olması demir çelik ile ilintili sektörlerin gelişmesine olanak vermektedir. Tersane yatırımları da son yıllarda artmış ve yeni projelerden söz edilmeye başlanmıştır.

4.8.4 Tehditler

Bölgede gelecekte karşı karşıya kalınabilecek tehditler de aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

1. İskenderun Liman İşletmecilerinin hizmet kalitesi ve ücretler konusunda olumsuz politika izlemesi ihtimali ve bunun yaratacağı cazibe ve talep azalması. Artan liman kapasitenin yaratacağı rekabetin fiyatları düşürmesi ve hizmet kalitesini geriye çekmesi.

2. Özellikle Avrupa ve BDT ülkelerine yapılan taşımalarda vize ve geçiş belgesi konularında yaşanan sorunların Türk taşımacıları olumsuz etkilemesi ve pazarın yabancı taşımacıların eline geçme riski. Tarım ürünleri ihracatında frigorifik araç pazarının elinde bulunduran bölge taşımacılarını etkileyebilecektir.

3. Yurt içi taşımalarda yüksek yakıt ücretlerinin

taşımacıları zorda bırakması ve maliyetleri artırması özellikle demir çelik taşıması gibi tonajı ağır taşımalardaki yakıt fiyatını kritik hale getirecektir.

4. Mevcut demir yolu taşıma araçlarının yenilenmemesi, özel sektör demir yolu ekipmanları yatırımlarının kapasiteye yetmemesi taşıma fiyatını arttırabilecek ve malzemelerin yerde kalmasına yol açabilecektir.

5. Yeterince denetlenmeyen firmaların kural dışı uygulamalarının, gerek sektördeki diğer kurumsal şirketlerde oluşturduğu sıkıntı ve gerekse bölgenin lojistik sektörünün itibarına verdiği zarar unutulmamalıdır. Haksız rekabete yol açacak, taşımayı kayıt dışı yöntemlerle ucuzlatacak girişimler ciddi yatırımların değerini kaybetmesine ve sektörden çekilmelerine nede olabilecektir.

6. Organize Sanayi Bölgelerinin kullanıcı firmalarca asli amacı dışında kullanılması (depolama ve aktarma-transit gibi) yasaktır. Buna rağmen tam doluluğa ulaşamayan OSB'lerde mevcut tesisler kiralama yöntemi ile depolama hizmetine açılmaktadır. Bu haksızlığın da engellenmesi gerekmektedir.

7. Dünyada ve Türkiye'de yaşanan ve yaşanabilecek küresel ekonomik kriz öncelikle taşımacılık ve lojistik sektörünü etkilemektedir. Sektör hızla küçülmekte veya hızla büyümek zorunda kalarak borçlanmasını yükseltmektedir.

8. 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 devam edecektir. Uluslararası firmalar Anadolu illerine önce şube sonra küçük ortaklık ve sonra büyük ortak olarak girmektedir.

9. Kara yolu taşımacılık firmalarını giderek daha da zor koşullar altında çalışıyor olması sektörün bir başka riskidir. Belge ücretlerinin ağırlığı, denetimlerin yeteri sıklıkta yapılmaması, kurumsal ve büyük ölçekli firmaları zorlamakta ve maliyetlerinde şişmeye neden olabilmektedir.

4.9. Sonuç

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı"nın dördüncü 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 bölge 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 İskenderun ağırlıklı olmak üzere Hatay ve Osmaniye'ye de katkısı olacak bir öngörü ile hazırlanmıştır. Yerel stratejiler genelden özele önem sırasına göre de sıralanmıştır.

Tüm bu veriler ışığında raporun beşinci bölümünde Hayat ve Osmaniye illerinde lojistiğin gelişmesine ışık tutacak olan Mastır Plan hazırlanmıştır. Bu plan ile İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, Antakya Lojistik Merkezi, Osmaniye Lojistik Merkezi, organize sanayi bölgeleri, toptancı halleri, kamyon garajları, Hatay havaalanı gibi mevcut lojistik odaklar arasındaki taşımacılığı gerçekleştirecek ulaşım altyapısı göz önüne alınmıştır. Burada İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin odaklar üzerinde oynayacağı role dikkat çekilmiştir.

Yapılan çalıştay sonrasında karara bağlanan gelişme stratejileri Mastır Plan çerçevesinde eylem planları oluşturacak şekilde detaylandırılmıştır. Mastır Plan aynı zamanda lojistik sektöründeki yatımcı ve çalışanlara eğitim desteği verecek altyapının oluşturulmasını da kapsamaktadır. Fayda ve maliyet analizleri ve ön fizibiliteler de Mastır Plan içinde ele alınmıştır. Raporun beşinci bölümünde Mastır Plan sonrası için çalışma takvimi ve maliyet çalışmaları detaylandırılmıştır.

Amacımızın, Hatay'ın, "ülkemizi 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 arttırılması ve katma değerinin yükseltilmesi olduğu unutulmamalıdır.

5. MASTIR PLAN

5.1. Giriş

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı", üçüncü bölüm olarak sunulan mevcut durum raporunu temel alarak, dördüncü bölümde belirlenen yerel strateji ve hedefler çerçevesinde uzun dönemli bir yapının oluşturulmasına ve kısa dönemli eylem planlarının belirlenmesine dönük olarak hazırlanmıştır. Mastır planda belirtilen uygulamalar lojistiğin bölge ekonomisine doğrudan veya dolaylı olarak yapacağı katkı ile bölgenin rekabet üstünlüğünün attırılmasını hedeflemektedir. Lojistiğin bölgeye katkısının sağlanması, ancak mevcut durumun sorunlarının belirlenmesi, çağdaş lojistik sistemlerin uygulanması ve buna paralel eylem planlarının hazırlanması ile gerçekleşecektir

"Lojistik Mastır Planı" Asya, Avrupa ve Akdeniz bölgelerinin kesiştiği bölgemizde, küresel rekabet avantajı yaratacak, hizmet kalitesini artıracak, operasyonel maliyeti düşürecek ve verimliliği artıracak bir sektör yapılanmasını hedeflemektedir. Ayrıca Plan, İskenderun'un bir lojistik üs ve özellikle özelleşen İskenderun TCDD Limanının kapasite artışı ile konteyner elleçleyebilecek duruma gelmesiyle diğer limanlarda olumlu etki yaratabilecek bir hub limanı olma hedefini de içermektedir. Mevcut durum çalışması sonucunda elde edilen sonuçlar şunlardır:

- Bölgenin, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde GAP Projesi çerçevesinde oluşacak tarıma dayalı endüstriyel ürünlerin hammadde ve yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş-çıkış kapısı olması hedeflenmiştir.
- Hatay ve Osmaniye illerinin lojistik ihtiyacının altyapısının, Bölgede kısa,orta ve uzun vadede ortaya çıkabilecek lojistik talebini karşılayacak biçimde planlanması için gereken bilgiler elde edilmiştir.
- İş kapasitesinin artışı beraberinde elman ihtiyacını da getirecektir. Lojistik hizmetler için operasyonda çalışacak, uzmanlaşacak ve yönetecek elemanların temin edilmesi için gereken eğitim altyapısı ortaya konmuştur.
- Hatay'ın Orta Asya ve hatta Uzak Doğu ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir denize çıkış noktası olması hedeflenmektedir.
- Mevcut yapıyı bozmadan planlanan lojistik tesislerin, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en uygun çözümler olması göz önüne alınmıştır.
- İskenderun TCDD Limanının, Doğu Akdeniz'in uluslararası aktarma limanı haline gelmesihedeflenmektedir.
- Gelecekte artacak olan lojistik talebin bölgenin çalışma şartlarının iyileştirilmesi, iş gücü yaratılması ve ülke ekonomisine katkısının artırılması için yapılması gerekenler belirlenmiştir.
- İskenderun, Anadolu'nun güneyinde, Mersin'den sonra demir yolu bağlantısı olan ikinci liman şehridir. Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan ihraç edilecek ürünler için transfer merkezi haline gelmesi hedeflenmiştir.

Mevcut Durum raporu üzerine hazırlanacak olan mastır planın belirlenmiş stratejileri olması gerekmektedir. Uygulanacak stratejileri belirlemek amacıyla dördüncü bölümde uzun dönemli küresel stratejiler, Avrupa Birliği ve ulusal stratejiler araştırılmıştır. Bu kapsamda, stratejilerin mastır plan üzerindeki uzun dönemli etkileri ortaya konulmuştur.

Mastır Plan'ın beşinci bölümü, mevcut durum üzerine inşa edilecek ve yeni projelerde uygulanacak bir çalışma planıdır. İskenderun'da bir lojistik köy oluşturulması, kaçınılmaz bir hedef olarak ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada amaç İskenderun'da tüm lojistik operasyonların koordinasyonunu sağlayacak olan İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin yerinin, ölçeklerinin, içeriğinin, yatırım ve işletme yapısının belirlenmesidir.

Osmaniye ili TR63 bölgesinde ikinci bir sanayi odağıdır. Bu bölgede dağınık şekilde gelişecek, lojistiği toparlayacak ve İskenderun Lojistik Köyü ile birlikte çalışacak bir lojistik merkezin kurulması önerilmiştir. Aynı gerekçeyle kısmen tarım ve kısmen sanayi merkezi olmayı hedefleyen Antakya'da da benzer yapıya sahip olan bir lojistik merkez ihtiyacı belirlenmiş ve bu ihtiyaç mastır plana dâhil edilmiştir. İskenderun Limanları da İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile birlikte çalışacak ve birbirlerinin yaratacağı iş potansiyellerinden olumlu yönde etkilenecektir. Limanlar mastır planda ikincil odaklar olarak belirtilmiştir. İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin ve İskenderun limanlarının çalışmasını olumlu etkileyecek bir diğer lojistik odak da İskenderun Organize Sanayi Bölgesidir. Organize sanayi bölgeleri, toptancı halleri, kamyon parkları da mastır planda incelenen ve mastır plana dâhil edilen odaklardır. İskenderun'da kurulacak olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde yer alacak şirketler bölgesel, ulusal hatta küresel şirketlerle rekabet etmek zorunda kalacaktır. Bu şirketlerin başarılı olabilmeleri ve rekabet edebilmeleri için kurumsal şirketler haline gelmeleri gerekmektedir. Bu şirketler aynı zamanda farklı hizmet kollarına da girerek hizmet yelpazelerini genişletmeli, işlerini geliştirerek ölçeklerini büyütmelidir. Bu konuda şirketlere destek verecek, birleştirici rol oynayacak, sektörün gelişmesine katkıda bulunacak olan bir lojistik danışma merkezi kurulması da mastır plan içine dâhil edilmiştir. Bu merkezin bölgesel lojistiğin gelişmesinde bilgi biri-

kimi sağlaması yönüyle çok büyük desteği olacaktır

Lojistik sektörü, çok farklı hizmetlerin verildiği bir sektördür. Hizmet veren şirketlerin kurduğu çok sayıda dernek sektörde yer almaktadır. Mastır planda, farklı dernekler arasındaki koordinasyonun sağlanabileceği ve bilginin açıkça paylaşılabileceği bir "Lojistik Konseyi"de gündeme gelecektir.

Gelişecek olan lojistik sektöründe çalışacak olan kişiler, İskenderun ve Antakya'da bulunan öğretim kurumlarında eğitilecektir. Mastır plan, lojistiğin gelişmesi için yerel lojistik eğitim dâhilinde tavsiyeleri ve yol haritasını da kapsamaktadır.

Bölgenin ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtımını artırmak, yurt içi ve yurt dışı ilişkileri kurmak amacıyla Uluslararası Lojistik Fuarı düzenlenmesi gerekmektedir. Bu fuar süresince toplanacak olan sektör ilgililerinin ve bölge akademisyenlerinin yararlanması için bir Uluslararası Lojistik Kongresi de planlanmıştır. Her iki aktivite birlikte yapılacaktır.

Mastır planda konu edilen çalışmalar birbiri ile ilişkilidir. Amaç; İskenderun'un uluslararası koridorlarda yer alabilen, ülkenin doğusu ile batısını, kuzeyi ile güneyini birleştiren bir lojistik üs olmasının altyapısının hazırlanmasıdır.

5.2 İskenderun İhtisas Lojistik OSB Stratejileri

Bölgede görev yapan ilgililerin daveti ile yapılan çalıştayda belirlenen kriterlerin puanlaması yapılmış ve derecelendirilmiştir. Dördüncü bölümde belirlenen 40 strateji içinde lojistik köy ile ilgili olanlar stratejiler içinden ayrıştırılmış ve Tablo 128'de verilmiştir.

İskenderun'a bir lojistik köy kurulması Hatay ve Osmaniye için belirlenen stratejilerin ön sırasında gelmektedir. Öncelikle İskenderun'da, devamında Hatay ve Osmaniye illerinde sanayi ve ticarete katkıda bulunacak, sanayici, tüccar, taşımacılık ve lojistik firmalarına destek verecek olan lojistik köy, İskenderun kent sınırları içinde, demir yolu bağlantısı da olan ve gelecekte genişlemeye uygun bir lokasyonda inşa edilmelidir. Bu varsayımlarla yer seçimleri yapılacak ve belirlenen yerlerin analizi gerçekleştirilecektir.

Tüm liman kentlerinde olduğu gibi, İskenderun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı da kentin bugünkü sorunlarını öngörerek hazırlanmıştır. Ancak bu planın, yük trafiğini ilgilendiren, gelecek 20-25 yıl içinde ortaya çıkacak fırsatları ve riskleri de göz önüne alarak yeniden hazırlanması gerekmektedir. Hazırlanacak olan bu planda lojistik köyün yeri de plan üzerine belirlenmeli ve ileride gerekecek büyüme alanı da hesaplanarak imar planında yer almalıdır. Lojistik köyün daha sonra hazırlanacak olan mevzi imar planı ve yerleşim planı mevcut ve ileride gerekecek demir yolu altyapısı ve doğal olarak artacak kara yolu bağlantısı da düşünülerek yapılmalıdır. İskenderun'un mevcut kara yolu altyapısı da bu anlayışla hazırlanmalıdır. Bu ihtiyaç ilerleyen yıllarda daha da artacak ve kenti olumsuz yönde etkileyecektir. Bu ihtiyacın karşılanması çevre yolu ve E5 yoluna bağlantılar ve geçiş yolları da planlanmalıdır. Bu sayede mevcut Adana-Antakya E5 bağlantılarındaki yük azalacak ve mevcut yolun daha fazla şehir içi trafiği için kullanılmasına olanak sağlanacaktır.

Üçüncü sırada yer alan strateji de liman şehirlerinde sıklıkla karşılaşılan, limanlara giriş çıkış trafiğinin rahatlatılmasıdır. Bu durum İskenderun Limanlarında da söz konusudur. Bu durum TCDD İskenderun Limanının şehrin merkezinde yer alması ve liman trafiğinin doğrudan artık şehir içi ana arter haline gelen E5 yoluna akmasından doğmaktadır. Aynı şekilde kuzeyde OSB içinde bulunan iskelelerin de araç trafiği OSB içinden geçmekte ve bazılarının da yine aynı işlek arter olan E5 hattına bağlanması sorun olmaktadır. Bu arterlerin çeşitli köprü veya altgeçitlerle çevre yoluna bağlanması çözüm olabilir.

Dördüncü sırada "İskenderun şehir içi ulaşım planı yük taşımayı ve lojistik köy inşaatını göz önüne alarak yeniden yapılmalıdır" stratejisi yer almaktadır. Bu stra-

Tablo 40. İskenderun Bölgesi için Strateji Önerileri Sıralaması

Önem Puanıw	Hatay ve Osmaniye için Strateji Önerileri
821	İskenderun'a İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi yani Lojistik Köy kurulmalıdır.
724	Lojistik açısından ileride sorun yaratacak olan İskenderun Kent Bütünü Çevre Düzeni Nazım Planı, yük taşımacılığı da göz önüne alınarak yeniden hazırlanmalıdır.
589	İskenderun Limanlarına kara ve demir yolu giriş ve çıkış trafiği rahatlatılmalıdır.
581	İskenderun şehir içi ulaşımı mastır planı hazırlanmalıdır.
532	İskenderun'a gelen demir yolu hattı ve sinyalizasyon alt yapısı iyileştirilmelidir.
478	İskenderun ve Osmaniye'deki demir yolları hizmetleri geliştirilmeli ve kapasite, hat, vagon, ekipman olarak eksiksiz hale getirilmelidir.
443	Mersin-Adana-Antakya kara yolları iyileştirilmelidir.
424	Samsun-İskenderun demir yolu hattı projesi hızlandırılmalıdır.
393	Hatay Havaalanı, yük elleçlemeye uygun şekilde genişletilmelidir.
369	İskenderun-Antakya demir yolu hattı inşa edilmelidir.

teji 2. sıradaki Kent Bütünü Nazım Planı ihtiyacıyla paralellik arz etmektedir.

Beşinci sırada yer alan "İskenderun'a gelen demir yolu ve sinyalizasyon altyapısı iyileştirilmelidir" maddesi de üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. Lojistik köylerin temel fonksiyonu, buralarda "intermodal hizmet" verilmesidir. Lojistik köye gelen demir yolu hattının ana demir yolu hattıyla hızlı, sinyalizasyonu ve çift hatlı bir bağlantıyla bağlanması gerekir. TCDD 6. Bölge hedeflerinde bulunan İskenderun-Adana demir yolu hattı projesinin hızlandırılması son derece önemlidir. Daha fazla gecikmeden mevcut demir yolu hattının bu halinde doğru bir sinyalizasyon çalışması ile düzeltilmesi bile demir yolu taşımasını düzene sokacak, hızını artıracak ve taşıma maliyetlerini düşürecektir. İleride çift hat inşa edilmesi veya hızlı tren hattının inşa edilerek mevcut hattın yurt dışındaki örnekler gibi yük taşımaya tahsis edilmesi bile trafiği rahatlatacak bir çalışma olacaktır.

Altıncı sırada "İskenderun ve Osmaniye'deki demir yolları kapasite, hat, vagon, ekipman olarak eksiksiz hale getirilmelidir" stratejisi bulunmaktadır. Lojistik köy kurulması durumunda, bölgeye gelecek ve bölgeden Anadolu'ya ve doğudaki komşulara taşınacak olan ürünlerin lojistik köyde elleçlenmesi ve uzak mesafelere demir yolu ile taşınması gerekecektir. Bu kapsamda Demiryolları İdaresinin bu kapasitenin geliştirilmesi için bu dönem başlattığı OSB'lere, limanlara, büyük fabrikalara iltisak hattı çekerek demir yolu taşıma kapasitesinin artırılması projesini İskenderun'a da uygulaması yararlı olacaktır. Mevcut elleçleme alanları dışında yeni alanların hazırlanarak, özel sektörün de devreye girmesiyle sağlanacak ekipman desteği ile elleçlemelerin hızlandırılması, vagon beklemelerinin azaltılması sağlanmalıdır.

Yedinci sırada yer alan strateji "Adana-İskenderun kara yolunun geliştirilmesidir". TCDD Limanının özelleşmesi ile birlikte konteyner taşımasının da artmasıyla İskenderun'dan taşınacak ürünler için ana taşıma arterlerinin geliştirilmesi, taşıma hızını kesmeyecek köprü, kavşak ve bağlantıların inşa edilmesi önem kazanacaktır. Bu hatta çalışan kara yolu araçlarının seyir sırsında ihtiyaçlarının karşılandığı sosyal tesislerin de yapılması bir gerekliliktir. İskenderun Liman ve OSB arasındaki taşımanın çevre yoluna aktarılması için gişelerin daha geriye alınması da bir destek olarak göze alınmalıdır.

Milli politika olan Samsun-Mersin-İskenderun ana taşıma arterinin oluşturulması ile tüm Karadeniz yüklerinin Samsun üzerinden güneye, Mersin ve İskenderun'a geçmesi de sekizinci sırada yer alan strateji ile gündeme gelmiştir. Sekizinci sırada yer almasına rağmen bu konu bir milli politika olarak en önemli konuların başında gelmektedir. Samsunport Limanında konteyner elleçlemesi başlamıştır. Kısa bir süre sonra uluslararası hat bağlantılı konteyner taşıması da başlayacaktır. Gerek uluslar arası, gerekse kabotaj taşımasının artması Limana gelen konteynerlerin demir yolu ile Anadolu'ya veya Akdeniz'e ulaştırılması ile daha da artacaktır. Bu da ancak ana taşıma arterinin oluşturulması ile sağlanacaktır. Aynı hat dönüş yükü olarak İskenderun Limanına gelen eikonteynerların ve kuru yüklerin Samsunport'a aktarılmasını ve bu kanaldan Karadeniz'de dağıtımına olanak verecektir.

Dokuzuncu sırada yer alan "Hatay Havaalanının, Havalimanı haline getirilmesi, uluslararası uçuşlara açılması ve kargo uçaklarının buraya yönlendirilmesi" stratejisi de gerilerde yer almasına rağmen üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. İntermodal taşımanın küçük bir payı olmasına rağmen hava taşımacılığının yapılabilmesi için Hatay Havaalanında özel sektörün hava kargo elleçleyecek tesisler ve buna uygun donanımlar inşa etmesi ve bölgede oluşan acil taşıma ihtiyacının doğrudan Hatay Havaalanından gerçekleşmesi bölgeye önemli bir değer katacaktır.

Onuncu sırada yer alarak önemini daha gerilere taşıyan İskenderun-Antakya demir yolu hattı planı da Antakya'nın sanayi üretimi olarak gelişmesi, demir yolu gereksinmesi duyulan ürünlerin organize sanayi bölgelerinde üretimine başlanması ile ön sıralara gelecektir. Antakya bölgesinin ihtiyacı olarak TCDD tarafından üzerinde çalışılan Belen tünel geçişinin de gelecekte gündeme geleceği düşünülmektedir.

Lojistik köy, hem gümrüklü ürünlerin hem de milli ürünlerin birlikte elleçleneceği bir alandır. Bu merkezlerde tam yetkili bir gümrük merkezi de gerekmektedir İthalat ve ihracatçılar köyden ayrılmadan, şehre gitmeden gümrükleme operasyonları ile ilgili her türlü düzenlemelerini, banka işlemlerini, gümrük kontrol ve denetim işlemlerini hızlı bir şekilde köy içinde sağlayabileceklerdir. Dünya Ticaret Örgütü ihraç amacıyla limanlara gelen ve buradan yüklenen malzemelerin hiç bekletilmeden sevkini öngörmektedir. Benzer şekilde ithal malları da hiç beklemeden lojistik köye aktarılmalıdır. Gümrük mevzuatının uygulanmasında bazı sorunlar olsa da bunların yönetmeliklerle aşılması mümkündür. Gümrük işlemlerine kolaylık getirecek çalışmalar hâlihazırda yürütülmektedir. Gümrük müşavirliği sisteminin değiştirilmesi ve yaygınlaştırılması sonucunda; Limanlara gelen konteynerlerin gümrük işlemi yapılmadan lojistik köye transferine ve ters yönde bir operasyon olarak lojistik köyde gümrüklenen konteyner ve tırların limana girişlerinde ikinci bir gümrük işlemine tabi tutulmaması gibi kolaylıklar sağlanacaktır. Taşıma hızının arttırılması, boşta geçen zaman yaratılmaması için ikinci bir transfer formalitesine gerek kalmayacak şekilde köy ile limanlar arasındaki her türlü araç ve vagon takibi uydu veya GSM üzerinden gerçekleşecektir. Trieste Limanında uygulanan bu sitemin Türkiye'deki limanlarda da uygulanması gerekmektedir.

İskenderun içinde her ne kadar sayıları ve ölçekleri azalmış olsa da, ana yol kenarlarında nakliye şirketleri veya özel şirketlere ait uygunsuz koşullarda işletilen tır ve kamyon park alanları mevcuttur. Tır parklarının da Lojistik Köy içinde yer alması gerekmektedir. Bu sayede şehrin farklı yerlerinde kamyon ve tırların park etmesinin önü kapanacaktır. Lojistikte en uygun şekle sokma prensipleri çerçevesinde park edilmesi gereken araçların yüke yakın bekletilmesi gerekmektedir. Lojistik köyde araçların birlikte park etmesi; güvenliğin sağlanmasını, serbest pazarın oluşturulmasını ve giriş-çıkış yapan araçların otomatik plaka okuma sistemleriyle kontrolünü ile yük güvenliğinin sağlanmasını mümkün kılacaktır. Şehir içinde, sanayi bölgelerinde her tür araç ihtiyacı olanlar burada yerleşik nakliye komisyoncuları kanalıyla veya doğrudan tek adresten araç temin edeceklerdir. Giriş ve çıkış sırasında yapılabilecek olan araç ve yük kayıt işlemi ile birlikte bölge gelişmesi için çok

Tablo 41. Alan Değerlendirme Toplantısı Katılımcıları

1	İskenderun	İTSO	**Ahmet GÖÇMEN**	
2	İskenderun	İskenderun OSB	**Ahmet DOKGÖZ**	OSB Bölge Müdürü
3	İskenderun	Payas OSB Yönetim Kurulu	**Ali EKER**	YK Başkan Yardımcısı
4	İskenderun	İskenderun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü	**Ali GÖKDEMİR**	Gümrük Müdürü
5	Antakya	MÜSİAD Hatay Şubesi	**Ali YEŞİLOVA**	Müdür
6	İskenderun	ASSAN	**Alparslan TAVAS**	Operasyon Müdürü
7	İskenderun	MKU Pirinçlik Denizcilik Meslek Yüksekokulu	**Atakan BAYRAKÇI**	Öğretim Görevlisi
8	Osmaniye	Osmaniye Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü	**Ayhan BOZOK**	Mühendis
9	İskenderun	İskenderun Belediye Başkanlığı	**Bülent ATİK**	Şehir Plancısı
10	İskenderun	Denizciler Birliği Deniz Nakliyatı ve Ticaret A.Ş. Denbirport Liman Tesisi	**Bülent ÇELİK**	Tesis Müdürü
11	Antakya	DOĞAKA	**Cenk ÖZBAYKAL**	Uzman
12	İskenderun	İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası	**Çağrı BELİBAĞLI**	Yönetim Kurulu Üyesi
13	İskenderun	İskenderun Deniz İkmal Destek Komutanlığı	**Deniz Yrb. Fatih KOCA**	
14	Antakya	Hatay İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü	**Emrullah AY**	Planlama Uzmanı
15	Osmaniye	Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası	**Hasan ERSOY**	Tüccar
16			**İbrahim ÖZDEMİR**	
17	İskenderun	İsdemir Limanı	**İbrahim ERDOĞAN**	Uzman
18	Antakya	Antakya Belediye Başkanlığı	**İzzet KAKİL**	Başkan Yardımcısı
19	Antakya	Antakya Gümrük Müdürlüğü	**Lütfü TAYFUR**	Gümrük Müdür Vekili
20	İskenderun	EKMAR Denizcilik ve Gemi Acenteliği A.Ş.	**Mustafa AKARCA**	Liman Müdürü
21	Antakya	DOĞAKA	**Muzaffer MISIRCI**	Uzman
22	İskenderun	Yeminli Mali Müşavir	**Nur ÖZDEMİR**	Yeminli Mali Müşavir
23	Adana	TCDD	**Osman YILDIRIM**	Müdür Yardımcısı
24	İskenderun	İskenderun Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü	**Orhan EVİNTAN**	Muayene Müdürü
25	İskenderun	İskenderun Demir Çelik Limanı	**Ömer Asım URTEKİN**	Uzman
26	Dörtyol	Dörtyol Kaymakamlığı	**Sait UYAR**	Ziraat Mühendisi
27	Antakya	Mustafa Kemal Üniversitesi	**Sebiha GÜNER**	Öğrenci
28	Adana	TCDD 6. Bölge (Adana) BölgeMüdürlüğü	**Selahattin KİRGİL**	Müdür Yardımcısı
29	İstanbul	CEYNAK Lojistik	**Sırrı ŞİMŞEK**	Bölge Sorumlusu
30	İskenderun	Yazıcı Demir Çelik	**Serhat NEMUTLU**	Liman Müdürü
31	Osmaniye	Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası	**Şerafettin AŞLAMACI**	Yönetim Kurulu Üyesi
32	İskenderun	Mustafa Kemal Üniversitesi	**Tuba KARACAOĞLAN**	Öğrenci
33	İskenderun	ASSAN	**Vedat OHRİ**	Genel Müdür
34	İskenderun	İskenderun Kaymakamlığı	**Ümit GÜMÜŞ**	
35	İskenderun	MKÜ İskenderun Sivil Havacılık Yüksekokulu	**Devrim GÜN**	Akademisyen
36	Antakya	Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü	**Ziya YÜKSEL**	İl Müdür Yardımcısı
37	Antakya	DHMİ	**Gökmen ÖZALTIN**	Kargo Gümrük Sorumlusu
38	Antakya	Mustafa Kemal Üniversitesi	**Yrd. Doç. Dr. Yavuz MAZLUM**	Öğretim Görevlisi

önemli olan istatistikî bilgilere ulaşılması da mümkün olacaktır.

5.3 Hatay ve Osmaniye İllerinde Lojistik Köy ve Lojistik Merkez Alternatifleri

Mastır Plan her biri birer ihtisas lojistik organize sanayi bölgesi olmak üzere İskenderun'da büyük ölçekli ve Antakya ile Osmaniye'de orta ölçekli lojistik birimlerinin oluşmasını gerekli görmektedir. Bu alanların üzerindeki yerel aktörlerin de görüşlerinin alınması zorunluluğu söz konusudur. Mastır Plan'da alan seçimi bu planın kapsamı dışında tutulmuştur. Her bir alternatif alanın lojistik köy olabilme yetisi olmasına rağmen bazı alanlar bu konuda daha avantajlıdır. Bu alanlar hakkında İskenderun, Antakya ve Osmaniye'den 38 kişinin katılımı ile İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası salonlarında arazi değerlendirme toplantısı yapılmıştır. Katılımcılara seçilen alternatifler hakkında bilgi verilmiş ve bu alternatiflerin etkileri incelenmiştir. Her alanın olumlu ve olumsuz yönleri bu rapora dâhil edilmiştir.

Alanların büyüklüklerinin hesaplamasında ele alınan varsayımlar, Lojistik Mastır Plan çalışmasında referans olarak kullanılmak üzere verilmiştir. Projenin devamında hazırlanacak olan fizibilite raporunda da temel olarak kullanılabilir; ancak Bakanlığa yapılacak olan başvurunun pazar analizlerinin, gerçek ihtiyaç belirlemelerinin, bölgesel, ulusal ve uluslararası görüşmelerle ön talep toplanarak yapılması gerekmektedir. Bu çalışma için yer belirlemesinin yapılması, ön maliyetlerin çıkartılması ve avan projelerin hazırlanması gerekir.

Lojistik köyde kurulacak olan depolar, gümrüklü antrepolar ve soğuk hava depoları modüler olup 2.500 m^2 nin katları şeklinde olacaktır. 100 mt depo boyları ve 25 mt'lik çelik inşaata uygun açıklıklarla yapılacaktır. Depoların önünde 20 mt tır yükleme alanı arkasında 20 mt vagon yükleme alanı bırakılmış ortada kalan 60 mt'de raf dizilmesi için ayrılmıştır. 2.500 m^2 minimum ölçüdür. Bu ölçü 2. modülün başlangıçta veya sonra ilavesiyle 5.000 m^2 ye çıkacaktır. 5.000 m^2 orta büyüklükte bir lojistik firmasının kullanımına uygun bir ölçüdür. %50 imar yapı izniyle arazi talebi parsel başına 10.000 m^2 olmaktadır. Büyük firmalara bu talebin maksimum iki katı kadar yan yana arazi verilmesi ve 10.000 m^2'lik inşaat yapması mümkündür. Toplam depolama alan ihtiyaçlarının her üç yönteme göre de hesaplanması "4.6 İş Potansiyeli" bölümünde açıklanmıştır. İskenderun İhtisas Lojistik OSB'sinde 150.000 m^2 kapalı alan, yani 300.000 m^2 depolama alanı vardır.

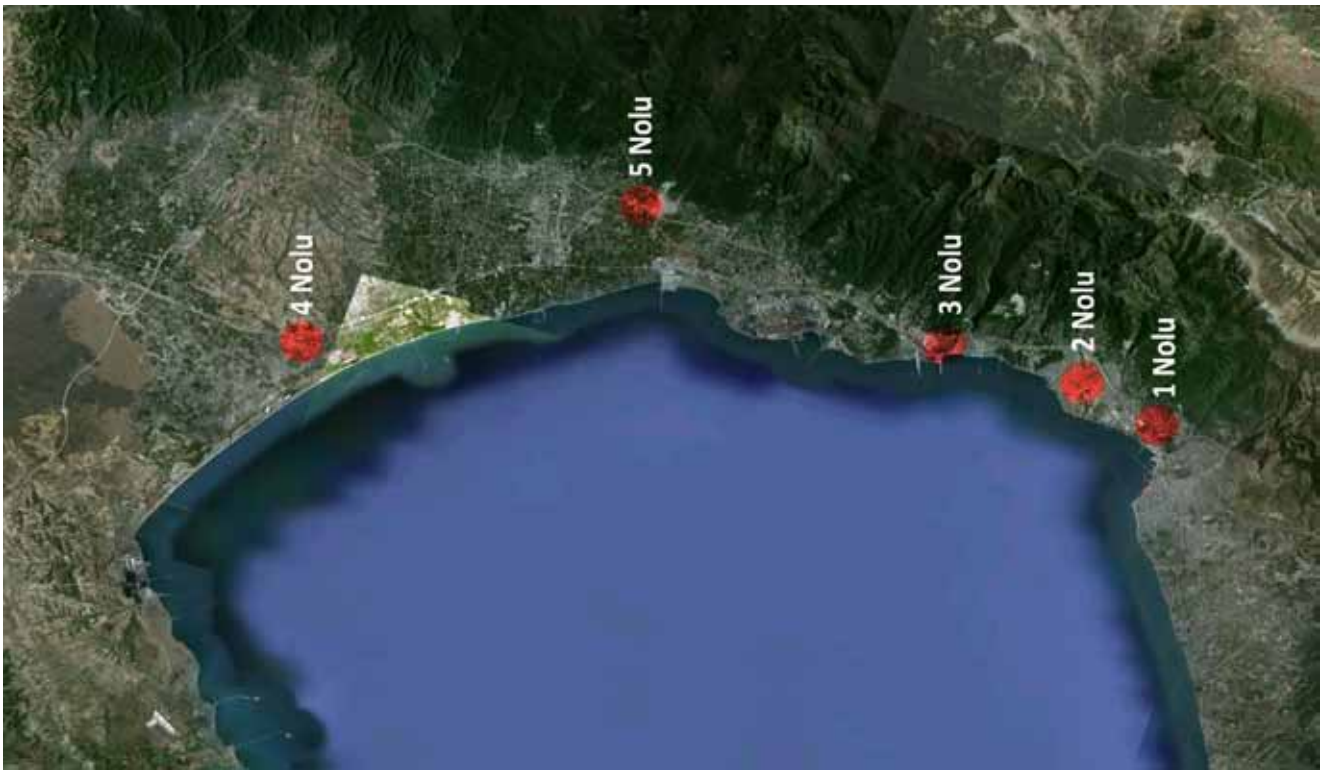
İskenderun lojistik firmaları depolama operasyonu yapmaktadır. Bundan dolayı başlangıç ölçekleri 5.000 m^2'den başlayacaktır. Buna karşılık Osmaniye ve Antakya henüz depolama operasyonuna alışkın değildir. Bu bölgede depolama yapacak olan şirketler için asgari depolama alanı inşa edip gelecekte yerinde büyümeye fırsat verilmiştir. İskenderun ve Osmaniye'de demir yolu terminalleri için alan ayrılmıştır. Antakya'da ise bu alanlar bulunmamaktadır. Demir yolu terminalleri de ortalama katar boyu başlangıçta 700 mt, gelecekte ise 1.000 mt'ye ulaşacak ve katarlar arasındaki mesafe 5 mt olarak başlangıçta 4 hatlı, ileride 6 hatlı bir kapasiteye erişecek biçimde planlanmıştır. Her iki yanda birer indirme bindirme rampasıyla birlikte arazi talebi 20.000 m^2 den başlayacak ve ileride 30.000 m^2 ihtiyaç olacak çevrede kısa süreli ürün bekletme alanları için de 20.000 m^2 ilavesi ile 50.000 m^2 olarak planlanmıştır.

Ağır araç park alanları gösterge olarak konulmuştur. TSE 9881 Araç park standardına göre açık alan tır parklarında giriş ve yollar dâhil her tır için 100 m^2'lik alan planlanmaktadır. İskenderun'da aynı anda 500 aracın park edeceği ileride 750 araca çıkacağı, Osmaniye'de demir yolu taşımasının da olacağı, OSB'ye yakın olan lojistik merkezin dışında da üreticilerin kendi araçları ile taşıma yapmaları veya doğrudan araç talebinde bulunacakları varsayımı ile 300 araçlık bir park öngörülmüştür. Bu adet ilerde 450 adede çıkacaktır.

Antakya da depolama hizmetleri iş potansiyeli olarak Osmaniye ölçüsündedir ancak bu bölgede demir yolu olmamasından dolayı daha fazla araç parkına ihtiyaç duymaktadır. Antakya için de öngörülen araç adedi 500'dür ve bunun ilerde 750 araca çıkması düşünülmektedir.

Konteyner stoklama alanı intermodal çalışma için planlanmıştır. Bu alan, gelen boş konteynerlerin doldurulup demir yoluna veya tırlara yüklenmesi için kullanılacaktır. Üst üste 2 kat dizilen bir konteyner stoklaması 15 m^2 alan gerektirmektedir. İskenderun'da 60.000 m^2'lik bir alan planlanmıştır. Bu talebin bir kısmı TCDD Limanı tarafından karşılanacaktır. Bu alanda, 4.000 TEU'luk bir bekleme-yükleme alanı öngörülmüştür. Konteyner hizmetlerinin bölgede artış beklentisi ile bu alan ileride 130.000 m^2'ye kadar çıkacaktır. Alanın yetmediği durumda 5 sıra üst üste konteyner dizebilen RTG lastik tekerli gentry vinçleri de kullanılabilir. Osmaniye'nin konteyner talebi az olacaktır. Bu bölgede başlangıçta 20.000 m^2, gelecekte de 40.000 m^2'lik yüksek büyüme hızlı bir plan öngörülmüştür.

Antakya için bir konteyner park alanı planlanmamıştır. Demir yolu olmaması nedeniyle katar oluşturmak amacıyla intermodal çalışma yapılmayacaktır. Konteyner dolduracak veya boşaltacak firmalar kendi depo alanlarında kısa süreli bekletme yapabileceklerdir. Diğer sosyal tesis alanları değişebilir alanlardır. Türkiye'de mevcut tır parklarında veya lojistik üslerde farklı büyüklükte kullanılmaktadır. Toplam alan hesaplamasını etkilememektedir. Avan proje çalışmasına referans olması amacıyla konulmuştur.



Şekil 24. Lojistik Köy Alternatif Alanları

5.3.1. İskenderun Lojistik Köy Alternatif Alanları

Yerel ölçekte yapılan çalışmalar ve ilgili aktörlerle yapılan görüşmeler sonucunda İskenderun lojistik köyü için uygun olabileceği düşünülen 5 alternatif yer belirlenmiştir. Bu alanlar: (1) kent merkezinde yer alan ordu bakım fabrikasının bulunduğu askeri alan, (2) 1 numaralı alanın kuzeyinde, sınır tugayının bulunduğu askeri alan, (3) Sarıseki Beldesinde, İskenderun Organize Bölgesi güneyindeki alan, (4) Erzin yerleşimi güneybatısında bulunan Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğüne ait alan ve (5) Payas'ın kuzeydoğusunda bulunan kamu mülkiyetinde bulunan alandır. Bu alanların mevcut durumları ve lojistik köy yere uygunluk açısından avantaj ve dezavantajları aşağıda değerlendirilmiştir ve alanların bölgesel lokasyonları Şekil 26'da gösterilmiştir.

5.3.1.1. 1 Numaralı Alan

Bu alan, İskenderun Limanı'nın doğu kısmında bulunan ordu bakım fabrikasının yer aldığı alandır. Alanın merkez bölgesi coğrafi koordinatları 36° 35' 45" kuzey, 36° 12' 02" doğudur. Alanın genişliği yaklaşık 1500 dönümdür. Bu alan ulaşım altyapısına erişilebilirlik açısından oldukça avantajlı konuma sahiptir. Alanın güneybatı köşesi liman ana giriş kapısının hemen karşısında bulunmakta, alanın batı sınırından sahil yolu, doğu sınırından ise TEM otoyolu geçmektedir. Alanın hemen kuzeyinde ise otoyol giriş bağlantısı ve gişeleri yer almaktadır. Limanın içinden geçen demir yolu hattı da bu alana çok yakın olup, 1 kilometreden az bir bağlantı ile alan demir yolu erişimine kavuşabilecektir. Alandaki eğim düze yakın, %5'in altında olup, gayet uygundur.

Bu alan, şekil 61'den de izlenebileceği üzere, 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda (ÇDNİP) "Lojistik Köy Gelişim Bölgesi" kullanımına ayrılmıştır. Bu açıdan bakıldığında herhangi bir plan değişikliği gerektirmeyecektir. Alanın kamuya ait olması ilave bir kamulaştırma maliyeti gerektirmeyecektir. Öte yandan, ordu bakım fabrikasının bir başka yere nakledilmesi ve arazinin lojistik köy tüzel kişiliğine devredilmesi bir miktar zamana ihtiyaç duyacaktır.

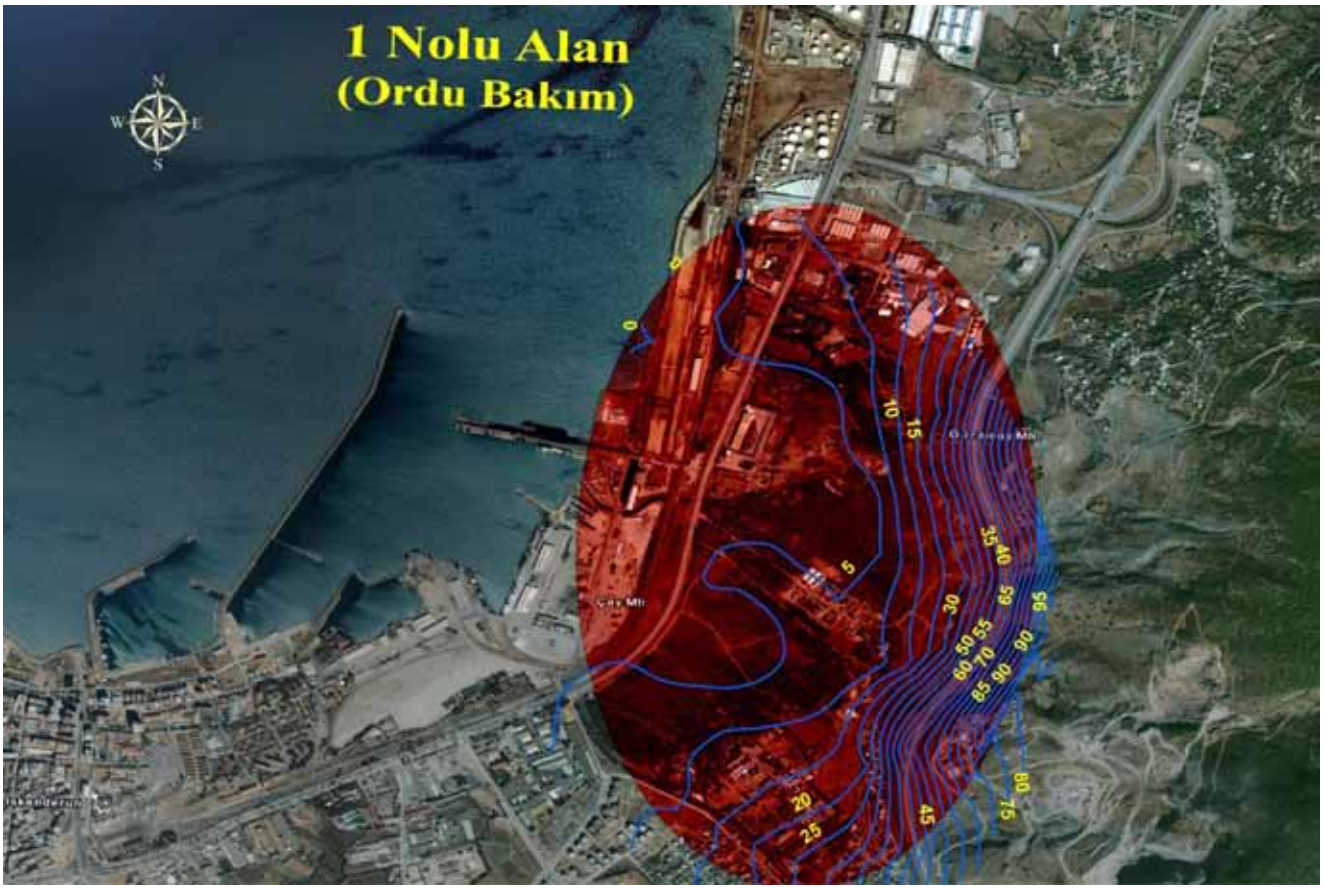
Bu alan avantaj ve dezavantajları açısından aşağıdaki gibi değerlendirilmiştir:

Lojistik Köy açısından avantajları:

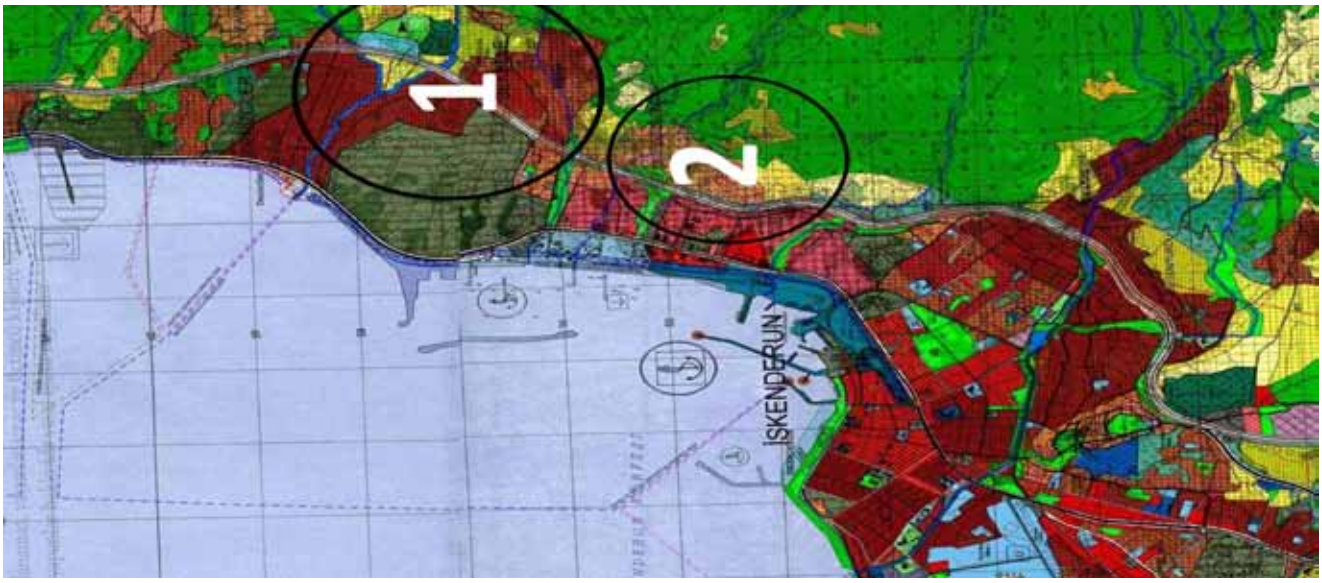
- Kara yolu ve demir yoluna erişiminin mümkün olması,
- Limana yakınlığı,
- Kamu mülkiyeti olması,
- Arazinin oldukça düz olması,
- ÇDNİP'de lojistik köy kullanımında olması,
- Yeterli gelişim alanına sahip olmasıdır.

Lojistik Köy açısından dezavantajları:

- Kente çok yakın olması,
- Askeri alanın tasfiye edilmesinin zaman gerektireceği,
- Alanın önemli bir kısmının deniz kotu altında olup, ıslak alan niteliğinde olması ve zemin suyunun yüksekliği (Bu durum, hem yapılaşma ve toprak işleri maliyetini yükseltecek, hem de sulak alan olması nedeniyle çevre bakanlığından özel izin gerektirecektir).
- Bu alanın en önemli dezavantajı, İskenderun kenti yerleşim alanlarına olan yakınlığıdır. Bu durum, trafik sıkışıklığı gibi istenmeyen sorunların kente yakın bölgelerde oluşmasına neden olabilecektir.



Şekil 25. 1 Numaralı Alternatif Alanın Konumu



Şekil 26. 1 ve 2 Numaralı Alternatif Alanların Çevre Düzeni Planındaki Kullanımları

5.3.1.2. 2 Numaralı Alan

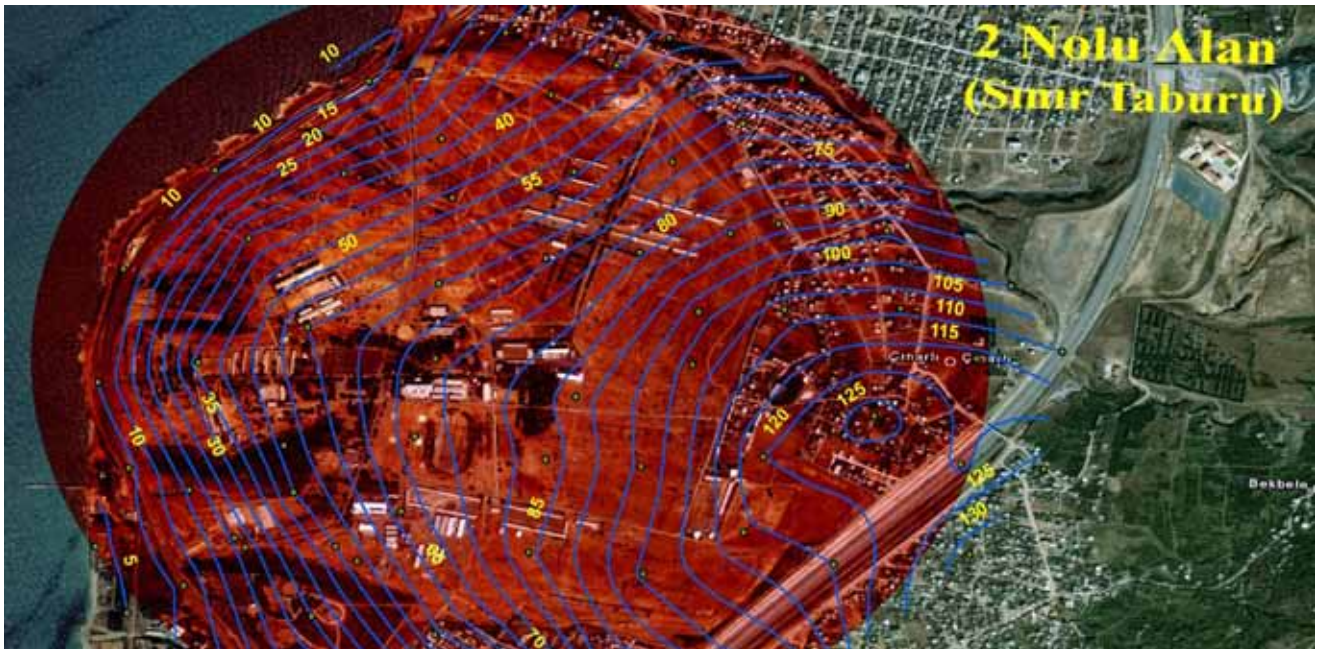
Bu alan, 1 numaralı alanın hemen kuzeyinde yer alan ve sınır taburunun yerleşik olduğu askeri alandır. Alanın orta bölgesi coğrafi koordinatları 36º 37' 34" kuzey ve 36º 12' 38" doğudur. Alanın genişliği yaklaşık 3.100 dönüm civarındadır. Alan alçak yükseklikli bir tepe üzerinde yer alıyor olsa da, eğim fazla değildir (%6'in altındadır). Alan sahil kara yolu ve TEM otoyolu arasında yer almaktadır. Sahile paralel giden demir yolundan buraya kolayca bağlantı sağlamak mümkündür. Liman ana giriş kapısında olan kara yolu uzaklığı da 3 km civarındadır.

Lojistik Köy Açısından Avantajları:

- Kara yolu ve demir yoluna erişiminin mümkün olması,
- Limana yakınlığı (3 km),
- Kamu mülkiyeti olması,
- Arazinin oldukça düz olması,
- Yeterli gelişme alanı bulunması,
- Sanayi alanlarına yakınlığı.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları:

- ÇDNİP'de askeri alan olarak gösterilmiş olup, plan tadilatı gerektirecek olması,
- Askeri birliğin bir başka alana transferinin zaman gerektirecek olması,
- Alanın bir kısmının tepelik olması nedeniyle demir yolu bağlantısını bir miktar uzatmak ve demir yolu bağlantısı için detaylı bir etüt yapmak gerekliliği.



Şekil 27. 2 Numaralı Alternatif Alanın Konumu

Şekil 28. 3 Numaralı Alternatif Alanın Konumu

Bu alan şekil 63'den de görülebileceği gibi çevre düzeni planında askeri alan olarak işaretlenmiştir. Bu alana karar verildiği durumda imar planı değişikliği gerektirecektir. Bu alan, lojistik köyün ihtiyaç duyacağı gelişme alanları ve ulaştırma altyapısına erişilebilirlik avantajına sahiptir ve kamuya aittir. Ancak, sınır taburu için uygun görülen Kırıkhan'daki alternatif alana taşınması zaman alabilecektir. Bu alan 1 numaralı alana göre kente daha uzak ve sanayi alanlarına ve kuzeydeki iskelelere daha yakındır.

5.3.1.3. 3 Numaralı Alan

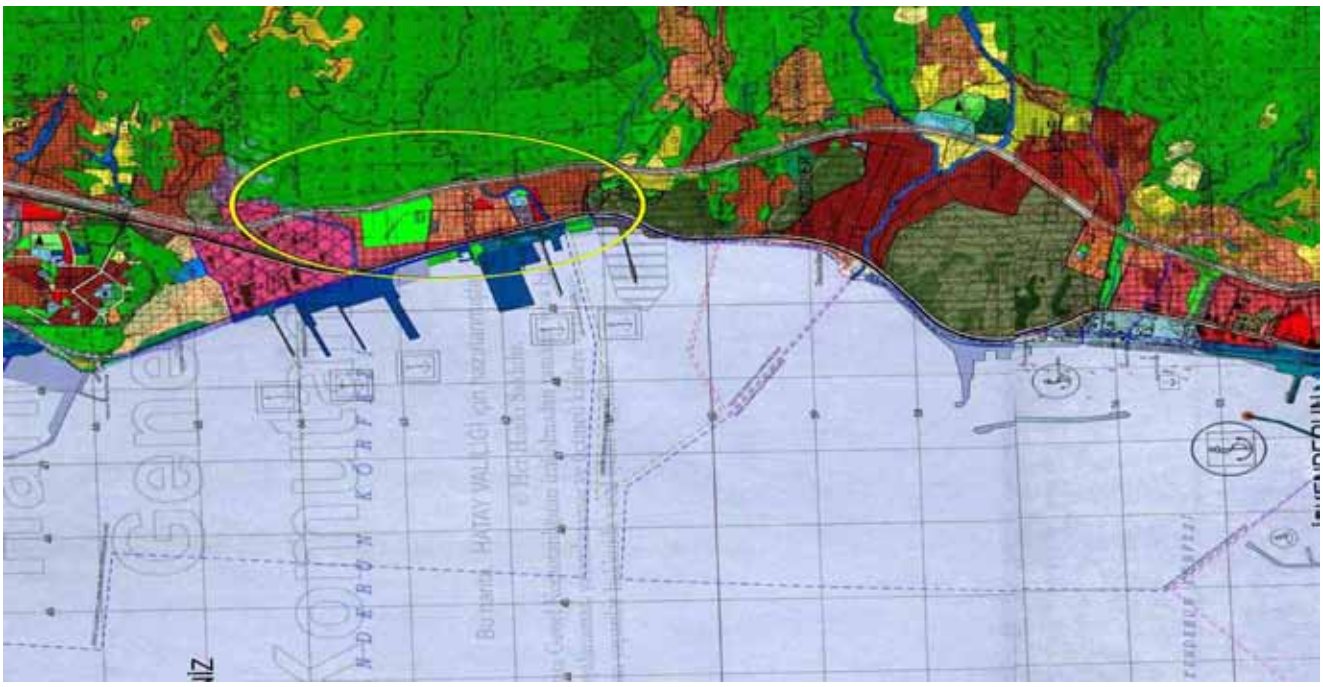
Bu alan Sarıseki Beldesi sınırları içinde yer almakta olup, İskenderun Organize Bölgesi'nin bitişik güney alanıdır. Alan orta noktası coğrafi koordinatları 36° 40'43" kuzey ve 36° 12' 50" doğudur. Bu alan da E5 olarak anılan sahil yolu ve TEM otoyolu arasında kalmaktadır ve sahilden geçen demir yoluna oldukça yakındır. İskenderun Limanı'na kara yolu mesafesi yaklaşık 10 kilometredir. Bu bölgede yaklaşık 600 dönümlük bir boş alan mevcuttur. Geriye kalan yaklaşık 500 dönümlük alan, Sarıseki Beldesinin meskûn alanıdır. Bu meskûn alanın endüstri bölgeleri arasında kalmış olmaktan ötürü sağlıksız bir yerleşim alanı olduğu ve yerel yönetimlerce tasfiye edilmek istendiği belirtilmiştir. Bu bölgedeki boş alanların önemli kısmı kamu mülkiyetinde olup, meskûn alanlar ise özel mülkiyettedir.

Alanın kuzeyde OSB, güneyde meskûn alanlar, doğuda otoyol, batıda ise denizle kuşatılmış olması, gelecekte lojistik köyün genişlemesine izin vermeyeceğini göstermektedir. Ancak, güneydeki 500 dönümlük meskûn alanın tasfiye edilmesiyle yeterli büyüklüğe ulaşılabilir. Fakat bu bölgenin kamulaştırması uzun hukuksal süreçler ve yüksek bütçe gerektirebilecektir. Bu bölgede eğim düz olmasına karşın, zeminin sulak alan olması nedeniyle inşaat maliyetleri yükselecektir.

Şekil 65'te bu alanın Çevre Düzeni Planı kararları sunulmuştur. Buna göre bu alanın kuzey kısımları az miktarda depolama alanı olarak ayrılmış olsa da, boş alanın önemli bir kısmı, kentsel nitelikli yeşil alan olarak işaretlenmiştir. Güneydeki meskûn alanların durumu ise planda korunmuştur. O nedenle, plan değişikliği gerektirecektir.

Lojistik Köy Açısından Avantajları:

- Kara yolu ve demir yoluna erişimi mümkün olması,
- Limana yakınlığı (10 km),
- 600 dönümün kamu mülkiyetinde olması,
- Arazinin oldukça düz olması,
- Sanayi bölgelerine yakınlığı.



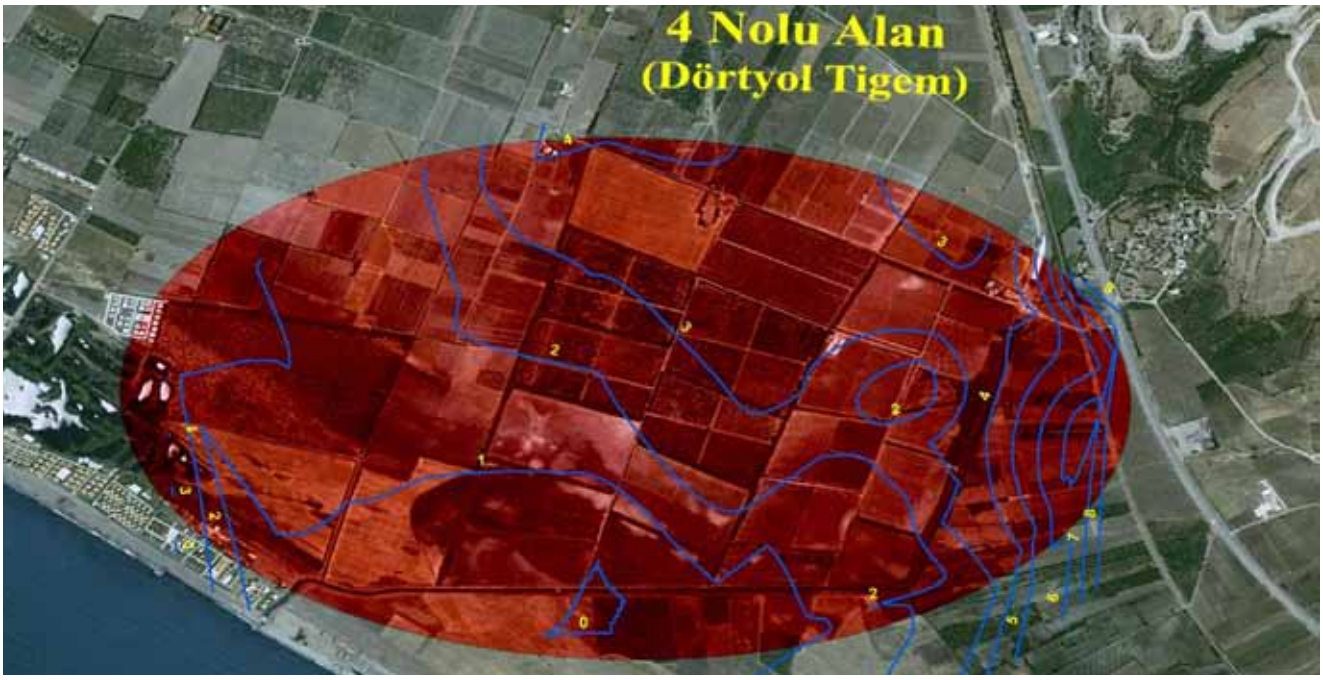
Şekil 29. 3 Numaralı Alternatif Alanın Çevre Düzeni Planı Kararı

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları:

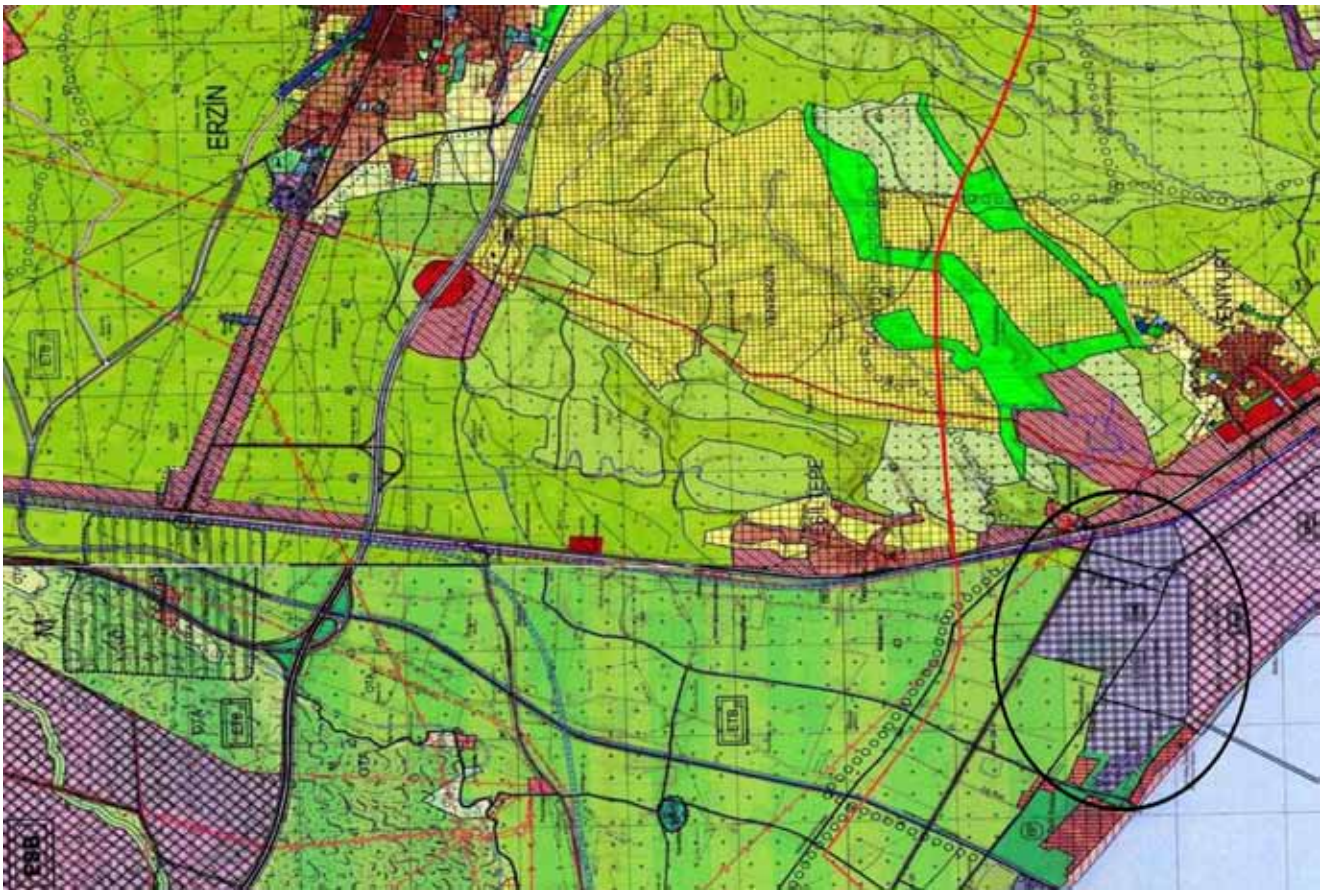
- ÇDNİP'de Depolama ve Kentsel Nitelikli Yeşil Alan (ve yerleşim alanı) durumunda olduğu için plan tadilatı gerektirecek olması,
- Yeterli gelişim alanına sahip olmaması,
- Sarıseki yerleşimlerinin tasfiyesi (mali ve hukuksal açıdan sorunlu olabilir),
- Zemin suyunun yüksek ve zemin yapısının gevşek olmasının, yapılaşma maliyetlerini yükseltebilecek olması.
- Ayrıca sulak alan olması nedeniyle, Çevre Bakanlığı özel iznini gerektirebileceği.

5.3.1.4. 4 Numaralı Alan

Bu alan, Dörtyol/Erzin Bölgesindeki Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğüne ait yaklaşık 2.400 dönümlük bir alandır. Bu alanın orta noktası coğrafi koordinatları 36° 53' 48" kuzey ve 36° 07' 17" doğudur. İskenderun Limanı'na kara yolu mesafesi 37 kilometredir. Demir yolu alanın doğu sınırından geçmekte olup, düz bir arazidir. Buna karşın, otoyola erişim 7 kilometredir. Alanın tamamı kamu mülkiyetinde olduğundan ilave kamulaştırma maliyeti gerektirmeyecektir.



Şekil 30. 4 Numaralı Alternatif Alanın Konumu



Şekil 31. 4 Numaralı Alternatif Alanın Çevre Düzeni Planı Kararı

Şekil 31'de bu alanın Çevre Düzeni Plan kararı gösterilmektedir. Alan, planda enerji lojistik gelişim ve ileri teknoloji (inovasyon) bölgesi olarak işaretlenmiştir. Bu nedenle herhangi bir plan değişikliği gerektirmeyebilir. Ancak, alan oldukça yüksek sınıflı bir tarım arazisidir. Her ne kadar imar planı kararı aksi yönde de olsa yine de tarım dışı kullanım için izin gerektirecektir. İskenderun Limanı'na uzak oluşu da bu alanın bir başka dezavantajıdır.

Lojistik Köy Açısından Avantajları:

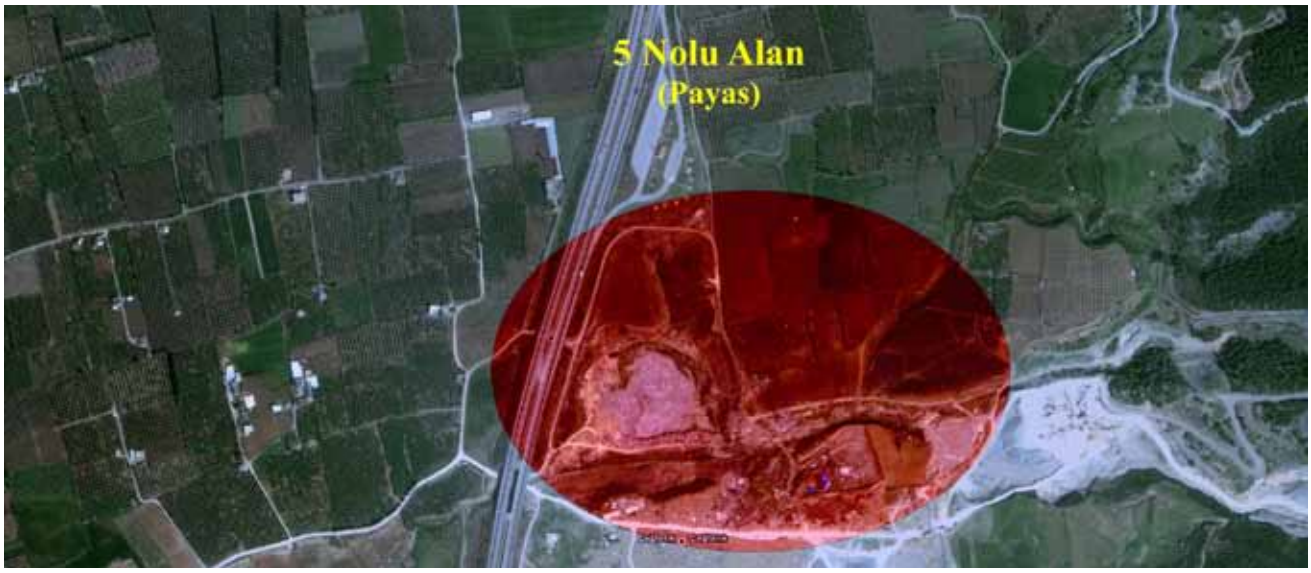
- Demir yoluna erişiminin mümkün ve otoyola 7 kilometre uzaklıkta olması,
- Kamu mülkiyetinde olması,
- Arazinin oldukça düz olması,
- Yeterli gelişim alanına sahip olması.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları:

- Bu alanın 49 yıllığına özel bir şirkete kiralanmış olması,
- ÇDNİP'de Enerji Lojistik Gelişim ve İleri Teknoloji Alanı plan değişikliği gerektirecek olması,
- Kıymetli tarım arazisi, tarım dışı amaca tahsisinin zaman alacak olması (Valilikçe yapılan daha önceki girişimlerde tarım dışı amaca tahsis izni verilmemiştir),
- İskenderun'a, sanayi bölgelerine ve limana uzak (37 km) oluşudur.

5.3.1.5. 5. Numaralı Alan

Bu alan Payas Bölgesinde olup, otoyol inşaatı sırasında taş ocağı olarak kullanılmıştır. Alanın coğrafi koordinatları 36° 47' 47" kuzey ve 36° 14' 22" doğudur. Alanın demir yolu hattına kuş uçuşu mesafesi 3 km, liman girişine uzaklığı ise kara yolu ile 15 kilometredir. Alan otoyolun hemen doğusunda bulunmaktadır. Bu alanda yaklaşık 350 dönümlük bir kamu arazisi olduğu belirtilmiştir; geri kalan alan ise kamulaştırma gerektirmektedir. Etrafının boş olması gelişmesine olanak verecektir. Ancak, arazinin taş ocağı olarak kullanılmış ve sert zemin olması toprak işlerinin maliyetini yükseltecektir.



Şekil 32. 5 Numaralı Alternatif Alanın Konumu

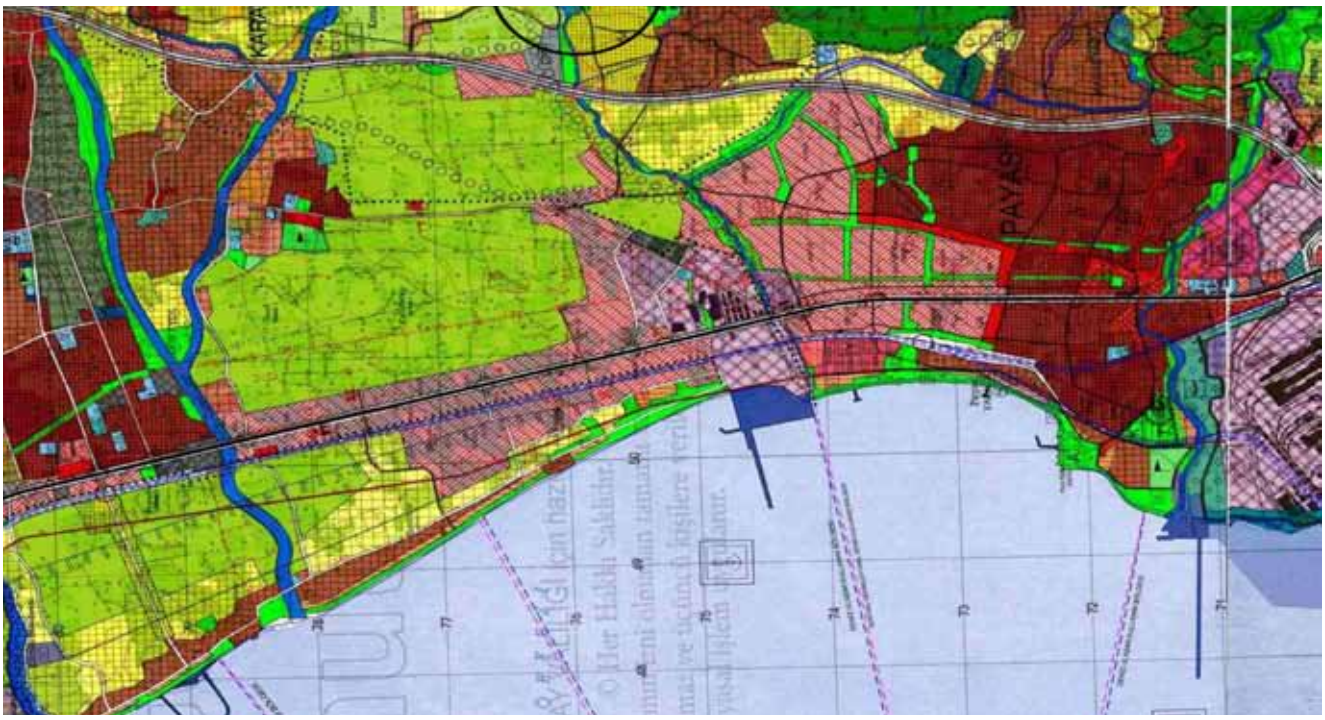
Şekil 32'den de görülebileceği üzere, bu alan imar planında çöp toplama ve tasfiye alanı olarak belirtilmiştir. Kuzey bitişiği ise konut dışı kentsel çalışma alanıdır. Ayrıca, bu bölge için TOKİ tarafından tahsis istendiği, Mal Müdürlüğünce yapılan görüşmede dile getirilmiştir. Her koşulda bu alan plan değişikliği gerektirecektir. İlave olarak kamulaştırma gerektiren, yüksek toprak işleri maliyetine sahip, demir yoluna ve limana görece uzak bir arazi olarak kalmaktadır.

Lojistik Köy Açısından Avantajları:

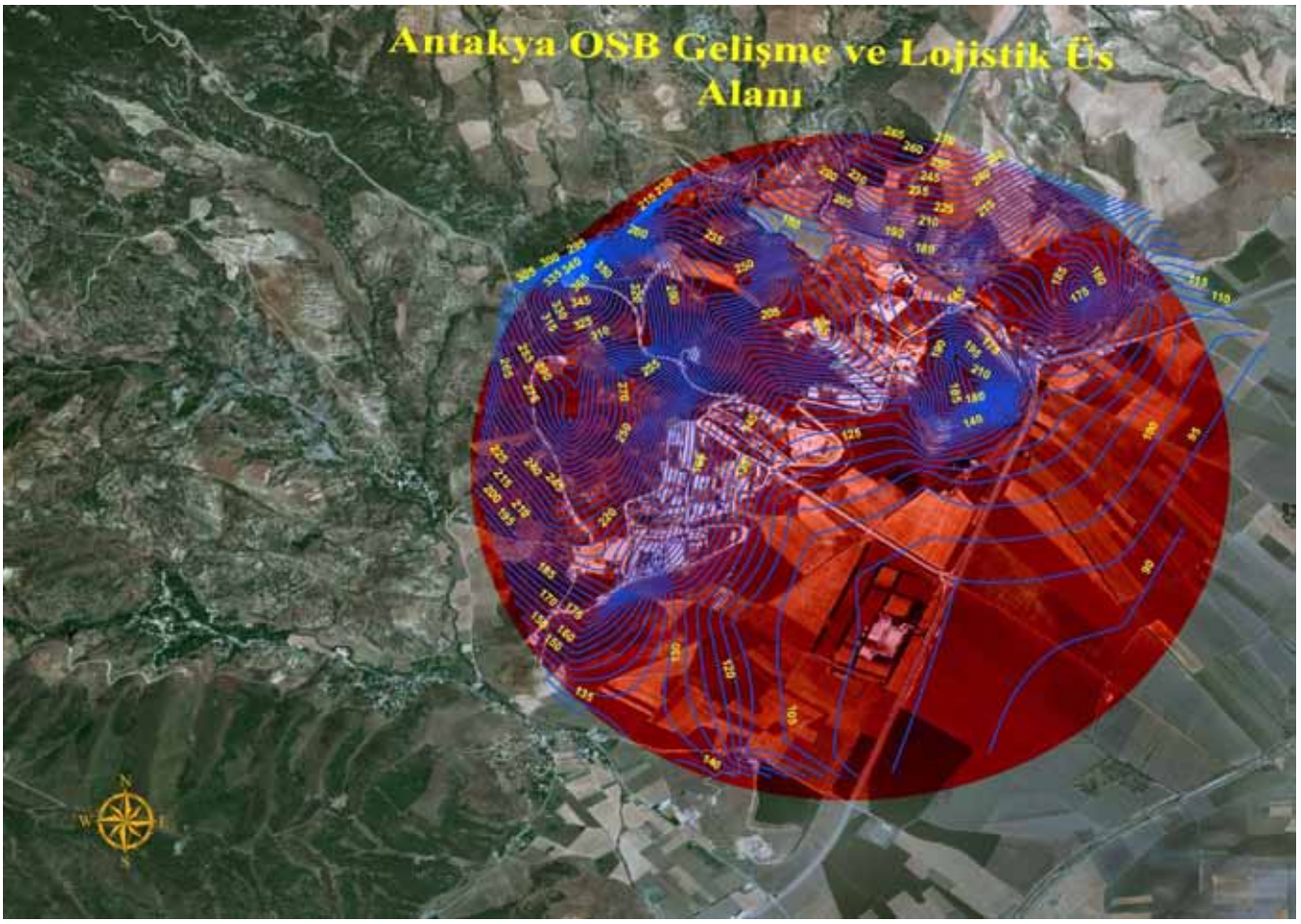
- Otoyola erişiminin mümkün olması,
- 350 dönümünün kamu mülkiyetinde olması,
- Arazinin oldukça düz olması.

Lojistik Köy Açısından Dezavantajları:

- ÇDNİP'de Çöp Toplama Alanı olmasından dolayı, plan tadilatı gerektirecek olması,
- Yeterli bir alan olmayıp, özel arazilerin kamulaştırmasının gerekliliği,
- Zemin yapısının sert olmasının hafriyat maliyetleri yükselteceği,
- TOKİ gibi diğer kamu kuruluşlarının da alan üzerinde taleplerinin olması,
- Demir yoluna kuş uçuşu yaklaşık 3 km olup, görece uzun bir bağlantı gerektireceği,
- İskenderun'a, sanayi bölgelerine ve limana uzak (15 km) oluşudur.



Şekil 33. 5 nolu Alternatif Alanın Çevre Düzeni Planı Kararı



Şekil 34. Antakya OSB ve Lojistik Üs Alanı

5.3.2. Antakya Lojistik Üs Alanı

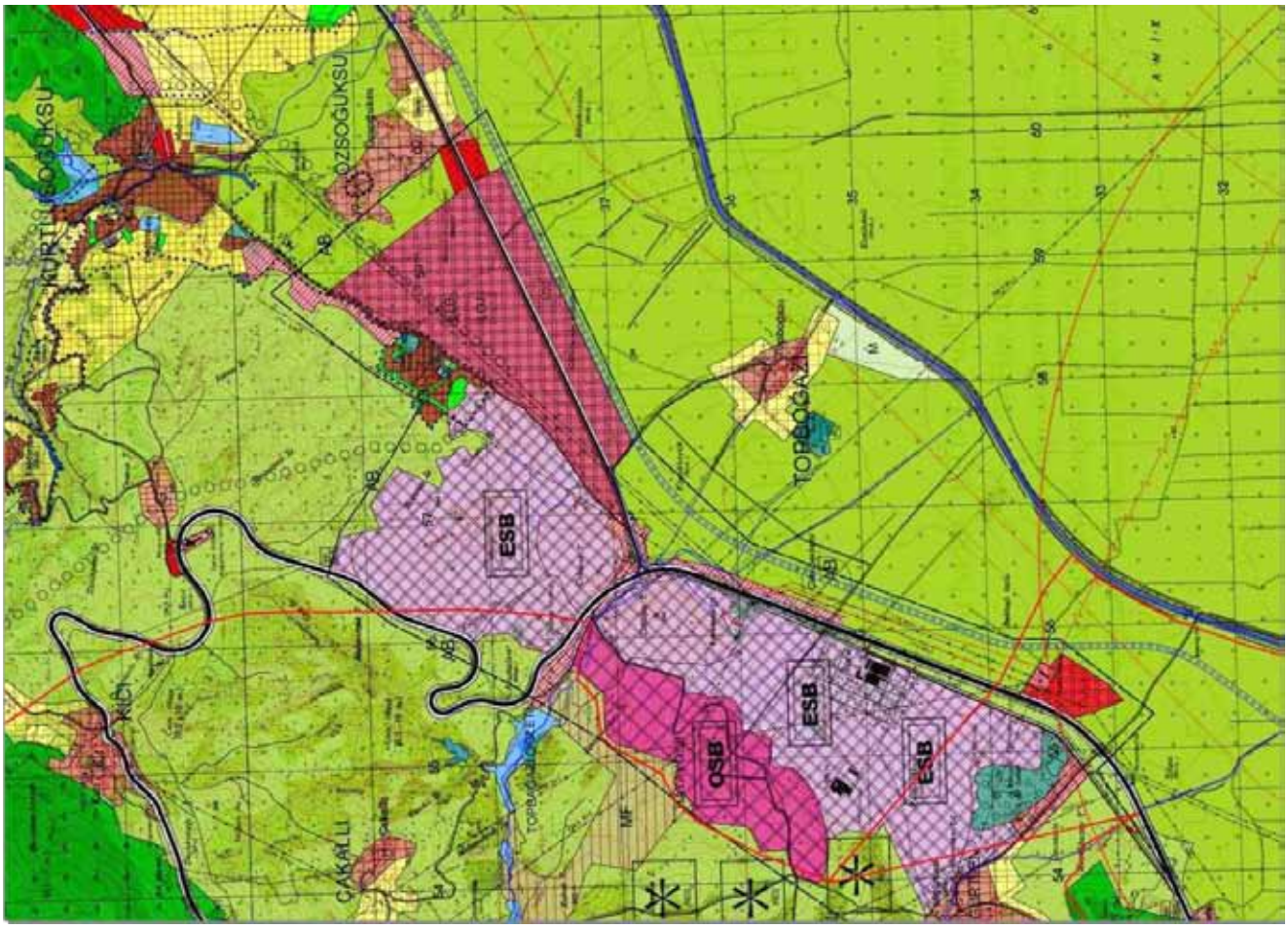
TR63 Bölgesinde gelişmesi umulan lojistik aktiviteler, İskenderun Limanı'nı merkez almak üzere İskenderun merkezde bir lojistik köy kuruluşunu gerektirmekle birlikte, Antakya ve Osmaniye kent merkezlerinde de birer lojistik üs kurulmasını da önermektedir. Bu lojistik üsler, alan ve sunulacak hizmetler itibariyle, İskenderun lojistik köyü kadar geniş ve kapsamlı olmamakla birlikte, lojistik köy ile olacak aktivitelerin konsolidasyonu ve organizasyonu fonksiyonlarını üstlenecektir. Bu lojistik üslerin, yaklaşık 150 dönüm genişliğinde, ağırlıklı olarak tır parkı, konteyner depolama alanı, depolama ve soğuk hava depolamasına izin veren bir yapıda olması öngörülmektedir. Bu bağlamda, hem Osmaniye hem de Antakya'da OSB'lerin hâlihazırda karar verilmiş gelişme alanlarında olması, hem kent ulaştırma altyapısında önemli kapasiteler kullanan tır ve kamyon trafiğini şehir dışına taşıyacak, hem de OSB'lerin ihtiyaç duyduğu lojistik hizmetleri yakından sunabilecektir.

Şekil 70'te görüldüğü üzere, Antakya OSB mevcut alanın doğu ve kuzeyinde (İskenderun yoluna kadar olan) yaklaşık bir 5500 dönüm civarında bir gelişmeyi öngörmektedir. Bu gelişim, Şekil 71'de sunulduğu gibi çevre düzeni planına da bu şekilde işaretlenmiştir.

Antakya Lojistik Üssü'nün, OSB gelişme alanında olması mümkündür. Bu alan, İskenderun'a yakınlığı nedeniyle ulaşım maliyetlerini de azaltabilecektir. Bu konuda gündeme getirilmesi gereken bir başka husus ise, Antakya Hali'nin de OSB gelişim alanında uygun bir yere taşınmasıdır. Mevcut durumda yerleşim alanlarında sıkışmış durumda olan toptancı halinin bu şekliyle Hatay ili tarım endüstrisini yönlendirebilecek bir yapıya kavuşması mümkün görünmemektedir. O nedenle, bu alanda ilin ihtiyaç duyduğu ölçeğe kavuşabilmesi mümkün olacaktır.

Lojistik merkez olarak belirlenen bu alanlar, çok fazla olumsuzluk taşımamaktadır. Alanların tek dezavantajı, demir yolu bağlantısı olmamasıdır. Bu bölgenin avantajlarını şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Alan, OSB alanı içindedir,
- Hal gibi alanların da yerleşmesi için yeterli arazi mevcuttur,
- Gerektiğinde genişletilecek yeterli alana sahiptir,
- OSB girişimi ile çözümlenebilecek statüye sahiptir,
- İskenderun'a yakındır.



Şekil 35. Antakya OSB nin Çevre Düzeni Planındaki Konumu

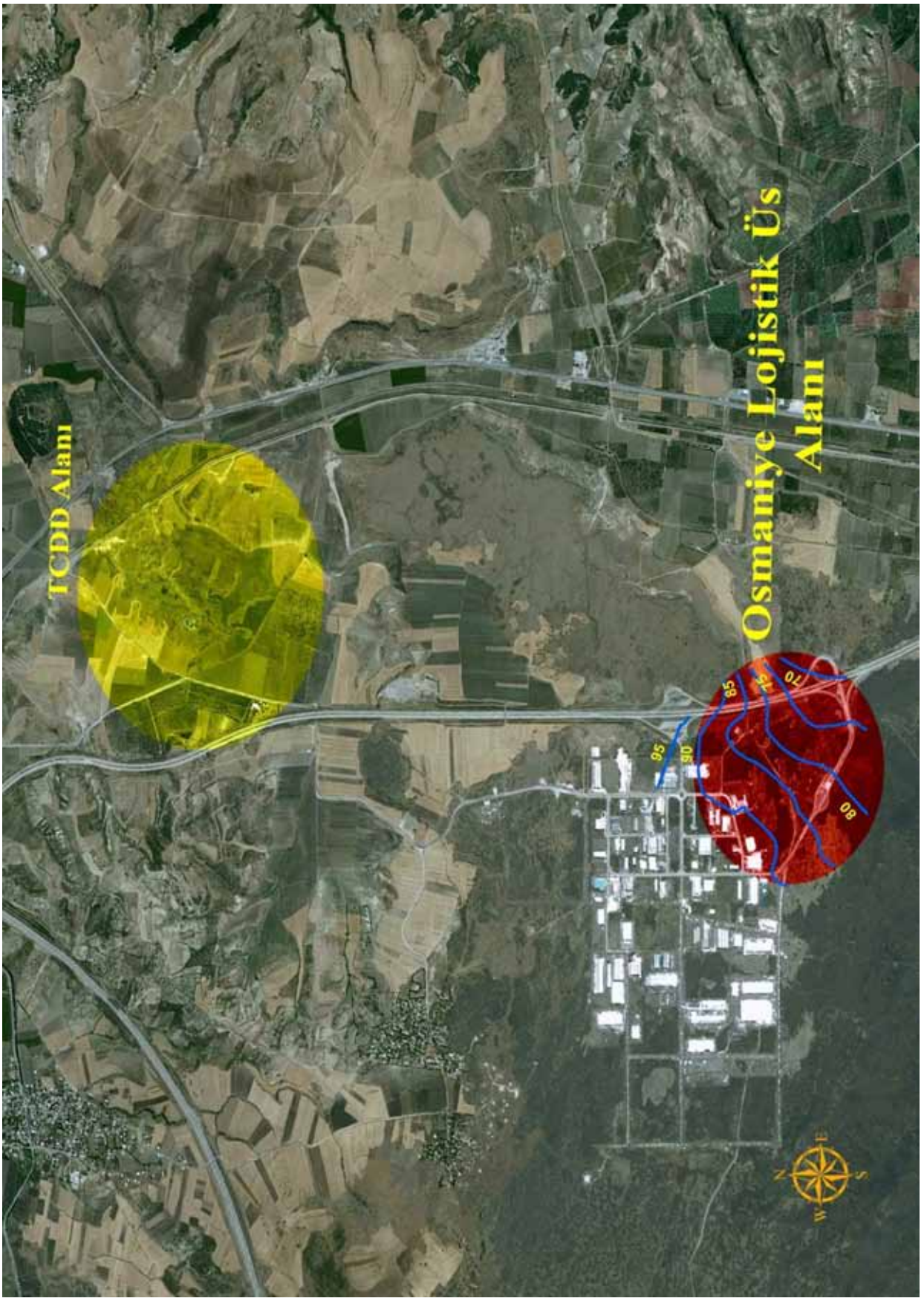
5.3.3. Osmaniye Lojistik Üs Alanı

Yukarıda belirtilen gerekçelerle Osmaniye kentinde de lojistik aktiviteleri yönlendirecek bir lojistik üs kurulması önerilmektedir. Bu amaçla yerel aktörlerle yapılan görüşmelerde, Osmaniye OSB alanının güneydoğusunda ve Şekil 72'de gösterilen alanda 150 dönümlük bir kamu mülkü bulunduğu ve bu alanda bir lojistik üs yapımı için çalışmalara başlandığı belirtilmiştir. Osmaniye OSB de doğu, kuzey ve güneydeki alanlara doğru gelişme çalışmalarına da başlamıştır. Artan endüstri aktiviteleri yerel bağlamda hizmet sunacak bir lojistik üsse daha fazla ihtiyaç duyacaktır. Ayrıca bu alan OSB demir yoluna kuş uçuşu 1,5 km mesafededir. Arazinin fazla eğimli olmaması demir yolu bağlantısını kolaylaştıracaktır.

Demir yolunun lojistik aktiviteler açısından önemi göz önüne alındığında, bu bölgede lojistik üs için ikinci bir alternatif yerden daha söz etmek mümkündür. Şekil 72'de gösterildiği üzere, OSB'nin yaklaşık 3km kuzeyinde ve demir yolunun hemen kenarında TCDD yaklaşık 300-400 dönüm büyüklüğünde bir lojistik operasyon merkezi planlamaktadır. Lojistik üssün bu alan içinde gerçekleştirilmesi, OSB ve kent lojistik aktivitelerinin demir yolundan doğrudan kullanılabilmesi olanağını doğuracaktır.

Bu bölgenin avantajlarını aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

- OSB alanı içinde yer almaktadır,
- Gerektiğinde genişletilecek yeterli alana sahiptir,
- OSB girişimi ile çözümlenebilecek statüye sahiptir,
- Demir yoluna ve otoyola oldukça yakındır.



Şekil 36. Osmaniye OSB ve Lojistik Üs Alanı

5.4. Lojistik Köy Alternatif Alanları Genel Değerlendirmesi

Lojistik köylerin yer seçimi yapılırken göz önünde bulundurulması gereken iki hedef vardır. Bunlar; yapı ve altyapı maliyetlerinin düşük olması ile lojistik operasyonların düşük maliyetli ve emniyetli olarak yerine getirilmesidir. Bu hedefleri yerine getirmede gerek İskenderun, gerekse proje grubunun daha önce yaptığı lojistik planlarda göz önüne aldığı kriterler ve bu kriterlerin ilişkili olduğu hedefleri şu şekilde özetlemek mümkündür:

- **Alanın mülkiyet durumu:** Kamu mülkiyetindeki araziler daha çabuk temin edilebilecek ve süratle uygulamaya geçmeye olanak verecek, yapım maliyetinin düşük olmasını sağlayacaktır.
- **İmar planındaki kullanım:** Lojistik kullanıma ayrılamamış yerler için plan tadilatı gereği ve bunun gerektirdiği zaman bütçesi söz konusudur. Zaman zaman belirtilen alanlarda yapılaşma belirli kanunlar uyarınca mümkün olamamaktadır.
- **Alanın genişliği ve çevresindeki kentsel kullanım:** Lojistik alanlar, neden olabilecekleri çevresel dışsallıklar nedeniyle kent yerleşim alanlarından belirli uzakta, endüstri bölgelerine yakın ve ileriki tarihlerde gerekli genişlemenin yapılmasını engellemeyecek yerlerde olmalıdır.
- **Liman, otoyol ve demir yoluna erişim:** Lojistik köyler fonksiyonu gereği modlar arası ulaşımın optimizasyonunu gerçekleştiren birimler olduğundan en önemli faktör, ulaşım tesis ve terminallere erişimdir. Hepsinden önemlisi demir yolu bağlantısı ve lojistik köye ait bir demir yolu terminalinin tesis edilebilmesi en önemli gerekliliktir.
- **Alanın eğimi:** Alanın topografik durumu ve eğimi iki açıdan önemlidir: İnşaat maliyetleri ve lojistik operasyonların emniyeti. Yüksek eğime sahip alanlar, lojistik operasyonların emniyet riskini artıracaktır. Özellikle ağır ve havaleli yüklerin elleçlenmesi güçleşecek, yük araçlarının gerektirdiği yatay ve düşey kurpların ulaşım tesislerinde sağlanması zorlaşacaktır. Ayrıca büyük ve maliyetli hafriyatlar ortaya çıkmaktadır
- **Zeminin yapısı:** Gevşek zemin yapıları yapılaşma maliyetlerini yükseltmektedir. Zemin suyu yüksek alanlar, drenaj maliyetlerini ve altyapı maliyetlerini artırmaktadır. Yine gevşek zeminler ayrıca deprem durumlarında sıvılaşma riski taşımakta ve depolanmış mal kayıplarını artırmaktadır.

Yukarıda belirtilen faktörler dışında, yerel koşullara bağlı olarak birçok faktörün olduğunu söylemek mümkündür. Buna göre, ideal koşullardaki bir lojistik merkez; bir liman artalanında, demir yolu erişimi ile birlikte intermodal yük terminaline sahip, etrafı kentsel alanla kuşatılmamış ve zaman içinde gelişime müsait, düz ve sağlam zeminlerde yer almalıdır. Başlangıç için 1000 dönüm genişliğinde, gerektiğinde 3000 dönüme genişlemeye izin verecek durumda olmalıdır. Ancak, bu ideal koşulların sağlanması özellikle Türkiye gibi kent tarihi çok eski yıllara uzanan ülkelerde çok fazla mümkün değildir. Bazı kriterler açısından uygunluk gösteren alanlar, diğer kriterleri sağlamaktan çoğu zaman uzak kalmaktadır. Bu durum İskenderun için de geçerlidir. İskenderun'daki alternatif alanların yukarıda belirtilen kriterler açısından durumları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Her bir alan bazı kriterler açısından avantajlı, bir başka kriter açısından ise dezavantajlıdır.

Alan genişliği ve konum açısından yapılacak değerlendirmeye göre, sadece Sarıseki'deki 3 numaralı alan beklenileni karşılamaktan uzaktır. 1 numaralı ordu bakım fabrikasının bulunduğu alan ise yeterli genişliğe sahip olmasına karşın, kente çok yakın bir bölgededir. Öte yandan, 1, 2 ve 3 numaralı alanlar, sanayi bölgelerine yakınlığı açısından 4 ve 5 numaralı alanlara göre daha avantajlı konumdadır.

Hatay Çevre Düzeni Planı 1 numaralı alanı "Lojistik Bölge", 4 numaralı alanı ise "Lojistik Ve Teknoloji Gelişim Bölgesi" olarak işaretlemiştir. Bunun dışındaki alanlar için plan değişikliği yapılması gerekecektir. Ayrıca, Sarıseki'deki alan ıslak alan olarak nitelendirildiğinden, çevre mevzuatı açısından bir takım engellere sahip olabilecektir. Alanların hiçbirisi, eğim açısından önemli bir olumsuzluğa sahip değildir. Yalnızca 2 numaralı alan görece yüksek bir eğime sahiptir. Ancak lojistik operasyonlar açısından engelleyici oranda değildir. Ancak bu eğim, 2 numaralı alanın batı kısımdaki demir yolunun alan içine bağlanmasında bir miktar problem yaratabilecektir.

Zemin yapısı, özellikle 1 ve 3 numaralı alanlarda oldukça sorunludur. Yerinde yapılan incelemelerde 1 numaralı alanın yer yer deniz kodu altında düşmekte ve zemin suyu drenajını ciddi bir sorun haline getirmektedir. Aynı sorun, 3 numaralı Sarıseki'deki alanda da mevcuttur. O nedenle bu alanın ıslak alan olarak Çevre Bakanlığı tarafından koruma altına alındığı ifade edilmiştir. Bu alanlardan 1, 2 ve 4 numaralı alanlarda yeterli miktarda kamu mülkiyetinde alan bulunmaktadır. 3 ve 5 numaralı alanlardaki kamusal alan miktarı ise 500 ve 350 dönümdür. Bu miktar ise, 1000 dönüm olacağı varsayılan İskenderun Lojistik Köyü için yeterli olmayıp özel mülkiyette kamulaştırma gerektirecektir. Ancak, Sarıseki'de kamulaştırılabilecek gayri meskûn bir alan da bulunmamaktadır.

Limana olan erişim açısından en avantajlı alternatif 1 numaralı alan olup, diğer alternatifler görece uzak kalmaktadır. Ancak, diğer alanlar da bu kez kuzeydeki özel limanlara daha yakındır. Liman erişimi açısından 1, 2 ve 3 numaralı alanlar benzer niteliktedir.

Alanlar	Konum ve Alan Genişliği	Plandaki Kullanımı	Arazi Orta Nokta Koordinatları	OrtalamaEğim	Zemin Yapısı	Mülkiyet Durumu	Limana Mesafesi	Demir yoluna Mesafesi	Otoyola Mesafesi	Demir yolu Erişimi
1 Nolu Alan	Ordu Bakım Fabrikası Arazisi 1500 dönüm	Lojistik köy gelişim alanı olarak işaretlenmiş olup, plan tadilatı gerektirmemekte.	36° 35′ 45″ K, 36° 12′ 02″ D	Düz bir arazi olup eğim %1'in altındadır.	Oldukça gevşek bir zemine sahip olup, kod yer yer deniz seviyesi altına inmektedir	MSB yani kamu mülkiyetindedir	Liman ana giriş kapısı karşısındadır	Demir yolu batı sınırından geçmektedir	Otoyol doğu, D817 yolu batısınırından geçmektedir	Mümkün
2 Nolu Alan	Sınır Taburu Arazisi, yaklaşık 3000 dönümlük boş bir alana sahiptir	ÇDNİ Planında askeri alan olarak işaretlenmiştir	36° 37′ 34″ K 36° 12′ 38″ D	Eğimi en fazla olan arazidir: %6 civarında	Sağlam ve stabil bir zemin yapısı mevcuttur	Alanın tamamı MSB yani kamu mülkiyetindedir	Liman ana giriş kapısına yaklaşık 3 km'dir	Demir yolu batı sınırından geçmektedir	Otoyol doğu, D817 yolu batı sınırından geçmektedir	Eğim nedeniyle sorumlu bir erişimi olabilir.
3 Nolu Alan	Sarıseki Yerleşimindeki Arazi, 500 dönüm	ÇDNİ Planında yapısı itibariyle, kentsel yeşil alan olarak işaretlenmiştir	36° 40′ 43″ K 36° 12′ 50″ D	Düz bir arazi olup eğim %1'in altındadır	Oldukça gevşek bir zemine sahip olup ıslak alandır	500 dönümlük bir alan olup kamu mülkiyetindedir	İskenderun Limanına 10 km'dir	Demir yolu batı sınırından geçmektedir	Otoyol doğu, D817 yolu batı sınırından geçmektedir	Mümkün
4 Nolu Alan	Dörtyol TİGEM Arazisi 2400 dönümdür	ÇDNİ Planında enerji, lojisitk ve ileri teknoloji bölgesi olarak işaretlenmiştir	36°53′ 48″ K 36° 07′ 17″ D	Düz bir arazi olup eğim %1'in altındadır.	Sağlam ve stabil bir zemin yapısı mevcuttur	Alan Tarım İşletmeleri Genel Müdürlüğüne aittir.	İskenderun Limanına 37 km'dir	Demir yolu doğu sınırından geçmektedir	Otoyola mesafesi 7 km	Mümkün
5 Nolu Alan	Payas'taki Eski Otoyol Şantiyesi Arazisi, 350 dönümdür	ÇDNİ Planında çöp toplama ve tasfiye alanı olarak işaretlenmiştir	36°47′ 47″ K 36° 14′ 22″ D	Düz bir arazi olup eğim %1' in altındadır	Kayalık bir zemin yapısına sahiptir	Kamu mülkiyetinde 350 dönümlük bir alandır	İskenderun Limanına 15 km'dir	Demir yoluna kuş uçuşu 3 km	Otoyol hemen batı sınırından geçmektedir	Mümkün
Antakya Lojistik Merkez Alanı	Antakya OSB Genişleme Alanı	ÇDNİ Planında OSB olarak işaretlenmiştir	36°26′ 13″ K 36° 15′ 50″ D	Kara yoluna yakın yerlerde %5'ten azdır	Zemin yapısı sağlam ve stabildir	OSB gelişim alanındadır	Limana 32 km'dir	İskenderun istasyonuna 32 km'dir.	Antakya-İskenderun yolu üzerindedir.	Mümkün değil
Osmaniye Lojistik Merkez	Osmaniye OSB Arazisi	ÇDNİ Planında OSB olarak işaretlenmiştir	37° 00′ 21″ K 36° 06′ 56″ D	Düz olup eğim % 1 civarıdır	Zemin yapısı sağlam ve stabildir	OSB gelişim alanındadır	İskenderun Limanına 42 km'dir	Demir yolu alanın hemen doğusunda	Otoyol üzerindedir.	Mümkün

Tablo 42. Alanların Karşılaştırılması

Alternatif alanlar, kara yolu erişimi açısından benzer niteliktedir. Zaten Türkiye'de kara yolu erişimi genel olarak sorunlu değildir. Sadece 4 numaralı alan otoyola 7 kilometre mesafe ile dezavantajlı durumda kalmaktadır. Demi ryolu açısından da Payas'taki alan hariç, hemen hepsi kısa bağlantılarla demir yolu şebekesine bağlanabilecektir. Payas'taki alan ise yaklaşık 3 kilometrelik bir bağlantı gerektirecektir.

Görüldüğü gibi, alanlar değişik özellikler açısından, farklı avantajlara sahiptir. Bu nedenle, hangi kriterde ne kadarlık fedakârlık yapılması yerel aktörlerin vereceği bir karar olarak karşımızda durmaktadır. Bu alanlar arasından yapılacak yer seçimi sonucunda detaylı değerlendirmeler ve fizibilite çalışmaları mutlaka gerekecektir.

5.5. Ekonomik Değerlendirme ve Ön Fizibilite Raporu

Bu rapor kapsamında, yukarıda genel değerlendirmesi yapılan alanlar, inşaatı lojistik köy ve merkez yönetimi tarafından yapılması gerekli kullanımlar açısından bir maliyet analizine tabi tutulmuştur. Bir lojistik köyde olması gereken fonksiyonlar, benzer dünya örnekleri ve yerel şartlar düşünülerek önerilmiş, bu alanların ölçüleri ise yerelde yapılan talep analizleri, dünyadaki benzer örnekler ve mimari tasarım kriterlerine dayanılarak hesaplanmıştır. Buradaki öneriler elbette alana yönelik planlama ve mimari tasarım çalışmalarında daha detaylı olarak ele alınıp değiştirilebilecektir. Bu bölümde İskenderun lojistik köyü, Antakya'da ve Osmaniye'de önerilen birer lojistik merkeze ait alan kullanımları ve yapılaşma maliyetleri incelenecektir.

Maliyet hesaplarında, Bayındırlık Bakanlığının periyodik olarak yayınladığı metrekare inşaat maliyetleri 1.60 kurundan dolara çevrilerek hesaplanmıştır. Altyapı maliyetleri her alanda benzer olduğundan her bir alanda aynı olacaktır. Yapılamada en önemli maliyet kalemini hafriyat oluşturacağından, kesin maliyetler, projelendirilme aşamasından sonra belirlenecektir. Yol maliyetleri hesaplanırken ne kadar uzunlukta bir yol olacağı, benzer nitelikteki OSB'ler, haller ve toptancı çarşıları incelenerek bir yargıya varılmıştır. Yol üstyapı birim maliyetleri yine Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü yetkilileri ile görüşülerek, 500.000 $/km olarak belirlenmiştir. Yine, altyapı ihtiyacı ve maliyetleri, Aliağa OSB altyapı maliyetleri esas alınarak hesaplanmış, 250.000 $/km olarak tespit edilmiştir. Ortak altyapı ve sosyal tesislerinin müteşebbis heyet tarafından, gelir getirici tesislerin ise yatırımcılar tarafında inşa edileceği varsayılmıştır.

5.5.1 İskenderun Lojistik Köyü İnşaat Alan Büyüklükleri, Alan Gelişimi ve Maliyetleri

İskenderun'da kurulacak lojistik köy, Osmaniye ve Antakya'da kurulacak lojistik alanlardan daha büyük olacaktır. Osmaniye ve Antakya'daki lojistik alanlar daha çok bir yük konsolidasyon merkezi olarak fonksiyon gösterecek ve yerel ihtiyaçları karşılayacak nitelikte olacaktır. Bu durumda, İskenderun'da önerilen lojistik köyün ilk ünitesi tablo 131'den de izleneceği üzere yaklaşık 506 dönümlük bir alanda başlayacak ve 384 dönümlük bir inşaat alanına sahip olacaktır. Burada müteşebbis heyet tarafından inşaatı yapılacak alanlar için toplam maliyet yaklaşık 11.249.000 dolardır. Yol ve altyapı maliyetleri de eklendiğinde toplam inşaat maliyetlerinin 13.947.000 dolar olacağı öngörülmektedir. Bu alanlar, her 5 yılda bir %10-%20 arasında bir artışla büyüyecek, bu artışlar, her 5 yılda yaklaşık 1.264.000 dolar ilave inşaat maliyeti gerektirecektir. Buna göre alanın toplam maliyeti 17.750.000 dolar civarında olacaktır.

Alan ihtiyacı açısından bakıldığında, başlangıçta 506 dönüm olarak planlanması gereken yatırım, her 5 yılda bir yapılan büyütmelerle birlikte 20.yılın sonunda 843 dönüme ulaşacaktır. 20 yıl sonrasında olacağı varsayılan gelişim payları da düşünüldüğünde, İskenderun lojistik köy alan ihtiyacının 1.000 dönüm olarak planlanması gerekmektedir. Maliyet hesaplarına yönelik detaylar tablo 131'de görülebilir.

Tablo 43. İskenderun Lojistik Köyünde Yer Alacak Fonksiyonlar, Alan İhtiyaçları ve Maliyetleri

Birim	Adet	Net birim m²	m² maliyeti $	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti $	20 yıl sonra net alan	20 yıl sonra Brut alan	Geleceğe Yönelik Genişleme Payı	Her 5 Yıldaki İlave İnşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Kapalı Gümrük depo	5	5.000	0	2	25.000	50.000	0,20	0	45.000	90.000	108.000	0	0
Kapalı milli depolar	20	5.000	0	2	100.000	200.000	0,20	0	180.000	360.000	432.000	0	0
Soğuk Hava Deposu	5	5.000	0	2	25.000	50.000	0,20	0	45.000	90.000	108.000	0	0
Açık Gümrük Alan	5	5.000	30	1	25.000	25.000	0,20	750.000	45.000	45.000	54.000	30.000	840.000
Konteyner Stok Alanı	1	60.000	30	1	60.000	60.000	0,20	1.800.000	108.000	108.000	129.600	360.000	2.880.000
Binek Araç Otoparkı	1	5.000	30	1	5.000	5.000	0,20	150.000	9.000	9.000	10.800	30.000	240.000
Ağır Araç Otoparkı	1	50.000	30	1	50.000	50.000	0,10	1.500.000	70.000	70.000	77.000	150.000	1.950.000
Forwarder Ofisleri	20	50	381	2	1.000	2.000	0,20	381.000	1.800	3.600	4.320	3.810	392.430
Banka Şubeleri	2	100	510	2	200	400	0,20	102.000	360	720	864	10.200	132.600
Teknik Altyapı Tesisi	1	100	381	2	100	200	0,00	38.100	100	200	200	0	38.100
Atık Su Arıtma	1	200	290	2	200	400	0,00	58.000	200	400	400	0	58.000
Y. Suyu Toplama Alanı	1	200	154	2	200	400	0,00	30.800	200	400	400	0	30.800
Çöp Arıtma Merkezi	1	500	290	2	500	1.000	0,00	145.000	500	1.000	1.000	0	145.000
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	290	2	100	200	0,00	29.000	100	200	200	0	29.000
Birim	**Adet**	**Net birim m²**	**m² maliyeti $**	**Brütalan faktörü**	**Başlangıç net alan**	**Başlangıç Brüt alan**	**5 Yıllık artış faktörü**	**Etap 1 Maliyeti $**	**20 yıl sonra net alan**	**20 yıl sonra Brut alan**	**Geleceğe Yönelik Genişleme Payı**	**Her 5 Yıldaki İlave İnşaat Maliyeti**	**Toplam Maliyet**
Satış Mağazaları	20	50	485	2	1.000	2.000	0,20	485.000	1.800	3.600	4.320	4.850	499.550
Tamir Bakım Atölyeleri	4	250	0	2	1.000	2.000	0,00	0	1.000	2.000	2.000	0	0
Konaklama tesisi	1	100	0	2	100	200	0,00	0	100	200	200	0	0
Gümrük Ofisi	1	250	380	2	250	500	0,00	95.000	250	500	500	0	95.000
Jandarma Birliği	1	500	380	2	500	1.000	0,00	190.000	500	1.000	1.000	0	190.000
Sağlık Birimi	1	200	502	2	200	400	0,00	100.400	200	400	400	0	100.400
Mescit	1	250	380	2	250	500	0,00	95.000	250	500	500	0	95.000
PTT	1	50	450	2	50	100	0,00	22.500	50	100	100	0	22.500
Akaryakıt İstasyonu	1	1.000	0	2	1.000	2.000	0,00	0	1.000	2.000	2.000	0	0
Kargo Ofisleri	5	200	0	2	1.000	2.000	0,20	0	1.800	3.600	4.320	0	0
Demir yolu Terminali	1	50.000	105	1	50.000	50.000	0,00	5.250.000	50.000	50.000	50.000	0	5.250.000
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	1	500	500	0,00	25.000	500	500	500	0	25.000
Yemek üretim tesisi	1	250	450	2		500	0,00	0	0	0	0	0	0
Toplam Üst Yapı Maliyeti					**348.150**	**506.300**		**11.246.800**	**562.710**	**842.920**	**992.624**	**588.860**	**13.013.380**
Yol Maliyetleri		3.600	500				0,25	1.800.000				450.000	3.150.000
Altyapı Maliyetleri		3.600	250				0,25	900.000				225.000	1.575.000
Genel Toplam								**13.946.800**				**1.263.860**	**17.738.380**

Tablo 44. Antakya Lojistik Merkezde Yer Alacak Fonksiyonlar, Alan İhtiyaçları ve Maliyetleri

Birim	Adet	Net birim m²	m² maliyeti $	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti $	20 yıl sonra net alan	20 yıl sonra Brut alan	Geleceğe Yönelik Genişleme Payı	Her 5 Yıldaki İlave İnşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Gümrüklü-Gümrüksüz depolar	4	2.500	0	2	10.000	20.000	0,20	0	18.000	36.000	43.200	0	0
Soğuk Hava Deposu	4	2.500	0	2	10.000	20.000	0,20	0	18.000	36.000	43.200	0	0
Binek Araç Otoparkı	1	2.000	30	1	2.000	2.000	0,20	60.000	3.600	3.600	4.320	12.000	96.000
Ağır Araç Otoparkı	1	50.000	30	1	50.000	50.000	0,10	1.500.000	70.000	70.000	77.000	150.000	1.950.000
Komisyoncu Ofisleri	20	50	381	2	1.000	2.000	0,20	381.000	1.800	3.600	4.320	3.810	392.430
Gümrük Ofisi	1	250	380	2	250	500	0,00	95.000	250	500	500	0	95.000
Banka Şubeleri	1	100	510	2	100	200	0,20	51.000	180	360	432	10.200	81.600
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	381	2	100	200	0,00	38.100	100	200	200	0	38.100
Atık Su Arıtma	1	200	290	2	200	400	0,00	58.000	200	400	400	0	58.000
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	200	154	2	200	400	0,00	30.800	200	400	400	0	30.800
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	290	2	100	200	0,00	29.000	100	200	200	0	29.000
Satış Mağazaları	10	50	485	2	500	1.000	0,20	242.500	900	1.800	2.160	4.850	257.050
Tamir Bakım Atölyeleri	2	250	0	2	500	1.000	0,00	0	500	1.000	1.000	0	0
Birim	Adet	Net birim m²	m² maliyeti $	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti $	20 yıl sonra net alan	20 yıl sonra Brut alan	Geleceğe Yönelik Genişleme Payı	Her 5 Yıldaki İlave İnşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Sağlık Birimi	1	200	502	2	200	400	0,00	100.400	200	400	400	0	100.400
Mescit	1	250	380	2	250	500	0,00	95.000	250	500	500	0	95.000
PTT	1	50	450	2	50	100	0,00	22.500	50	100	100	0	22.500
Akaryakıt İstasyonu	1	1.000	0	2	1.000	2.000	0,00	0	1.000	2.000	2.000	0	0
Kargo Ofisleri	5	200	0	2	1.000	2.000	0,20	0	1.800	3.600	4.320	0	0
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	1	500	500	0,00	25.000	500	500	500	0	25.000
Yemek üretim tesisi	1	250	450	2		500	0,00	0	0	0	0	0	0
Toplam Üst Yapı Maliyeti					**77.950**	**103.900**		**2.728.300**	**117.630**	**161.160**	**185.152**	**180.860**	**3.270.880**
Yol Maliyetleri		1.200	500				0,25	600.000				150.000	1.050.000
Altyapı Maliyetleri		1.200	250				0,25	300.000				75.000	525.000
Genel Toplam								**3.628.300**				**405.860**	**4.845.880**

5.5.2 Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezi İnşaat Alan Büyüklükleri, Alan Gelişimi ve Maliyetleri

Antakya ve Osmaniye lojistik alanları, yukarıda da belirtildiği gibi tam fonksiyonlu bir lojistik köy olmaktan çok, yerel ihtiyaçları karşılama ve yerel bazda yük konsolidasyonu sağlama amacı taşımakta, yük taşımacılığını ve yük taşımacılık araçlarını kent dışına çıkarma hedefi gütmektedir. Bu alanlar, İskenderun lojistik köyünde olan kullanımların hemen hepsine daha küçük ölçekli olmak üzere sahiptir. Ancak bu alanlarda, konteyner depolama alanı, açık gümrüklü saha gibi büyük alan kullanımı gerektiren alanlar konulmamıştır. Antakya lojistik merkez ölçüleri tablo 132'de, Osmaniye lojistik merkez ölçüleri ise tablo 133'te verilmektedir. Alan kullanımlarındaki ve buna bağlı maliyet karşılaştırmaları ilgili tablolardan yapılabilecektir.

Antakya lojistik merkezi başlangıçta 104 dönüm olarak önerilmiştir. Bunun 78 dönümü net alan kullanımı olarak gelişecektir. Başlangıç maliyeti, yol ve altyapı maliyetleri dâhil olmak üzere, 3.628.000 dolar olarak hesaplanmıştır. Merkezin 5 yıllık artışlarla 20.yılda ulaşacağı brüt alan büyüklüğü 161 dönüme, sonraki yıllar gelişimi ile yaklaşık 185 dönümlük bir büyüklüğe ulaşacaktır. Her 5 yıllık ilave inşaat maliyeti yaklaşık 406.000 dolar olup, Antakya lojistik merkezinin toplam maliyetinin 4.846.000 dolar civarında olacağı öngörülmektedir.

Osmaniye lojistik merkezi ise Antakya'ya kıyasla bir miktar daha büyük önerilmiştir. Antakya lojistik mer-

kezinden faklı olarak burada bir demir yolu yük terminali olacağı varsayılmıştır. Buna göre, Osmaniye lojistik merkezi, 152 dönüm olarak başlayacak ve 20 yıllık artışlarla 216 dönüme ulaşacak, sonraki yıllardaki gelişim potansiyeliyle birlikte brüt 243 dönüme ulaşabilecektir. Yine başlangıç maliyeti, yol ve altyapı maliyetleri dâhil olmak üzere, 8.840.000 dolar olarak hesaplanmıştır. Bu maliyetin en önemli kısmını demir yolu terminali oluşturmaktadır. Her 5 yıllık ilave inşaat maliyeti yaklaşık 522.000 dolar olup, Osmaniye lojistik merkezi toplam maliyetinin 10.407.00 dolar civarında olacağı öngörülmektedir.

Tablo 45. Osmaniye Lojistik Merkezde Yer Alacak Fonksiyonlar, Alan İhtiyaçları ve Maliyetleri

Birim	Adet	Net birim m²	m² maliyeti $	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti $	20 yıl sonra net alan	20 yıl sonra Brut alan	Geleceğe Yönelik Genişleme Payı	Her 5 Yıldaki İlave İnşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Gümrüklü-Gümrüksüz Depolar	4	2.500	0	2	10.000	20.000	0,20	0	18.000	36.000	43.200	0	0
Soğuk Hava Deposu	4	2.500	0	2	10.000	20.000	0,20	0	18.000	36.000	43.200	0	0
Konteyner Stok Alanı	1	20.000	30	1	20.000	20.000	0,20	600.000	36.000	36.000	43.200	120.000	960.000
Binek Araç Otoparkı	1	2.000	30	1	2.000	2.000	0,20	60.000	3.600	3.600	4.320	12.000	96.000
Ağır Araç Otoparkı	1	30.000	30	1	30.000	30.000	0,10	900.000	42.000	42.000	46.200	90.000	1.170.000
Komisyoncu Ofisleri	10	50	381	2	500	1.000	0,20	190.500	900	1.800	2.160	3.810	201.930
Gümrük Ofisi	1	250	380	2	250	500	0,00	95.000	250	500	500	0	95.000
Banka Şubeleri	1	100	510	2	100	200	0,20	51.000	180	360	432	10.200	81.600
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	381	2	100	200	0,00	38.100	100	200	200	0	38.100
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	200	154	2	200	400	0,00	30.800	200	400	400	0	30.800
Giriş Çıkış Kapıları	1	50	290	2	50	100	0,00	14.500	50	100	100	0	14.500
Satış Mağazaları	10	50	485	2	500	1.000	0,20	242.500	900	1.800	2.160	4.850	257.050
Tamir Bakım Atölyeleri	2	250	0	2	500	1.000	0,00	0	500	1.000	1.000	0	0
Konaklama tesisi	1	100	0	2	100	200	0,00	0	100	200	200	0	0
Birim	Adet	Net birim m²	m² maliyeti $	Brütalan faktörü	Başlangıç net alan	Başlangıç Brüt alan	5 Yıllık artış faktörü	Etap 1 Maliyeti $	20 yıl sonra net alan	20 yıl sonra Brut alan	Geleceğe Yönelik Genişleme Payı	Her 5 Yıldaki İlave İnşaat Maliyeti	Toplam Maliyet
Sağlık Birimi	1	200	502	2	200	400	0,00	100.400	200	400	400	0	100.400
Mescit	1	250	380	2	250	500	0,00	95.000	250	500	500	0	95.000
PTT	1	50	450	2	50	100	0,00	22.500	50	100	100	0	22.500
Akaryakıt İstasyonu	1	1.000	0	2	1.000	2.000	0,00	0	1.000	2.000	2.000	0	0
Kargo Ofisleri	3	200	0	2	600	1.200	0,20	0	1.080	2.160	2.592	0	0
Demir yolu Terminali	1	50.000	105	1	50.000	50.000	0,00	5.250.000	50.000	50.000	50.000	0	5.250.000
Ring Sefer Park Alanı	1	500	50	1	500	500	0,00	25.000	500	500	500	0	25.000
Yemek üretim tesisi	1	250	450	2		500	0,00	0	0	0	0	0	0
Toplam Üst Yapı Maliyeti					**126.900**	**151.800**		**7.715.300**	**173.860**	**215.620**	**243.364**	**240.860**	**8.437.880**
Yol Maliyetleri		1.500	500				0,25	750.000				187.500	1.312.500
Altyapı Maliyetleri		1.500	250				0,25	375.000				93.750	656.250
Genel Toplam								**8.840.300**				**522.110**	**10.406.630**

5.6. Lojistik Köy ve Merkez İşletme Modelleri

Şehir içindeki sanayi kuruluşlarının şehrin günlük hareket sınırları dışına çıkartılması için oluşturulan organize sanayi bölgeleri gibi lojistik köyler ve merkezler de şehir içindeki depolar, tır parkları, servis istasyonları gibi lojistik odakların şehrin ana trafiğinin dışına alınması amacıyla oluşturulmaktadır. Bu yapılar işletme modeli yönünden yeni hazırlanan Organize Sanayi Bölgeleri Yönetmeliği çerçevesinde birer "Organize Lojistik Bölgesi" olarak da nitelendirilmektedir. Lojistik köyler ve merkezler içinde depolama, tır parkları, demir yolu istasyonu, konteyner stok alanı gibi bölgesel lojistik aktivitelerin bir araya getirildiği birimler bulunmaktadır. İskenderun Lojistik Köyü, Antakya Lojistik Merkezi ve Osmaniye Lojistik Merkezi de, içinde şu birimlerin bulunacağı bir yapıda olacaktır:

- **Demir yolu yük transfer istasyonu;** her köy ve merkezde bir adet kurulmaktadır. Temel amacı köye gelen katarların vagonlarının ayrılması ve köyden gidecek vagonların katar haline getirilmesidir.
- **Kapalı gümrüksüz depolar;** lojistik köylerin temel amacıdır. Bu birimler her biri özel kişiler tarafından işletilecek belli standartlara sahip inşa edilecek yüksek tavanlı, önden tır yanaşacak rampalı arka taraftan vagonların yan yanaşıp boşaltılacağı elleçleme alanlarıdır.
- **Kapalı gümrüklü depolar (Antrepolar)**; depolar gibi çalışacak; ancak gümrüklü malların stoklanacağı hacimlerdir.
- **Gümrüklü ve gümrüksüz soğuk hava depoları;** özellikle tarım ürünlerinin, soğuk veya serin muhafaza edilmesi gereken gıda ürünlerinin, ilaçların depolanacağı gümrüklü veya gümrüksüz çalışan air-lock sistemi ile çift kapılı görev yapan bölümlerdir.
- **Konteyner stok alanı;** her lojistik köy veya merkezde yer almaktadır. Özellikle Mersin, Samsun gibi limana yakın kurulacak olan tesislerde önem kazanmaktadır.
- Şehir içindeki ana yollardaki tır ve kamyon parklarını bir araya getirmek amacıyla lojistik köy ve merkezlerde **kamyon ve tır park alanları** inşa edilmekte ve araçlar bu alanlarda park etmektedir. Tesis içinde yollarda araç parkına izin verilmemektedir.
- **Binek araç park alanları**; lojistik köy ve merkezlerde çalışan kişiler ve ziyaretçileri için kendi alanlarında veya sosyal tesis yakınında kurulmaktadır.
- Lojistik köylerde depolama faaliyeti olmayan sadece nakliye komisyonculuğu veya yeni tanımlama ile lojistik hizmet veren, forwarder'lik yapan, nakliye organizatörü diye tanımlanan **Lojistik şirket idari ofisleri** bulunmaktadır.
- Tesis içindeki ticari işlemlerde hizmet vermek üzere birden fazla **banka şubesi** bulunmaktadır. Bu şubeler sosyal tesis içinde yer almaktadır.
- **Teknik alt yapı tesisi**; merkezi sistem ısıtma, elektrik dağıtımı, büyük çerçevede tamir ve bakım yapacak ünitelerin içinde bulunduğu yerlerdir. Her köyde bir adet kurulmaktadır ve lojistik köy veya merkezin işletmesine bağlıdır.
- **Atık su arıtma tesisi**; organize sanayi bölgelerindeki tesisler gibi lojistik köy ve merkezlerin atık sularının tasfiyesi için hizmet vermektedir. Lojistik operasyonların üretim gibi çevreyi kirletici etkisi yüksek değil azdır bundan dolayı küçük üniteler olarak inşa edilmektedir.
- Bölgede yağan yağmurun harcanmaması için bahçe sulama, tesis temizliği, araç yıkama gibi hizmetlerde kullanılması mümkündür bundan dolayı yer altına inşa edilen **yağmur suyu toplama depoları** inşa edilmektedir.
- **Çöp değerlendirme merkezi**; lojistik tesislerde önemli bir yapıdır. Genellikle atık paletlerin, mukavva kutuların, plastik ambalajların ve kâğıtların depolardan toplandığı ve bir merkezde biriktirilip toptan değerlendirildiği birimlerdir.
- Lojistik köy ve merkezlerde emek yoğun bir operasyon yapılmaktadır. Araç sürücülerinin ihtiyaçlarını görecek büfe, market, cep telefonu, sigorta, akü ve lastik satışı, hazır giyim ürünleri berber gibi ihtiyaçlarını karşılayacak **satış mağazaları** bulunmaktadır.
- Lojistik köylerin ve merkezlerin araç girişini kontrol etmek amacıyla sınırlı sayıda kapısı olmaktadır. **Giriş ve çıkış kapıları** olarak iki ayrı kapı inşa edileceği gibi küçük merkezlerde tek kapı ile bu ihtiyaç giderilmektedir. Bu kapılarda kurulacak plaka okuma sistemleri ile araç güvenlik kontrolleri çevrimiçi yapılabilmekte ve park ücretleri tahsil edilmektedir.
- Tesis içinde çok sayıda araç giriş ve çıkışı olmaktadır. Araçların bekleme süresince veya ihtiyaç olduğunda küçük tamirlerinin periyodik bakımlarının yapılacağı **tamir bakım atölyeleri** bulunmaktadır.
- Gerek sürücüler için daha düşük sınıfta gerek konuklar için daha kaliteli **konaklama tesisleri** de kurulmaktadır. Bu işletmeler yap-işlet-devret şeklinde ihale edilmektedir.
- Gümrüklü bir alan olan lojistik köyler ve merkezlerde işlemlerin kolaylığı amacıyla gümrük memurlarının çalışacağı bir **gümrük binası** da inşa edilmelidir.
- Şehir dışında kuruldukları için lojistik köyler ve merkezler jandarma görev alanı içindedir. Güvenliği sağlayacak jandarma ekibinin çalışması için bir jandarma binası da yapı içine alınmaktadır.
- Bu kadar yoğun iş kapasitesinin olduğu ve her an yangın tehlikesi bulunan operasyonlar için kısa zamanda müdahale edebilecek lokasyonda bir **itfaiye birimi** de bulunmaktadır.

- Kalabalık tesis olan lojistik köylerde ve merkezlerde her an iş kazasına veya sağlık problemlerine müdahale edilmek durumundadır. **Sağlık birimi** de unutulmamalıdır.
- Çalışanların veya sürücülerin dini ibadetlerini yapabilecekleri sosyal tesis içinde bir de **mescit** inşa edilecektir.
- **PTT** hizmetlerinin verilmesi amacıyla PTT de bu tesislerde bir şube açmaktadır.
- Çok sayıda araç giriş çıkışının yaşandığı lojistik köylerde ve merkezlerde araçlara yakıt ikmalini yapacak bir veya iki **akaryakıt istasyonu** da kurulmaktadır.

Bu tesislerden depolar, antrepolar, soğuk hava depoları, tır parkları, demi ryolu istasyonu, konteyner stok alanları, forwarder ofisleri operasyonel hizmetler için kullanılırken diğer birimler de içeride çalışanların kullanımı veya ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla inşa edilmektedir.

Lojistik köyler ve merkezlerde bu tesislerin mülkiyetlerinin kimin üzerinde olduğu ve lojistik köy içinde verilecek olan sosyal hizmetlerinin nasıl sağlanacağı belirlenmelidir. Dünya üzerinde farklı uygulamalar olmasına rağmen organize sanayi bölgeleri işletmeleri gibi operasyonu gerçekleştiren birimlerin mülkiyet ile işletilmesi ve sosyal tesisler ile hizmet tesislerinin ayrılması şeklinde bir uygulama daha gerçekçidir. Lojistik köylerde ve merkezlerde sosyal tesislerle bazı hizmet amaçlı işletmelerin özel şirketlere ihale yoluyla verilmesi söz konusu olacaktır. İskenderun, Antakya ve Osmaniye'de de benzer sistem uygulanacak, depoların arazileri şahıslara satılacak hakkı ve işletme hakları, mülkiyet hakları net olarak tanımlanacaktır.

5.6.1. Lojistik Köylerde ve Lojistik Merkezlerde İşletme

Dünyada lojistik köyler ve merkezler farklı şekillerde işletilmektedir. Mülkiyetin kime ait olduğu bu farklılıkların temel nedenidir. Bu ayrım işletmelerde operasyon, hizmet, kalite, fiyatlandırma, işletme, maliyetlendirme gibi birçok açıdan farklılıklar göstermektedir. Mülkiyeti, lojistik köyün veya merkezin büyüklüğü, denize yakın olup olmaması, hangi tür operasyonların verileceği, içeride çalışan firmaların niteliği gibi farklılaşma ölçütleri söz konusudur. Bu farklılıklar nedeniyle lojistik köylerin mülkiyeti de farklı şekillerde oluşabilmektedir. Aynı ülkede bile birbirinden farklı olmak üzere mülkiyeti tamamen devlete ait olan, özel şirketler tarafından arazi satın alınarak kurulan, arazinin devlet tarafından temin edildiği, altyapının devlet tarafından yapıldığı karma lojistik köyler ve merkezler de bulunmaktadır. Her üç yapılanmada da, belediye hizmetlerinin verilmesi ve imar planlaması yapılması için belediyeler projeye küçük ortak veya destekçi olarak katılmaktadır. Bir tekel olan demir yolları köy içindeki demir yolu terminalinin işletilmesi ve depolara kadar çekilen demir yolu kılçıklarının oluşturulması açısından, lojistik köy ve merkezlerde küçük ortak olarak yer almaktadır. Bölgedeki ticaret ve sanayi odaları, organize sanayi bölgeleri genellikle kamuya ait olan lojistik köylerde ve merkezlerde ortak olarak yer almaktadır.

Lojistik köylerin ve merkezlerin tanımında mülkiyetin birden fazla bağımsız operatöre verilmesi esastır. Köyün hizmet vereni tek lojistik şirket ise, burası sadece bir lojistik tesis olmaktadır. Bölgede serbest rekabeti sağlamak, tekelleşmeye engel olmak, maliyet indirimi yaratarak ekonomik avantajı yaratmak ve hizmetlerin dengeli dağılımını sağlamak amacıyla lojistik köy ve merkezlerde birden fazla lojistik hizmet sağlayıcısının çalışması gerekmektedir. Lojistik köylerde ve merkezlerde mülkiyet, kurulduğu toprağın sahibi olunarak sağlanabilmektedir. Arazinin mülkiyetini elinde bulunduran kuruluş, devlet veya özel şirketler arazinin üzerinde kurulacak olan bazı yapıların yap-işlet-devret sistemiyle değerlendirilmesini yapmaktadır. Bazı uygulamalarda inşaatın mülk sahibi tarafından yapılıp sadece kira bedeli ödenerek işletenlere binaların ve donanımların kullanımı devredilmektedir.

Lojistik köylerin ve merkezlerin kuruluşu küçük ölçekte özel sektör tarafından başlamamışsa genellikle kamu sektörünün yerel yönetimler ve ticaret odaları ile olan işbirliğinden doğmaktadır. Kamu kuruluşları ve valilikler bu süreçlerde aktif yer almakta ve genellikle yönlendirici olmaktadırlar. İhtiyacın ortaya çıkması, fonksiyonları, verilecek hizmetler, bölgede yapılan planlardan ve belirlenen stratejileri açısından lojistik köylerin ve merkezlerin bölgesel bir özelliği ortaya çıkmaktadır. Burada amaç, bölgelerin lojistik hizmetlerce desteklenecek güçlü yanlarının geliştirilmesi ile yerel ve bölgesel kalkınmanın desteklenmesidir. Bölgesel kalkınma planları kamu sektörü tarafından yapıldığı için, bu planlara kamu önderlik etmektedir.

Genelde uygulamalarda lojistik köylerde ve merkezlerde hizmet verecek olan firmaların, kuracakları lojistik tesislerin sahibi olmaları söz konusudur. Bu firmalar kendi dağıtım merkezlerini de oluşturabilirler. Araç lojistiği yapan, tehlikeli veya kıymetli madde depolaması yapan, özel depolama hacimlerini kullanmak zorunda olan veya ilaç dağıtımı şirketleri bu gruba girmektedir. Bazı durumlarda özellikle yabancı şirketler mülkiyet edinmek yerine 20-25 yıl gibi uzun süreli arazi kiralaması yöntemi de isteyebilmektedir. Bazı lojistik hizmet verenler, ithalat, ihracat yapan veya iç piyasada distribütörlük yapan ticaret ve dağıtım şirketleri, işlerine uygun olarak inşa edilmiş depoları kiralamak isteyebilmektedir. Bir diğer alternatif de merkezi kuranlar tarafından inşa edilmiş tesisleri kira karşılığında kullanmaktır.

Türkiye'de amaca uygun olarak lojistik köylerin ve merkezlerin nasıl kurulacağı veya işletileceği tam olarak belli değildir. Lojistik köy ve merkez uygulamala-

rına yönelik bir "Lojistik Köyler veya Merkezler" olan bir kanun bulunmamaktadır. Lojistik köylerin ve merkezlerin henüz anlamlı bir örneğinin olmaması, diğer ülkelerde farklı kanunların uygulanması gibi açık noktalar mevcuttur. AB de tüm üye ülkelerde uygulanacak bir ortak kanun çalışması yapmamıştır. Türkiye'de devlet kuruluşlarından, odalardan ve yatırımcılardan gelen talepler üzerine, kolay uygulanabilecek bir yöntem seçilmiş ve 12 Nisan 2000'de kabul edilen 4562 sayılı "Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu"nda yapılan bir değişiklikle, lojistik köyler "İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi" tanımıyla mevcut kanuna eklenmiştir. OSB Kanunu'nda organize sanayi bölgelerinde depolama hizmetlerinin münhasıran verilmesi yasaklanmıştır. Bu engel yeni kurulacak olan bölgeye "ihtisas" adı verilerek geçilmiştir. Böylece, organize sanayi bölgelerinde depolama yapılması yasak kapsamında kalmış ve yeni kurulacak olan depolama ve lojistik amaçlı merkezler kanun kapsamına alınmıştır. Mevcut kanunun yürütülmesi için 22.08.2009 tarihinde 27327 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan uygulama yönetmeliği devreye girmiştir. İskenderun lojistik köyü, Antakya lojistik merkezi, Osmaniye lojistik merkezi bu yönetmelik çerçevesinde yapılandırılacaktır

5.6.2. Kuruluş İşlemleri

İhtisas lojistik OSB'lerin (İLOSB) ve lojistik merkezlerin kuruluşu için uygulanacak süreç aşağıda verilmiştir. Konu ile ilgili yönetmelik 22 Ağustos 2009 tarihli ve 27327 sayılı resmi gazetede basılan Sanayi ve Ticaret Bakanlığının yönetmeliğidir. Yönetmeliğe göre;

- Yer seçimi amacıyla lojistik ihtisas OSB projesinde yer alacak kuruluşlar, "OSB bilgilendirme raporu" hazırlamak ve Valilik uygun görüşü ile Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına aktarmak zorundadır,
- Seçilecek alan belli edilmiş ise, İl Özel İdaresinin ve Belediyenin olumlu görüşleri alınmalıdır.
- Yer seçimi etüdü Bakanlık tarafından yapılmakta veya yaptırılmaktadır. Bakanlık etüt ile ilgili belgeleri merkez ve yerel teşkilatlardan temin edecektir. Bu çalışmalar sırasında gereken harcamalar İLOSB projesindeki kuruluşlar tarafından karşılanmaktadır.
- Etüt çalışmasında; giriş, eşik analizleri, alternatif alanların yeri, alternatif alanların özellikleri, sonuç ve öneriler, kaynaklar ve ekler bulunmaktadır.
- Etüt çalışmasının ardından yer seçimi komisyonu oluşturulur. Belirlenen alanlarla ilgili bilgiler aşağıdaki kuruluşlara gönderilir. Bu kuruluşların temsilcileri görüş alınmak üzere komisyona davet edilir. Komisyonun sekretaryasını ve başkanlığını Bakanlık yapmaktadır.

1- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
2- Sağlık Bakanlığı
3- Ulaştırma Bakanlığı
4- Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
5- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
6- Kültür ve Turizm Bakanlığı
7- İl Özel İdaresi
8- İlgili belediye

- Komisyon, alternatif alanları yerinde inceleyecektir. Komisyona katılan üyelerin oy birliği ile İLOSB yeri belirlenir. Rapor tutulur ve rapora 1/ 25.000 ölçekli harita ve kadastral pafta eklenir.
- Yukarıdaki maddede açıklandığı şekilde hazırlanan yer seçimi komisyon raporu ve varsa Bakanlığa sonradan gönderilen kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda OSB yeri; jeolojik etüt raporunun, çevresel etki değerlendirme belgesinin, mera alanı varsa, vasıf değiştirme belgesinin, devlete ait tescilsiz yerlerin hazine adına tescilinin ardından Bakanlık tarafından kesinleştirilir.
- Kesinleşen İLOSB'nin yeri, ilgili valiliğe ve ilgili kurum ve kuruluşlara bildirilir Kamu arazileri talep edildiği takdirde 29.1.2004 tarih 5084 sayılı kanun kapsamındaki illerde projeye bedelsiz devir yapılabilir. Diğer illerde ise 2.7.1964 tarihli 492 sayılı harçlar kanununa göre harca esas değerinden peşin veya taksitle İLOSB'ye satılabilir.

İLOSB'lerin kuruluş hükümleri de aynı yönetmelikte belirlenmiştir. Bu kapsamda yapılacak işlemler sırasıyla şunlardır:

1. Bölgedeki Ticaret ve Sanayi odasının talebi, İl Özel İdaresinin, mevcut OSB'nin ilgili belediyenin, lojistik ile ilgili meslek kuruluşunun imzaları ve valiliğin oluru ile protokol hazırlanır, Bakanlığa yollanır, onayı ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kurulur. Kuruluş protokolünde;

a) OSB'nin unvanı ve adresi,
b) Katılan kurumların payı oranlarını üye sayıları,
c) Katılma paylarının ödeme şartları,
d) OSB'nin organizasyonunda görev alacak üyelerin adları,
e) OSB'de yer verilecek özel ya da tüzel kişilerin bilgileri,
f) Yetkilendirilmiş üyeleri,
g) Yürürlüğe giriş koşulları,
ğ) Valinin olumlu görüşü
h) Bakanlık onay bölümü bulunmaktadır.

2. Kuruluş protokolü Bakanlıkça onaylanır sicil numarası verilir ve İLOSB'ye gönderilir.
3. Kuruluş protokolü ilk genel kurulda ana sözleşme olarak değiştirilir.
4. Bakanlık onayına gider.
5. Onaylanan ana sözleşmenin bir kopyası İLOSB'ye gönderilir.
6. Gerekli olduğu takdirde kamu yararı kararı bakanlık tarafından ilgili planlar hazırlandıktan

sonra verilir ve kamulaştırma işlemi başlar,

İLOSB için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının kredi desteğinden yararlanılacaksa; haritası, imar planı, zemindeki düzenleme uygulaması, parselasyon planı, altyapı zemin araştırma raporu, altyapı avan ve uygulama projeleri ile birlikte keşif ve ihale dosyası hazırlanmalıdır. Bu konulardaki etüt-proje mühendislik hizmetleri, İLOSB'nin talebi halinde, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılmaktadır.

İmar Planı çalışmaları ise; mevcut haritalarının idarelerce onaylanması ve imar planlarının hazırlanmasına esas kurum görüşlerinin tamamlanmasından sonra aşağıdaki işlemlerden geçer:

1. İLOSB Uygulama Yönetmeliği ve İmar Planı Teknik Şartnamesi doğrultusunda hazırlanacak 1/5000 veya 1/2000 ölçekli "nazım imar planı" ile 1/1000 ölçekli "Uygulama İmar Planları" onaylanmak için Bakanlığa yollanmalıdır.

2. İmar planları Bakanlıkça onaylandıktan sonra ve askı süresi sone erince 1/1000 ölçekli "parselasyon planı" hazırlanır ve onaylanmak üzere Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına gönderilir. Onaydan sonra Kadastro Müdürlükleri ve Tapu Sicil Müdürlükleri kanalı ile tescil edilir.

Kamulaştırma işlemleri için Kamu Yararı Kararı gerekmektedir. Müteşebbis heyetin yaptığı başvuru üzerine Bakanlık kesinleşen alanlar içinde etaplar halinde kamulaştırma isteyebilir. Kamulaştırma işlemlerinde de 4 Aralık 1983 tarihli 2942 sayılı kamulaştırma kanunu uygulamaktadır.

Altyapı Projeleri için;

1. İLOSB'lerin; altyapı projeleri, elektrik, haberleşme, arıtma projeleri hazırlanarak, ilgili kurum ve kuruluşların uygun görüşü ile birlikte Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığında onaylatılır.

2. İLOSB'nin talebi ve Makamın uygun görmesi halinde projelerin ihaleleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca da yapılabilmektedir.

5.6.3. Yönetim Yapısı

İhtisas lojistik organize sanayi bölgelerinde 4 temel kurul bulunur:

- Müteşebbis Heyet (Kurucu, Yer Seçici Kurul ve sonrasında Genel Kurul)
- Yönetim Kurulu
- Denetim Kurulu
- Bölge Müdürlüğü

Müteşebbis Heyet[37]

OSB Kanunu'nun 7.maddesine göre, öncelikle müteşebbis heyetin kurulması gerekmektedir. Müteşebbis Heyet, OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarınca, tespit edilecek üyelerden oluşur. Müteşebbis Heyeti oluşturacak üye sayısı 15 asıl ve 15 yedek üyeden fazla olamaz.

Müteşebbis heyet üyelerinin edilecekleri üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirtilir. Üyeler iki yıllık bir süre için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer; ayrılan üyenin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ilk sıradaki yedek üyesi geçer. Yeni katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süre boyunca görev yapar. Seçilen üyelerin OSB Kanunu Madde 13'te belirtilen suçlardan ceza almamış olmaları gerekmektedir.

Müteşebbis Heyet yapacağı ilk toplantısında, Valinin başkan olması durumunda, İl Özel İdaresi ve Belediye temsilcileri dışında üyeler içinden bir başkan vekili, Valinin başkan olmaması durumunda bir başkan ve bir başkan vekili seçer. Müteşebbis Heyet, programlı olarak en az üç ayda bir defa başkan ile başkanın olmaması durumunda başkan vekili başkanlığında salt çoğunluk ile toplanır. Kararlar, katılanların salt çoğunluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın oyu karar verici oy olarak değerlendirilir. Müteşebbis Heyette görevli üyeler, geçerli sayılan bir mazeretleri yoksa üst üste yapılan üç toplantıya, veya mazeretleri olsa dahi bir yıl içinde yapılan toplantıların en az yarıdan bir fazlasına katılmamaları halinde üyelikten düşerler.

Müteşebbis Heyet; İLOSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek için gerekli kararları ve tedbirleri almak için görev yapar. Yer seçimi raporunda belirtilen hususları yerine getirmek, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemelerle verilen görevleri yapmak müteşebbis heyetin görevleri arasındadır. Yönetim ve Denetim Kurulu çalışmalarını ve hesaplarını ibra etmek, OSB'ye ait para ve diğer kaynakları kuruluş amacına uygun kullanmak Müteşebbis Heyetin sorumlulukları arasındadır.

İskenderun İhtisas Lojistik OSB'si ile Antakya ve Osmaniye lojistik merkezleri aynı çerçeveden kurulacaktır. Müteşebbis Heyetlere şu kuruluş temsilcilerinin katılması söz konusudur:

- Yörenin Ticaret ve Sanayi Odası temsilcisi
- İl Özel İdaresi temsilcisi
- Büyükşehir veya yerel Belediye temsilcisi
- TCDD Bölge Müdürlüğü temsilcisi
- En yakın Organize Sanayi Bölgeleri temsilcileri
- Ayrıca yukarıda sayılan kuruluşlardan her birinden birer adet yedek üye

Müteşebbis Heyette bulunan kurumlar, kuruluş aşamasındaki giderleri karşılamak için fizibilite, çalışmaları veya Bakanlık başvuruları gibi ileride hazırlanması gereken çalışmaların masraflarını karşılamak üzere katkı payları ödemeyi Bakanlığa beyan etmek zorundadır. Müteşebbis Heyet üyelerine katıldıkları her toplantı

37 4562 sayılı OSB Kanunu madde 7

için ayrıca huzur hakkı ödemesi yapılacaktır.

Süre ilerledikçe ve yatırımlar yapıldıkça bölgede kurulu işletme sayısı, hedeflenen işletme sayısının 1/3'üne ulaştığı zaman İLOSB'de çalışan kuruluşlar, Müteşebbis Heyete aralarından seçecekleri kişilerle birlikte üye vereceklerdir. Bu üyelerin sayısı, Müteşebbis Heyetin ilk üyelerinin sayısının yarısından fazla olmayacaktır. Bölgede kurulan işletmelerin sayısı, planlanan sayının 2/3'ünü geçtiği takdirde, Müteşebbis Heyetin, Yönetim Kurulunun ve Denetim Kurulunun görevi sona erer ve ilk Genel Kurul toplantısında devir işlemi gerçekleşir. Müteşebbis Heyetin görev ve yetkileri şu şekildedir:

- Yer seçimini takiben Valiliğe yazılan talimat yazısında belirtilen konuları yerine getirmek
- Kuruluş protokolünde değişiklik taslağını hazırlamak, Bakanlığın iznini alarak değişiklik yapmak
- Arsa tahsislerini yapmak
- Arsa satışı ile ilgili kuralları belirlemek
- Gerekli durumlarda genel kurul toplantısını yapmak
- Kredi kullanan OSB'lerde, bölge müdürlüğünün teşkilat şeması ve personelin pozisyonlarını Bakanlığın onayına sunmak
- Gerektiğinde iç talimatnameler çıkarmak ve Genel Kurul aşamasında bunları ana sözleşme taslağına aktarmak

Genel Kurul Toplantıları

İşlerin takibi amacıyla Genel Kurul her yılın ilk altı ayı içinde olağan Genel Kurul olarak toplanmaktadır. Genel kurul üyeleri İLOSB'de yer almış yatırımcılardır. Gerekli olduğu hallerde olağanüstü Genel Kurul toplantısı da mümkündür. Genel Kurul duyurusu 30 gün önce Bakanlığa ve 15 gün önce de üyelere yapılmalıdır. Genel Kurul gündeminde şu başlıklar bulunur:

- Yönetim ve Denetim kurulları faaliyet raporları okunur;
- Yeminli mali müşavir tarafından hazırlanan denetim raporları okunur;
- Bilanço ve gelir-gider tablosu okunur;
- Yönetim ve Denetim kurulları faaliyet raporları, bağımsız denetim raporları, bilanço ve gelir-gider tablosu görüşülür;
- Bilanço oylanır;
- Yönetim ve Denetim Kurulu üyeleri ibra edilir;
- Yeni Yönetim ve Denetim Kurulu üyeleri seçilir;
- Gelecek yılın bütçe ve çalışma programı karara bağlanır;
- Gerekli görülen diğer hususlar görüşülür.

Genel Kurul kararları 15 gün süre ile Bölge Müdürlüğünde askıda kalır. Genel Kurulun görev ve yetkileri de şu şekildedir:

- Kuruluş protokolünün iptaline, OSB ana sözleşmesinin kabulüne karar vermek
- Tahsisi veya satışı yapılmamış arsalar için tahsis ve satış kriterlerini belirlemek ve Yönetim Kuruluna yetki vermek
- Genel Kurul kararlarına aykırı olduğu ileri sürülen Yönetim Kurulu kararlarının iptali konusunda karar vermek
- Cadde ve sokak isimlerini belirlemek

Müteşebbis Heyet ve Genel Kurulun birlikte takip edecekleri görev ve sorumlulukları da vardır:

- OSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek ve ideal şekilde işleyişi için gerekli kararları ve tedbirleri almak
- Bakanlığa karşı taahhüt ve sorumlulukları yerine getirmek
- Yönetim ve Denetim Kurulu üyelerini seçmek ve ibra etmek, gerektiğinde azletmek, bilançoyu kabul etmek veya reddetmek
- Bölge Müdürlüğünün teşkilat şeması ve personelin pozisyonlarını onaylamak ve personelin niteliği ile ilgili prensipleri belirlemek, Bölge Müdürlüğü personelinin atanması ve azli ile ilgili usulleri belirlemek
- Yönetim ve Denetim Kurulu üyeleri huzur hakkı veya aylık ücretler ile Bölge Müdürü ve personeline ödenecek ücret ve sosyal hakları tespit etmek
- Üst kuruluşa katılmak için karar almak ve temsilcilerini belirlemek
- İLOSB'nin genişlemesine veya birleşmesine karar vermek ve şartlarını belirlemek
- İmar ve parselasyon planları ve değişiklikleri ile ruhsat ve izinlerin verilmesine ilişkin kuralları belirlemek
- İLOSB'nin, merkez veya enstitüsü olarak faaliyette bulunmak amacıyla kurulan şirketlere iştirak etmesine karar vermek
- OSB'ler arasında işbirliği yapmak
- Katılımcılar ile İLOSB Yönetim Kurulu, Denetim Kurulu ve Bölge Müdürlüğü arasında doğabilecek uyuşmazlıklar hakkında, hakem olmak
- Yatırım programlarını, yeni yatırımlarını ve bütçesini onaylamak
- Para ve diğer kaynakların amacına uygun olarak kullanılmasını sağlamak
- Yönetim aidatları ve hizmet karşılıklarını belirlemek
- İLOSB'ye ait gayrimenkullerin ve menkullerin satış, kiralanma, takas ve benzeri işlemleri ile ilgili kuralları belirlemek
- Altyapı katılım payları, elektrik, su, doğal gaz ve benzeri satış bedelleri ile ilgili prensipleri belirlemek
- İLOSB için yapılacak alım-satım ve tesislerinin inşaatı ve proje dahil tüm ihaleler için usul ve esasları tespit etmek-
- İLOSB'de kullanılacak elektrik, su, kanalizasyon, doğal gaz, arıtma tesisi, yol, haberleşme, spor tesisleri gibi altyapı ve genel hizmet tesislerini kurma ve işletmek, satın alarak dağıtım ve satışını yapmak, ortak

sağlık ve güvenlik birimlerini kurmak ve işletme kararı almak

- Gerektiğinde rehin ve ipotek almak-vermek
- OSB'nin her türlü hesap ve işlemlerinin yeminli mali müşavirlere incelettirilmesine karar vermek
- Katılımcı ve kiracılardan tahsil edilecek aidatları, elektrik, su, doğal gaz ve benzeri satış bedelleri, varsa altyapı katılım payları ödeme şartları ile gecikme durumunda uygulanacak cezalara ilişkin kuralları belirlemek
- İLOSB'ler içindeki en az bir sektörün kümelenmesi için kümelenme projeleri hazırlamak ve yürütmek
- Bakanlık OSB Bilgi Sitesini sorgu sayfasındaki bilgilerin güncellenmesini sağlamak
- İLOSB'nin elektrik faaliyetleri ile ilgili karar almak
- İLOSB imar planı içinde yer alan sağlık koruma bandının ağaçlandırmasını, çevre düzenlemesini, bakımını, korunmasını ve çevre düzenini sağlamak
- Yatırımlarla ilgili kredi başvurusu konusunda Yönetim Kuruluna yetki vermek
- Diğer OSB'lerden veya Yatırım Destek Ofislerinden hizmet almak için düzenlenecek protokolün prensiplerini belirlemek
- Yukarıdaki görev ve yetkilerinin dışındaki görev ve yetkilerin Yönetim Kuruluna devredilmesi hususunda karar almak
- Yatırımcıların eleman ihtiyacını karşılamak üzere, ilgili kurumlar ile işbirliği sağlanarak eğitim merkezi ve/veya eğitim kurumu oluşturmak, işletmek ve bu konu için ayrılacak finansmanın miktarını belirlemek
- Kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemelerle verilen diğer görevleri yapmak

Yönetim Kurulu

İLOSB'lerini, Yönetim Kurulu sevk ve idare edecektir. Her iki yılda bir değişmek üzere, Müteşebbis Heyet veya Genel Kurul, Yönetim Kurulu için kendi içinden 5 asıl ve 5 yedek üye seçer. En az dördü kendi içlerinden seçilir. Yönetim Kurulu üyeleri 2 yıl süresince görev yaparlar.

Yönetim Kurulu üyeleri ilk toplantılarında kendi aralarında bir başkan ve bir başkan vekili seçerler. Yönetim Kurulu en az ayda iki defa toplanır ve toplantı salt çoğunluk ile yapılır. Geçerli bir mazereti olmadan üst üste 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 oyun fazla sayılır. Yönetim Kurulu toplantıları İLOSB içinde gerçekleşir. Toplantıda sekretarya görevini Bölge Müdürü yerine getirir.

Yönetim Kurulu; kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemeler ile Müteşebbis Heyet'in kararları çerçevesinde, OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir. Görev ve yetkileri şunlardır:

- İLOSB'yi temsil ve ilzam etmek
- Kanuni düzenlemeler ile Müteşebbis Heyet ve Genel Kurul kararları ile Bakanlık talimatları çerçevesinde İLOSB'yi yönetmek, geliştirmek
- Bakanlığa karşı taahhüt ve sorumluluklarını yerine getirmek
- Müteşebbis Heyet veya Genel Kurul onayı için yıllık faaliyet raporu, bütçe, kesin hesap ve bilançoyu hazırlamak
- Yönetim aidatları ile hizmet karşılığı bedellerini belirlemek, ortak kullanım alanlarına yapılacak yatırım kararlarını almak
- Müteşebbis Heyet veya Genel Kurul tarafından belirlenen prensipler ve aldığı kararlar çerçevesinde; arsa tahsis ve satışlarını gerçekleştirmek, İLOSB'ye ait gayrimenkullerin ve menkullerin satış, takas ve kira bedellerini belirlemek, İLOSB ortak kullanım alanlarına ait masrafları, altyapı katılım paylarını, yönetim aidatlarını belirlemek, tahakkuk ve tahsil ettirmek, gerektiğinde gecikme faizi uygulamak, ortak kullanılan elektrik, su, doğal gaz ve benzeri mal ve hizmet satış bedellerini belirlemek, ruhsat ve izinleri vermek, uygunluğu sağlamak aykırılık halinde ilgili kuruluşlara bildirmek, İLOSB için yapılacak mal ve hizmet alım–satımı için ihaleler yapmak, İLOSB'nin elektrik faaliyetlerini yürütmek, katılımcıların ve kiracıların kendi ihtiyaçları için otoprodüktör veya otoprodüktör grubu olarak kuracakları elektrik üretim tesisleri iznini vermek
- Bölge Müdürü dışındaki, Bölge Müdürlüğü personelinin atanması ve azline karar vermek
- Müteşebbis Heyetin veya Genel Kurulun verdiği yetki çerçevesinde; Bölge Müdürlüğü personelinin ücretlerini ve diğer sosyal haklarını belirlemek, altyapı ve genel hizmet tesislerini kurmak ve işletmek, satın alarak dağıtım ve satışını yapmak, bu çerçevede üretim tesislerini, ortak sağlık ve güvenlik birimlerini kurmak ve işletmek, konularında kararlar almak ve uygulamak, rehin ve ipotek almak, vermek, gereken yatırımlarla ilgili kredi almak, katılımcıları haberdar etmek ve Müteşebbis Heyetin veya Genel Kurulun onayına sunmak,
- Her türlü proje, inşaat, bakım ve onarım işlerinin hak edişlerini onaylamak
- Her türlü altyapı ve arıtma tesisi projeleri ile yapım işlerine ait keşif ve ihale hazırlatmak, projeleri onaylanmak ya da uygun görüş alınmak üzere ilgili kuruluşlara göndermek
- Yapı kullanma ve işyeri açma iznini almış katılımcıların olacak devir taleplerini inceleyip sonuçlandırmak
- İLOSB'de katılımcılar arasında veya Bölge Mü-

dürlüğü ile çıkabilecek anlaşmazlıkları çözümlemek, gerektiğinde Müteşebbis Heyet veya Genel Kurula başvurmak

- İmar planı ve değişikleri, imar uygulama işlemleri ve altyapı projelerini yetkili kurum ve kuruluşların uygun görüşünü takiben onaylanmak üzere Bakanlığa göndermek, enerji ile ilgili altyapı projelerini ise Bakanlığın uygun görüşünü takiben onaylanmak üzere ilgili mercilere göndermek,
- Genel kurulda belirlenen cadde ve sokak isimleri Valilik onayına sunmak
- Kanunlar ve benzeri kurallarla ilgili düzenlemeler ile Müteşebbis Heyet ve Genel Kurulca belirlenen prensipler ve verilen kararlar çerçevesinde diğer görevleri yapmak.

Denetim Kurulu

Yönetim Kurulu ve dolayısıyla Müteşebbis Heyet, İLOSB'ler içinde yürütülen tüm işlemlerden sorumludur. Bu sorumluluğun denetlenmesi amacıyla Denetim Kurulu oluşturulması gerekmektedir. Denetim Kurulu iki asil ve iki yedek üyeden oluşmaktadır. İki yıllık süre için seçilir. Denetim Kurulunun görev ve yetkileri şunladır:

- En az üç ayda bir defa İLOSB'nin hesap, işlem ve defterlerini incelemek, düzenleyecekleri raporu Müteşebbis Heyete ve Yönetim Kuruluna bildirmek
- En az üç ayda bir defa İLOSB'nin nakit mevcudu ile menkul değerlerini kontrol etmek ve sonuçlarını tutanak altına almak
- Bütçe, bilanço ve gelir-gider cetvelini denetlemek
- Yıllık bilanço ve sonuç hesaplarını inceleyerek görüşlerini Müteşebbis Heyete veya Genel Kurula bildirmek
- Gerekli gördüğünde Genel Kurulu olağanüstü toplantıya çağırmak,
- İLOSB katılımcılarının şikâyetlerini incelemek ve şikâyet konusuna göre inceleme sonucunu Müteşebbis Heyete veya Genel Kurula ve Yönetim Kuruluna iletmek,
- Yönetim Kurulu üyelerinin gerekli şartları taşıyıp taşımadıklarını araştırmak.

Bölge Müdürlüğü

İLOSB'lerin yönetimi, Bölge Müdürü ve yeteri kadar idari ve teknik personelden oluşur. Bölge Müdürünü, Müteşebbis Heyet atar. Bölge Müdürlüğünün organizasyon şeması ve kadrosu Bakanlık tarafından onaylanmak durumundadır. Değişiklikler de Bakanlık tarafından yapılacaktır. Bölge Müdürü İLOSB'nin idari ve teknik kadrosunun en üst amiridir. İLOSB'lerde yürütülen tüm işlemler için, bölgeyi Yönetim Kurulu Başkanı veya Başkan Yardımcısı temsile yetkilidir. Temsil işleri Yönetim Kurulu Başkanı ve Yardımcısı tarafından veya yetki verilmiş ise Bölge Müdürü tarafından çift imza ile gerçekleşir. Bölge Müdürlükleri için organizasyonda;

- Bölge Müdürü,
- Teknik birimde görev yapmak üzere; şehir plancısı, mimar, mühendis unvanı ile çalışacak en az beş kişi, tekniker, teknisyen, topograf ve sürveyan unvanı ile çalışacak en az birer kişi,
- İdari birimde görev yapmak üzere; muhasebeci, muhasebe memuru, sekreter, evrak memuru, güvenlikçi, odacı ve şoför unvanı ile birer kişi olmak üzere

Toplamda en az on yedi kişiden oluşur. Personel hareketleri her yıl ocak ayı başında ve personel işe başladığında 15 gün içinde Bakanlığa bildirilir. Yönetim kadrosunda bulunmayan avukat, mali müşavir, danışman gibi hizmet alımlarını da gerçekleştirebilir. Teşkilat şeması; unvanı, sayıları, nitelikleri gerekçeleri belirtilmek şartıyla Müteşebbis Heyetin teklifi ve Bakanlığın onayı ile oluşturulur ve değiştirilir.

Mali Konular

İLOSB'lerde İşletme gelirleri şu kalemlerden oluşur:

- Müteşebbis Heyetin kuruluşu aşamasında yapılacak olan harcamaların ön finansmanı için katılımcıların yatırdıkları katılım payları
- Yatırımcıların arsa satın almaları esnasında ödeyecekleri ön ödeme ve/veya taksitle ödeyecekleri arazi bedelleri, arsa veya tamamlanmış ünite kiralaması yapıldığında kurum ve kuruluşların ödeyecekleri kira ve katılım payları
- Bölge Müdürlüğüne yatırımcılar tarafından yapılan başvurularda altyapı veya üst yapıların proje onaylarından ve ruhsatlarından elde edilecek gelirler, satın alma veya proje için hazırlanacak ihale dosyası satışlarından sağlanan dosya satış gelirleri
- Yönetim ve işletme hizmetleri için yatırımcılardan tahsil edilecek olan aidatlar
- İşletmek için taşerona verilen park alanı, restoran, büfe gibi tesislerden alınacak katılım payları, peşinatlar veya kira gelirleri
- Bölge Müdürlüğü tarafından dağıtılacak olan su, elektrik, doğal gaz, satış gelirleri, katılım payları, arıtma ve diğer destek ünitelerinden alınacak olan iştirak gelirleri
- Altyapının veya çevrenin düzenlenmesi sırasında gerçekleşebilecek her türlü bağışlar
- Bölgede ortak kullanıma açık, ortak mülkiyete bağlı mülklerinin, otoparkların kiraları ve buralarda verilen hizmet gelirleri
- Bankaya yatırılacak olan nakitlerden elde edilecek banka faizleri

- İLOSB içinde kurallara ve uygulamalara uymayanlardan elde edilecek cezalar
- İLOSB içinde hazırlanacak reklam panolarından elde edilecek olan ilan ve reklam gelirleri
- Toplanan atıkların değerlendirilmesinden elde edilecek olan gelirler

Krediler

İLOSB'lerinin, projenin keşif tutarı ve genel idare giderleri için Bakanlıktan kredi talep edebilirler. Bu kredinin miktarı, hazırlanacak olan fizibilite raporu çerçevesinde gerçekleşmektedir. Alınacak olan krediye teminat gösterilmesi de gerekecektir. Kamulaştırma amacıyla talep edilecek olan kredinin miktarını Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı belirleyecektir. Bakanlık tarafından İLOSB'lere kullandırılacak kredilerin miktarı, kullanımı ve nasıl geri ödeneceği Bakanlık ile Maliye Bakanlığı arasında düzenlenecek olan protokol ile belirlenir. Bakanlık, kredi ödeme şekil ve şartlarını, kanun, yönetmelik ve protokol hükümleri çerçevesinde belirler; tekrar gözden geçirmeye, dilediği zaman değişiklik yapmaya, ek şart koymaya yetkilidir. İLOSB'nin kanun, yönetmelik ve protokol hükümlerine uymaması halinde, Bakanlık kredi ödemelerini durdurma yetkisine sahiptir.

Kredi türleri

İleri teknoloji kullanan ihtisas İLOSB'lere talepleri halinde arsa, altyapı ve genel idare giderleri kredisi verilebilmektedir. Kredinin amacına uygun olarak kullanılması Bakanlığın denetimindedir. Bakanlık, işlemleri ve uygulamaları denetler ve bankaya yazılı olarak vereceği talimatlarla işlemlere yön verir. İLOSB tarafından ayrıca ihtiyaç olması halinde başka iç ve dış kaynaklardan da kredi kullanılabilir. Yol, su, kanalizasyon, alçak gerilim - yüksek gerilim elektrik şebekesi inşaatlarının tamamlanması veya İLOSB'de toplam kullanılabilir alanının en az %50'sinin tahsis edilmiş olması halinde Bakanlık tarafından verilen genel idare giderlerinin kredilendirilmesi durdurulmaktadır.

Tesislerin Kullanıma Verilmesi

İLOSB'ler içindeki sosyal tesislerin lojistik şirketler tarafından kullanılması için, ilgili kanun ve mevcut yönetmelik hükümleri yeterli değildir. İLOSB Kanunu, depolar, antrepolar gibi operasyonel alanların arazilerin kullanıcılara satılması esası üzerine kurulmuştur. Yurt dışındaki uygulamalarda sosyal tesislerin kurulabileceği araziler kullanıcılara satılabilmektedir. Bazı bölgelerde ise serbest bölgelerde uygulandığı gibi arazi üzerine yapılacak olan yapıların, yap-işlet-devret sistemi çerçevesinde inşa edilmesi de söz konusu olabilmektedir. Bu durumda bedelsiz arazi tahsisi yolu ile de kullandırılması söz konusudur.

Arazilerin Satışı

Hazırlanmış olan Mastır Plan, bir önceki paragrafta bahsedilen her üç alternatifi de içermektedir. İLOSB yönetimleri, parsellenen arazilerin, genel kullanımda sorun çıkarmayacak şekilde, mülkiyetini de devredebilecektir. Bu amaçla İLOSB mülkiyetinde bulunan araziler, altyapıları da tamamlandıktan sonra, Lojistik köy ve merkez kullanım esaslarına uygun şekilde inşa edilmesi koşulu ile satışa da çıkartabilecektir. Satışın ihale ile ve katılımcılara, belli limitler dâhilinde, 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. İLOSB'lerde yatırım yapacak olan Lojistik firmalar arsa tahsisi için başvurmak zorundadır. Başvurularda şu şartlar aranmaktadır:

- Taleplerin yer seçimi aşamasında getirilen kısıtlamalara uygun olması
- Kuruluş protokolünde belirlenen İLOSB'de geçerli lojistik sektörü sınıflamasına uygun tesis olması
- Tesislerde kullanılacak olan elektrik, su ve diğer toplam altyapı ihtiyaçlarının İLOSB'nin sağlayabileceğinden fazla olmaması,
- İLOSB'lerde kurulamayacak tesis tanımlamasının içinde olmaması, depolama amacıyla kullanılması

Arsa tahsisi, başvuru ve başvuruların değerlendirilmesi için arsa tahsisleri Müteşebbis Heyet veya Genel Kurulun belirlediği kurallar çerçevesinde Yönetim Kurulu tarafından yapılmaktadır. İLOSB'den arsa tahsis talebinde bulunan gerçek veya tüzel kişiler aşağıdaki bilgileri içeren bir dosya ile başvuruda bulunmalıdır:

- Başvuru dilekçesi ile talebin belirtilmesi
- Tesisin kurulması için talep edilecek arazinin büyüklüğü
- İkametgâh belgesi veya ticaret sicil belgesi, Türkiye'de yerleşik olmayan gerçek ya da tüzel kişilerin kendi ülkelerindeki Türkiye Cumhuriyeti temsilcilerince onaylı benzer adres tespitine yarayan belgeleri
- Yapılmak istenen yatırımın iş akış şeması ve açıklama raporu ile cinsi, kapasitesi, kullanılacak su miktarı, talep edilen elektrik enerjisi, atık su, emisyon, katı ve tehlikeli atık kaynaklarını içerecek bilgiler
- Varsa hedeflenen ithalat ve ihracat tutarları
- Yaratılacak olan iş gücü ve ortaya çıkacak olan

istihdam olanakları

- Daha önce başka bir yerde aynı yatırımının olup olmadığına ilişkin yazı ve belgeler

Taleplerin Yönetim Kurulu tarafından uygun bulunması halinde, yatırımcının ihtiyaç duyduğu alan büyüklüğüne göre parsel tahsis edilerek yazılı olarak bildirilir. Yabancı katılımcıların arsa tahsis talepleri, 5.6.2003 tarihli ve 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu ve diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde değerlendirilmektedir.

- Bakanlık kredisi kullanan İLOSB'lerde başvuru yapacak olan katılımcı ile Bakanlık tarafından hazırlanan "Arsa Tahsis Sözleşmesi" hazırlanır.

- Arsa tahsis sözleşmesinin bir kopyası ilgili banka şubesine, diğer kopyası da Bakanlığa iletilir ve peşinatın bankaya yatırılmasıyla tahsis işlemi geçerlilik kazanır.

- Arsa tahsis bedelleri, İLOSB'nin fizibilitede belirtilen tahmini proje maliyeti üzerinden Müteşebbis Heyetin tespit edeceği kurallar çerçevesinde, Yönetim Kurulu tarafından belirlenir.

- Tahsis edilen arsanın geçici bedelinin belirlenmesinde kamulaştırma bedelleri, altyapı, elektrik şebekesi, sosyal tesisler, arıtma tesisi ve benzeri diğer ortak tesis inşaatları gibi bütün yatırım bedelleri, kredi faizi, komisyon ve gider vergileri ile tüm masraflar tahmini olarak hesaplanır. İLOSB'nin projesi tamamlandığında arsa bedeli kesinleşir ve arsa bedeli ile tahsis bedeli arasında oluşan fark, arsa satış bedeline ilave edilir.

- Arsa tahsis başvurusunda, tahsil olunan meblağlar avans niteliğindedir; ödenen meblağlar arsa satışından alınacak olan peşinata ilave edilir.

- Katılımcıların satış bedelinden kalan borcu ve tahsis bedelinden tahsil edilen meblağlar yıllar itibariyle yeniden belirlenir.

Bakanlık kredisi ile yapılanan İLOSB'lerde, arsa tahsisi yapılan katılımcılara tapular şu koşullarda teslim edilir:

- Tahsis bedelini peşin olarak ödeyenlere veya peşinat avansı dışındaki borcu için teminat mektubunu veren ve İLOSB'nin kesin olarak belirleyeceği arsa bedellerini kabul edeceğini, yapılacak diğer yatırımlara itirazsız olarak katılacağını noterden taahhüt eden katılımcılara, tesisleri kullanımda ise tapuları derhal verilir. Kullanıma geçmemiş olanlar için geri alım şerhi konarak derhal ipoteğe bağlı olmadan verilir.

- Katılımcılar tahsis tarihinden itibaren 1 yıl içinde projelerini İLOSB'ye tasdik için teslim etmelidirler. Bu tasdik ile yapı ruhsatı alırlar. Yapı ruhsatını takip eden 2 yıl içinde de tesisin çalışmaya geçmiş olması gerekmektedir.

Altyapı Tesislerinin Kurulması

- İLOSB'lerde çalışan kuruluşların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla elektrik, su, doğal gaz bağlantısı ve dağıtım şebekesi, kanalizasyon ve yağmur suyu sistemi, atık su arıtma tesisi, kullanma suyu arıtma tesisi, İLOSB içi ulaşım için yollar, haberleşme şebekesi, internet servis sağlayıcılığı, spor tesisleri, genel hizmet ve sosyal tesisler ve benzer tesisler gerekmektedir. Bu tesisleri kurmak ve işletmek, kamu ve özel kuruluşlardan satın almak dağıtım ve satışını yapmak, bu konularla ilgili tesisler kurmak ve işletmek hakkı OSB'nin yetki ve sorumluluğundadır. Atık suların ortak arıtma tesisinin kabul edebileceği standartlara düşürülmesi amacıyla ayrıca ön arıtma tesisi yapılması zorunludur.

- İLOSB'ler, yukarıdaki faaliyetleri için anonim şirket kurabilir ya da kurulmuş bir anonim şirkete ortak olabilir. Ortaklık durumunda şirket sözleşmesinde, yönetim çoğunluğunun İLOSB'lerde kalacağı ve bu hükmün değiştirilemeyeceği hususuna yer verilmelidir.

- Birbirine yakın İLOSB'leri ile OSB'ler, ortak altyapı tesisi kurabilir, işletebilir veya kurulmuş olan tesislerden faydalanabilir.

- İLOSB'de yer alan kuruluşlar, altyapı ihtiyaçlarını İLOSB'nin tesislerinden karşılamak durumundadır. OSB'nin izni olmaksızın altyapı ihtiyaçları başka bir yerden karşılanamaz ve bu amaçla ayrı bir tesis kuramazlar. Bu kuruluşlar kendilerine tahsis edilen altyapı kullanma hakkını başka kuruluşlara devir, temlik ve tahsis edemezler.

Tesislerin Kiralanması

Lojistik köyde katılımcılar tarafından işletilecek depolar, antrepolar haricinde birçok ünite de, kiralama yöntemi ile değerlendirilebilecektir.

- İLOSB içinde katılımcı olmamış firmaların demir yolu yük elleçleme talepleri için bir **demir yolu aktarma deposu** inşa edilecektir. Bu depo İLOSB işletmeleri tarafından inşa edilebilir ve işletilebilir veya işletilmesi ihale yoluyla özel kuruluşa verilebilir. Bu depolama tesisi, demir yolu ile gelen ürünlerin vagondan indirilmesi, depolara taşınması için kısa süreli, depolanması, müşterisine teslimi veya depolardan gelen ürünlerin kısa süre bekletilerek vagonlara yüklenmesi hizmeti verilecektir. Hizmet fiyatları, İLOSB işletmeleri tarafından belirlenecektir.

- **Açık gümrüklü alanlar** parsel sahibi olan kullanıcılar tarafından kendi parsellerinde kullanılabilecektir. Daha geniş ölçekte gümrüklü alan talebi olduğunda kullanılmak üzere alanlar, İLOSB'ler tarafından altyapısı hazırlanmış biçimde ve kuruluşlara sabit alan olarak m^2 esasından kiralanabilecektir. Kuruluşlar ihtiyaçları halinde bu alanın genişletilmesini de talep edebileceklerdir. İçerideki operasyon giderleri kiralayana ait olacaktır.

- Taşıt araçları da yoğun bir şekilde tesis içinde yer alacaklardır. Çalışanlara ve ziyaretçilere ait **binek araç**

otoparkı, taşıyıcılara ait kullanılmak **üzere kamyon ve tır parkı** altyapısı İLOSB tarafından hazırlanacak, işletilecek veya işletmesi kiraya verilecektir. Kira gelirleri, işletmenin gelir kalemleri içinde yer alacaktır.

- İLOSB'lere giren araçlardan giriş ücreti alınması, güvenliğin sağlanması, plaka kontrolü yapılması amacıyla giriş ve çıkış kapıları inşa edilecektir. Yine işletme tarafından inşa edilecek olan bu yapılarda, araçlara kart uygulaması yapılacak ve giriş çıkışlardan işletmeye gelir elde edilecektir.
- Çok sayıda aracın gireceği, bekleyeceği ve çıkacağı İLOSB'de akaryakıt satışı da yapılmalıdır. Akaryakıt istasyonları için, tesis içinde bir veya iki lokasyonda yer ayrılacak ve bu yerin kullanım hakkı ihale ile satılacaktır. Tesiste, kapı durumuna göre, bir veya iki adet farklı markalara ait akaryakıt istasyonu bulunacaktır.
- İntermodal taşıma için kullanılacak konteynerlerin de kısa süreli de olsa stoklaması İLOSB içinde bağımsız bir alanda yapılacaktır. Demir yolu terminaline yakın bir yerde inşa edilecek olan **konteyner stoklama alanlarının**, altyapısı İLOSB'ler tarafından yapılacak ve işletmesi ihale edilecektir. Bu ihale bedelinde, hizmet bedeli işletme tarafından belirlenecektir. Alanda stoklanan her konteyner için günlük ücret alınması ve gelirden kâr payı alınması usulü ile işlettirilecektir.
- İLOSB çalışanları ve konuklar tarafından kullanılacak **sosyal tesisler** içinde yer alan satış mağazaları, restoran, lokanta, kebapçı, kafe, çay ocağı, büfe, banka ofisleri, kargo aktarma merkezleri, satış mağazaları, dinlenme tesisleri ve araç bakım onarımda kullanılacak servis alanları, İLOSB işletmesi tarafından inşa edilecek, ileride genişlemeye uygun yapıda projelendirilecek ve m^2 usulü ile kiralanacaktır.
- **Kamu kuruluşlarının** hizmet vermesi amacıyla; Emniyet ve Jandarma Birliğine, Gümrük Müdürlüğü'ne, PTT'ye, mescide ve sağlık hizmetleri sunacak birime ihtiyaç vardır. Bu birimlerin kullanım alanları da uygun projelerle hazırlanacak, inşaatları işletme tarafından yaptırılacak ve bedelsiz olarak kullandırılacaktır.
- İLOSB içinde dolaşımı ve ulaşımı sağlayacak, değerlenebilir atık ve çöp toplama hizmetleri, işletmelere ve mağazalara yemek hizmeti, gerekli olduğu takdirde güvenlik ve operasyonel personel kiralama hizmeti ve ortak kullanılabilecek ekipman kiralama hizmeti yine İLOSB tarafından planlanacaktır. Bu konudaki talepler, ihale yoluyla karşılanacak ve bu konudaki bazı yatırımları ihaleye giren firmanın yapması istenecektir.

5.6.4. Demir yolu Elleçleme Terminalleri

İskenderun ve Osmaniye İLOSB'ler içinde intermodal hizmeti verecek geniş bir alan da demir yolu istasyonu için ayrılmıştır. Bu arazinin TCDD'ye satışı veya TCDD tarafından istimlâki planlanacaktır. İLOSB içinde depolara demir yolu bağlantısı yapılması ve depolarda verilecek olan hizmetler için, demir yolu hattından kılçık diye tanımlanan iltisak hattının çekilmesi, gereken istimlâk işlemleri, ray döşenmesi ve İLOSB'ler içindeki demir yolu üst yapısının, rampa, tamir merkezi gibi yatırımların TCDD tarafından sağlanması gerekmektedir. TCDD bu yatırıma karşılık, kısa ve uzak mesafe demir yolu elleçleme hizmetlerini ve taşımasını rayiç bedel üzerinden sağlayacaktır.

5.7. Lojistik Odakların Orta ve Kısa Vadede Gelişim Stratejileri

Lojistik Mastır Plan çalışması sonucu İskenderun'da bir lojistik köy kurulması gereği ortaya çıkmıştır. Literatürdeki adıyla "Lojistik köy" veya diğer adıyla "İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi" kurulacaktır. Yine plan çerçevesinde Antakya'ya kurulacak olan "Lojistik Merkez" veya diğer adıyla "Antakya İhtisas Organize Sanayi Bölgesi", Osmaniye'ye kurulacak olan "Lojistik merkez" veya diğer adıyla "Osmaniye İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi" bölgede ve yakın çevresinde bulunan lojistik odakların aktivitelerinin artmasına yol açacaktır. Çevrede bulunan lojistik odakların aktivitelerin lojistik köy ve merkezlere ulaşım kolaylığı ile entegre edilmesi verimi artıracaktır. Mastır Plan içine bölgede bulunan operasyonel açıdan yakın yerleşimli lojistik odaklar da dahil edilmiş ve gelişimleri ile ilgili öneriler ortaya konmuştur.

5.7.1. İskenderun Limanları

Amaç

Dünya ticaretinin serbestleşmesi kararı ile birlikte uluslararası ticarette de artış yaşanmış, küreselleşme olgusunun gereği olarak ülkeler ve kıtalar arası yük taşımacılığında büyük artış gözlenmiştir. Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi'nin çalışmalarına göre, konteyner taşımacılığının yaygınlaşması sonucunda küresel konteyner taşımacılığı her yıl %7'ye varan oranda artmış ve konteynerler daha büyük konteyner gemileri ile taşınmaya başlanmıştır.[38]

İşletme maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı büyük ölçekli gemiler su derinliği yüksek, rıhtım boyları uzun ve ekipmanları yeterli ana limanlar (hublar) arasında yük taşımaya başlamıştır. Ana limanlardan daha küçük gemilerle diğer küçük limanlara konteyner aktarması (feeder service) uluslararası deniz taşımacılığında önemli bir operasyon haline gelmiştir. Küresel deniz taşımasının ve hammadde ihtiyacının artması, konvansiyonel yüklerin ve proje yüklerinin de daha büyük gemilerle taşınması gereğini de ortaya çıkartmıştır. Günümüzde dünya deniz taşımacılığının "deniz otoyolu" adı verilen ana taşıma arterleri üzerinden yapılması planlanmaktadır. Bu arterlerin karaya çıkan noktalarında bulunan limanlarda da indirme ve yükleme hiz-

38 http://www.unescap.org/ttdw/publications/tfs_pubs/pub_2398/pub_2398_ch3.pdf

metlerinin verilmesi, deniz yolu ile gelen yüklerin demir yoluna ve kara yoluna aktarılması için bu limanlar birer intermodal transfer merkezi haline gelmektedir. Bu operasyon da kara içine doğru demir yolu-kara yolu intermodal taşımacılığın gelişmesine hizmet etmiş, ancak limanlarda daha geniş elleçleme alanı ihtiyacı ortaya çıkartmıştır. Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de inşa edilmiş olan limanların şehir içlerinde kalmış olması büyümeye engel olmaktadır. Mevcutların genişleme şansının olmaması nedeniyle birçok ülke gibi Türkiye'de de yeni intermodal limanlar inşa edilmesi gündeme gelmektedir.

Şehirlerin merkezinde kalmış olan limanlara indirilen ürünlerin, üretim ve tüketim için şehirlerin farklı bölgelerine taşınması şehir trafiğini olumsuz etkilemekte, maliyetleri artırmaktadır. Bu nedenlerden dolayı öncelikle liman kentlerinde ve özellikle demir yolu bağlantısı olan, kara taşımasında aktarma merkezi olarak faaliyet gösteren, bünyesinde depolama hizmetlerini de sunan lojistik köylere ve lojistik merkezlere (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgelerine) ihtiyaç duyulmaktadır. Avrupa'da yıllar önce başlayan lojistik köy (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) projeleri Hatay ve Osmaniye'de de gündeme gelmiştir.

İskenderun bir liman kentidir. Yıllardır mevcut limanları, yeni rıhtım ve liman projeleri ile Doğu Akdeniz'de uluslararası taşıma koridorlarında yer alabilecek bir konumdadır. Geçmişte azalan potansiyeline rağmen bölgede lojistiğin gelişmesi, doğu-batı ekseninde hatta Akdeniz-Karadeniz hattında da, küresel taşıma koridorlarında yer alması söz konusudur. Bu hedef ancak İskenderun limanlarının daha hızlı, daha verimli, daha teknolojik ve daha ekonomik çalışmasıyla mümkün olacaktır. Bu programda İskenderun limanlarının geliştirilmesi, ihtisaslaşmasıyla ve ölçek büyütmeleri ile karşılanabilecektir. Bu nedenle "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı"na, İskenderun limanlarının geliştirilmesi bölümü eklenmiş ve geleceğe dönük planlarda yeni bir liman inşası yerine mevcut limanlarının gelecek 20–25 yıl içinde artacak kapasiteye cevap verebilecek şekilde yapılanması ele alınmıştır.

İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin beklenen şekilde hizmet verebilmesi ve bölge ekonomisine faydalı ve verimli olabilmesi için, öncelikle iskele ve limanlarla İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgeleri bağlantısının; demir yolu ve kara yolu olarak problemsiz ve engelsiz çalışması gerekmektedir. Bu çalışma düzeninin sağlanabilmesi için gerek İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi tarafında, gerek İskenderun limanları tarafında yapılması önerilen konular da Lojistik Mastır Planı'na dâhil edilmiştir.

Lojistik Mastır Plan çalışması sırasında İskenderun'da bulunan tüm liman ve iskelelerle temasa geçilmiş, buralar ziyaret edilmiş ve liman operasyon hizmetlerinin daha verimli yapılması ve burada elleçlenen ürünlerin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesine potansiyel yaratacak biçimde planlanması, hatta ihtisaslaştırılması konuları görüşülmüştür. İskenderun limanları ve iskeleleri içinde İskenderun İhtisas Lojistik Köyü'ne en büyük katkıyı yaratacak ve lojistik köyden en büyük yararı sağlayacak olan liman TCDD İskenderun Limanı (yeni adıyla Limak Limanı) olacaktır. İskenderun TCDD Limanı'nın özelleştirme ihalesi sonuçlanmak üzere olup Özelleştirme Kurulu ve Rekabet Kurulu onayları tamamlanmış ve Danıştay onayı beklenmektedir. Bu onayda da bir engel çıkmayacağı ifade edilmiştir. Personel alımına başlanmıştır. Raporun bundan sonraki bölümlerinde İskenderun TCDD Limanı yerine Limak Limanı tabiri kullanılmıştır.

Kapasiteyi Artıracak Beklentiler

Limak Limanı, bölgedeki sanayi ürünlerinin ve tarımsal ürünlerin ihracında İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi (İİLOSB) için en önemli liman bağlantısını oluşturmaktadır. Liman içinde demir yolu terminali mevcuttur ve bu terminal ana yola kısa bir çıkış hattıyla bağlanabilmektedir. Demir yolu ve kara yolu bağlantıları ile limana gelecek olan yüklerin yakın gelecekte konteynerleşmiş halde olması beklenmektedir. Limana gelecek ve limandan yüklenecek planlı yük akışının Anadolu'ya veya diğer komşu ülkelere taşınmasında İİLOSB önemli bir çıkış ve giriş noktası olacaktır. Limak Limanı, ana taşıma koridorlarından gelmekte olup Akdeniz'e, Orta ve Uzak Doğu'ya aktarılacak olan mal ticareti için de ideal bir transit limanı ve intermodal taşımacılık için bağlantı noktası olacaktır.

Limak Limanı'nda özelleştirme sonrası yeni liman işleticisi şirket Limak A.Ş. tarafından birçok altyapı yenileme ve modernize çalışmaları fizibiliteleri yapılmış ve hâlihazırda da yapılmaktadır. Limak grubu ihalede 36 yıl süre ile kullanım hakkını aldıkları limana 372 milyon dolar ödemektedir. Limana ödenen bu bedel TCDD'nin bu güne kadar yapamadığı konteyner elleçleme kapasitesinin artışı amacıyla kullanılacaktır. Bu çalışmalar kapsamında, konteyner stoklamak, liman içi araç trafiğini düzenlemek ve liman operasyonunun hızlanmasını sağlamak amacıyla saha betonlama ve asfaltlama çalışmaları, yeni konteyner rıhtımı, 100 dönümden fazla deniz dolgusu ile yeni konteyner stoklama alanları yaratılması ve ileride ihtiyaç duyulacak geniş iskele inşaatını içermektedir. Liman temel olarak konteyner yük elleçlemeye göre planlanacaktır.

Altyapı projelerinin önemli ayaklarından biri olan ve gerek TCDD'nin ve gerekse Limak'ın operasyon etkinliğini artırmak amacıyla planlanan "ray yenileme" çalışmaları da hızla başlatılacaktır. Limanın ortasından geçen ve liman içi ekipman hareketini sınırlayan mevcut raylar liman sahasının ortasından kaldırılarak,

liman arazisinin yan duvarına paralel uzanan ve atıl halde bulunan bölgeye taşınacaktır. Bu düzenleme ile vagonlara yapılacak yükleme/boşaltma işlemlerinin tek bir bölgede gerçekleştirilmesi ve trenlerin fazladan manevra yapmalarına gerek kalmaması amaçlanmaktadır. Yeni demir yolu projesinin sağlayacağı avantajla, tren hareketleri kontrol edilmiş olacak ve proje tamamlandığında, liman içerisinde ve çevresinde trafik güvenliği ve düzeni de sağlanmış olacaktır. Bu tasarı daha sonra revize edilmeye açıktır.

Gelecek 36 yıl için standart senaryoda %7 konteyner kapasite artışı planlanmaktadır. 6 yıl içinde 400.000 TEU'luk zorunlu kapasiteye ulaşılması gerekmektedir. 6 yıl içinde, 2017 yılında Doğu Akdeniz Bölgesi kapasitesi 3 milyon TEU olarak öngörülmüştür. Limanda ihtisaslaşma hedeflenmiştir ve ihtisaslaşacak ürün grubu konteyner olarak belirlenmiştir. Dökme, kuru yük ve proje yüklerinde kapasite artışı yerine fiyat dengesi yaratmak hedeflenmektedir.

Darboğazlar ve Alınacak Tedbirler

Mevcut durum raporunda limanın gelişmesine engel olan konular olarak ortaya çıkan maddeler bu bölümde geliştirilecek noktalar olarak incelenmiştir. Limanın artan elleçleme kapasitesi ve artacak olan konteyner trafiğini karşılama ve daha etkin hizmet verebilme açısından genişleme olanakları sınırlıdır bu en temel konudur; ancak yatırımla aşılmaya çalışılacaktır.

Bölgedeki komşu ülke limanlarının yük miktarları hızla artmakta ve yük trafiği büyümektedir. Doğu Akdeniz'de, Mersin'de Mersin MIP Limanı'nın doluluk oranına yaklaşması sonucunda DLH geçmişte yapılmış olan ancak bugüne kadar bekletilen Mersin Konteyner Limanı Projesi'ni hızlandırmıştır. Mevcut limanda mendirek dışına inşa edilecek olan yeni liman konteyner taşımaları için bir ana liman, hub port olacaktır. Suriye'de yeni limanların inşa edilmesi için projeler yapılmaktadır. Komşu ülkelerle rekabet edebilmede, İskenderun Limanı'na ve gerekse diğer Türk limanlarına özelleştirme sonunda gereken somut desteğin yeterince verilemiyor olması önlenmelidir. Bu kapsamda, İskenderun limanlarına yanaşacak gemilere yeni alternatif avantajların sağlanması ve her türlü teşvik uygulamalarının yatırımın maliyetinin azaltılması açısından yeniden gözden geçirilmesi gereklidir.

- İskenderun Limanı'nda çok sayıda devlet kuruluşu faaliyet göstermektedir. Farklı sorumluluklar içinde farklı yetkili kurumlar olması hizmet hızını olumsuz etkilemektedir. Bu kuruluşların mevcut mevzuat ve yönetmeliklerinin birbiriyle uyumsuz olması da söz konusudur. Böylece her kuruluşun kendi mevzuatının temel alınması gerektiği konusunda ısrar etmesi karşısında verilen hizmetlerde kesintiler hatta gecikmeler ortaya çıkmaktadır. Liman operasyonlarının özelleştirilmesi hizmet kalitesini artıracaktır ancak bunun dışında, denetim fonksiyonunu gören kuruluşların ilgili yönetmeliklerinin de işlemlerini hızlandırmaları, ortak bilgi kullanımı, hatta dijital ortamda denetleme yapılması böylece tekrarın ve hataların önlenmesi için gerekli yönetmelik değişiklikleri yapılmalıdır.

- Geleceğe dönük yatırım planları konusunda Limak A.Ş.'den detaylı bilgi sadece özelleştirme süreci içinde birlikte yapılan ortak çalışmadan elde edilmiştir. Daha sonra yapılan görüşmelerde kısa ve uzun vadeli stratejik iş planlarının olduğu ve revizyonlar yapılarak bu planlara uygun yatırım ve iş geliştirme çalışmalarının sürdüğü öğrenilmiştir. Limak Limanı'nın, liman içi ve operasyonları için de kısa, orta ve uzun vadede ciddi planlamaların yapıldığı bilinmektedir. Limanla entegre çalışması gereken unsurlar için (liman çevresi, şehir imar planı, lojistik yapılanmaları) sağlıklı uzun vadeli planların henüz açıklanmadığı görülmektedir. Limak Limanı'nın 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 veya gecikmesi gelecekte limanda veya çıkış trafiğinde bir sıkışıklığa veya proje revizyonlarına yol açacaktır.

- Liman için ofiste ve sahada çalışacak kaliteli elemanların yerel ortamdan bulunamamasının da bir sorun yaratacağı beklenmektedir. Liman hizmetlerinin verimliliği, rıhtım, su derinliği, elleçleme alanı, stok alanları altyapının ve kullanılan ekipmanların kapasitesine ve kalitesine bağlıdır. Bu yapıda çalışacak elemanların işe alınması, kullanılması gereken yeni ekipmanları kullanacak olan elemanların da yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması gerekmektedir. Bunun yanında Limak A.Ş.'nin kadrolarına, ileride liman ekipmanlarını kullanacak eğitim almış yeni elemanları dâhil etmesi ve uygun süre içinde bu ekipmanları başarı ile kullanabilecekleri iş başı eğitimlerinin vermesi gerekecektir.

- Türkiye'de Mersin Limanı'nda uygulanmakta olan bir pilot proje de söz konusudur, Gümrük-liman entegrasyonlu otomasyon sistemi için Limak Limanı pilot bölge olarak seçilmeli ve çalışmalara başlanmalıdır. Bu sistemde gümrükleme hizmetlerinin daha hızlı yapılabileceği ve limanda araç beklemelerin azaltılacağı görülmektedir.

- Şehir içinde sıkışmış olan limanların artan iş kapasitesi sonucunda arka alanlarında konteyner veya dökme ürün stoklayacak alanlara ihtiyaçları olmaktadır. Limanların ülke ve bölge ekonomisine katkısı, limana yanaşan gemilerin mümkün olduğu kadar hızlı yüklenmesine ve boşaltılmasına bağlıdır. Limanda bekleyecek olan ürünlerin, konteynerların ve nakliye araçlarının liman sahası içinde stoklanması, park edilmesi liman alanının ve elleçleme ekipmanlarının verimliliklerini azaltmaktadır. Limak Limanı gibi ileride operasyon darboğazı içinde olacak bir tesisin, liman sahası içinde mal ve konteyner hareketini kısıtlayacak her tür-

lü kapalı depolama alanlarına, açık depolama alanlarına ve boş konteyner stok sahalarına ihtiyacı olacaktır. Bu amaçla liman içindeki stok alanlarının liman dışına, tercihen yeni inşa edilecek İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne aktarılması, konteyner boşaltma ve doldurma işlemlerinin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde gerçekleştirilmesi, gerek boş konteynerlerin, gerek uzun süre beklemesi gerekebilecek dolu konteynerlerin bu alanda stoklanması çözüm olacaktır. Bu sayede liman içinde sadece boş ve dolu konteyner trafiği olacak, demir yolu ile gelecek ve kara nakil araçları ile taşınacak dolu konteynerlerin indirme ve boşaltma sırasında beklemeleri de önlenmiş olacaktır.

- Yine büyük ölçekli olarak gelen proje yüklerinin, indirildikten sonra liman rıhtımlarında bekletilmeden İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne sevk edilmesi ile rıhtımların boşalması, daha rahat ve etkin elleçleme hizmeti vermesi sağlanacaktır. Bu şekilde gemi yüklemeleri hızlanacak, gemilerin rıhtım yetersizliği nedeniyle açıkta beklemeleri azalacak, demoraj maliyetleri düşecek ve limanda elleçlenen yük miktarı artacaktır.
- İskenderun Limanı'nda liman kapılarında araç beklemelerine yol açan plaka ve konteyner numarası okuma ve taşıt tanıma sistemi elektronik olarak yapılmamaktadır. Plaka tanıma sisteminin çalışmasının tamamlanıp, tam olarak kullanılmaya başlandığında araçlar kapılardan giriş ve çıkış kapılarında bekleme yapmayacaklar ve araçların emniyet taraması da online olarak yapılabilecektir.

Liman Gelişim Planı

TCDD İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesi sonucunda özel bir liman olan Limak Limanı'nın çalışmalarına, yatırım planlarına, gelişme programlarına ve hedeflerine müdahale etmek veya revizyonlarda bulunmak, bu mastır plan kapsamı dışında tutulmak durumundadır. Limak yetkililerinin ve yöneticilerinin gelecekteki gelişme planlarına uygun olarak yatırımlarını yapacakları, liman içindeki teknik sorunlarını çözecekleri, iş verimliliklerini arttıracakları, hizmet kalitelerini yükseltecekleri bilinen bir gerçektir. Bununla beraber öneri olarak şu konular ortaya konmuştur:

- Limak Limanı'nın verimliliğini artırmak amacıyla, mevcut kapasitenin yüksek verimlilikle kullanılması gerekmektedir. Bu kapsamda, limana yanaşan gemilerin çabuk boşaltılması/yüklenmesi en önemli performans kriteridir. Elleçlemenin hızlı ve hasarsız yapılabilmesi için kullanılan ekipmanların kapasitelerinin yüksek, hızlarının fazla, kullanıcıların eğitimli, tüm donanımların yeni veya yenilenmiş, servislerinin gereği gibi yapılması şarttır. Limak Limanı yönetiminin bu konuya önem vermesi gerekmektedir.
- Konteynerler ve dökme yükler ve proje elleçlemeleri için liman içinde geçici stoklama alanlarının da yüklere uygun yerde, en kısa mesafede ve uygun altyapıda olması gerekmektedir. Yüklenecek ve boşaltılacak konteynerlerin rıhtıma en yakın mesafede taşıma süresini azaltacak şekilde stoklanması, stok alanı ve rıhtım arasındaki taşıma sisteminin yeni ve hızlı ekipmanlarla yapılması, ara taşıma sürecinde hız ve kalitenin artırılması için Limak A.Ş. tarafından gereken yatırımların planlanması ve gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, içinde demir yolu terminali de olan bir lojistik köy olacaktır. Bu avantaj ile demir yolu ile İskenderun Limanı'na gelen ve uzun süre bekleyecek malzemelerin liman içinde stoklanması yerine İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde stoklaması sağlanmalıdır. Yükleme anına uygun olarak demir yolu ile taşıma yapılması planlanmalıdır. Tersine işlem olarak indirilen malzemelerin de vagonlarla İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne taşınması, gümrük işlemlerinin İİLOSB bünyesinde oluşturulacak bölümde gerçekleşmesi ve limanın demir yolu açısından sadece gemi ile istasyon arasında bir aktarma noktası olması düşünülmelidir. Bu sayede liman içinde yer tutan demir yolu ağı ufalacak ve yaratılacak olan alan içinde limana elleçleme hizmetleri için ilave alan kazandırılabilecektir.
- Limak Limanı'nın içinde kullanımı yetersiz olan çok sayıda depo bulunmaktadır. Limanda iş kapasitesinin artmasına uygun olarak mevcut türlü depo antrepo alanları ileride yıkılmalı ve depolama operasyonları ve İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne taşınmalıdır. Dar alana sıkışmış limanlar için bu tip hizmetlerin liman dışında verilmesi artık uygulanması zorunlu bir operasyon haline gelmiştir. Bu yolla yaratılacak ilave elleçleme alanları liman hizmetlerine tahsis edilmelidir.
- Liman alanları, getirisi yüksek ve bundan dolayı maliyeti de yüksek sahalardır. Arazi maliyeti yüksektir. Limanlarda yapılan bir diğer operasyon da konteyner doldurma ve boşaltma hizmetleridir. Birçok limanda liman içinde dışarı verilen ve özel sektör tarafından yapılan bu hizmetler nedeniyle taşeron firmalar, limanın değerli arazisi içinde araç park etmekte, ofisler açmakta, tamir istasyonları oluşturmakta, doldurma ve boşaltma alanları gibi alanları işgal etmektedir. Bu alanlarda boş konteynerlerin stoklanması ve kamyon ya da vagonlarla gelen ürünlerin, gemi ile gelip konteynerlere doldurulacak ürünlerin doldurma ve boşaltma işlemlerinin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde yapılması daha rasyonel olacaktır. Bu şekildeki bir uygulama ile liman alanları sadece gemilere yüklenecek veya gemilerden boşaltılan konteynerlerin ve diğer ürünlerin kısa süreli stoklandığı alanlar olarak

değerlendirilecektir. Bu sayede elleçleme operasyonların verimi artacak, hızı yükselecek, artan kapasite ile maliyetler düşecektir.

- Limak Limanı şehir içinde kalmış genişleme olanağı olmayan bir lokasyondadır. Bu alana giriş ve çıkışlar demir yolu ve kara yolu ile sağlanmaktadır. Demir yolu trafiğinin, çok yoğun şehirlerarası kara araçları trafiğine sahip olan E5 kara yolunu hemzemin olarak kesmesi hatalıdır. Araçların bekleme olanakları yoktur. Limandan çıkar çıkmaz ana yola girmektedirler. İleride devlet politikasına uygun olarak artacak olan demir yolu taşımacılığı nedeniyle E5 Kara yolunun altından demir yolu hattı geçecek şekilde köprü üzerine alınması veya kara yolunun limana daha uzak bir mesafeden yine bir kara yolu üst geçidi ile kara yolunun doğusuna, çevre yoluna doğrudan bağlanması yerinde olacaktır. Limak Limanı yönetimi tarafından yapılacak olan bir başvuru ile İskenderun Belediyesi, TCDD ve Limak A.Ş. tarafından yapılabilecek bir ortak çalışma ile demir yolu hattının güvenilirliğinin sağlanması mümkündür.
- İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile Limak Limanı'nın vereceği hizmetler tedarik zinciri içinde taşıma, depolama elleçleme ve sevkiyat olarak birbirine değen hizmetlerdir. Mersin ve Samsun lojistik köylerinde planlandığı gibi Gümrük Müsteşarlığı'na yapılacak bir başvuru ile limana gelen ürünlerin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nden geçen kısmının gümrük, laboratuvar, kontrol gibi işlemlerinin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulacak olan gümrük, laboratuvar gibi birimlerde de yapılabileceği konusunda bir uygulama başlatılmalıdır. İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası, Limak A.Ş. ve İskenderun Gümrük Müdürlüğü tarafından yapılacak olan bu talep, Türkiye'de yeni bir uygulamanın başlangıcı olacaktır. Uzun ve zor bir işlem olacağı öğrenilmiştir. Dünya üzerinde uygulanan bu sistemin Türkiye'de de uygulaması başlatılmalıdır.

Sonuç

Hatay ve Osmaniye Lojistik Strateji Planı'ndan çıkan İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi kararı, Limak Limanı'nın verimli çalışması ile değer kazanacaktır. Bölgenin gelişmesinde amaç, limanın gerek kapasitesinin gerek iç verimliliğinin artırılması dolaylı olarak İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'yle olan ilişkisinin sağlanmasıdır. Liman kapasitesinin genişlemesinin şehir trafiğinde yaratacağı olumsuz etkiler de iyi bir demir yolu ve kara yolu trafik planlaması ile çözülebilecektir. Bu önerilerdeki amaç, gelecekte yıllık 2.000.000 TEU'yu aşabilecek bir konteyner trafiğinde artık hub liman haline gelecek olan İskenderun Limanı'nın İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile birlikte sinerji yaratacak bir ortak işletme haline getirilmesidir. Beklenen kapasite artışı, gerek İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne gerek bölgeye katma değer sağlayacaktır. Limanın aktivitesinin artırılmasında en önemli nokta uygun bir fiyat politikası ve verim arttırıcı yatırımlardır. Gelişmeye önayak olacak çalışmaların Limak Limanı tarafından sağlaması ile Limak Limanı'nın inşa edilecek olan İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin de Limak Limanı'na desteği olacağı görülmektedir.

5.7.1.1. İsdemir Limanı ve OSB Çevresindeki İskeleler

İsdemir Limanı'nın, OSB içindeki iskelelerin ve Denbir Port İskelesi'nin mevcut durumu raporun üçüncü bölümünde verilmiştir. Bölge genel olarak dökme yük ve konvansiyonel kargoya dönük yapılanmıştır. İskelelerde ve İsdemir Limanı'nda TCDD Limanı'nın yapamadığı konteyner elleçlemesine olan talep ile birçok proje çalışması yapılmıştır. Limak'ın yatırımı bu konteyner projelerini geciktirecek gibidir. Sadece Assan İskelesi küçük bir yatırımla sınırlı kapasitede konteyner elleçlemeye başlamıştır. Assan Limanı bu yapısı ile Limak Limanı'na gelecekte destek verecek bir konumda bulunmaktadır. Kömür, hurda, cevher gibi dökme yükler, uzun süre yerde bekleyecek proje yükleri hatta kısmen konteyner yükleri için limanın özellikle demir yoluna sahip olması, deniz dolgusu ile kapasitesini artırması, 4 yılda iki misline yakın bir potansiyel artışı elde etme planı olumlu noktalardır.

Assan dışındaki limanlarda iskeleden konteyner elleçlemesi gibi bir beklenti olmasına rağmen Limak Limanı'nın devreye girmesi ile bu iskelelerde mendirek olmaması, taşıma mesafesinin uzunluğu, iskelelerin darlığı nedenleriyle konteyner elleçleme hizmeti verilmesi mümkün olmayacaktır. İlave olarak OSB iskelelerinin arka alanlarının OSB içinde kalması ve boş alan olmaması da limanların gelişmesinde bir sorun olarak görülmektedir. Dökme yük elleçleyecek limanların İİLOSB'yi kullanmaları mümkün değildir. Bu nedenle

bu iskelelerde yapılması gereken ilk geliştirme yük elleçleme hızlarının artırılması için yeni ve büyük kapasiteli vinç sahibi olmalarıdır. Diğer bir proje de iskelelerin arasındaki boşlukların deniz doldurularak stoklama alanı olarak kullanılmasıdır. Birbirine rakip firmaların bu birlikteliği yapmaları uzak görünse de üzerinde çalışılması gereken bir düşüncedir.

Liman ve İskelelerin Gelişim Planı

Deniz kenarında bulunan lojistik merkezlerle paralel çalışacak olan limanlarda ihtisaslaşmaya gidilmesi kaçınılmazdır. Bazı limanların konteyner elleçlemesinde ihtisaslaşması diğer limanların da demir yolu bağlantılarını güçlendirerek dökme yüklere ve proje yüklerine ağırlık vermeleri gerekmektedir. Bölgede inşa edilecek olan İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne dökme yüklerin ve proje yüklerinin, büyük bir katkısı olmayacaktır. Limanların ihtisaslaşması sonucu bölgede dökme yük elleçleyecek birkaç limanın olması gelecekteki süreçte Limak Limanı'nın dökme yükleri daha az elleçleyerek konteyner elleçleme kapasitesini yükseltecektir. İskelelerin Mevcut Organize Sanayi Bölgesi'ne yakın olması da sanayicilerin ihtiyacı olan hammaddelerin temininde, fabrika inşaatları sırasında ağır malzemelerin temininde ve üretimlerinin ihracatında veya kabotaj çerçevesinde iç sularda taşınmasında ciddi bir destek olacaktır. Bölgede lojistiğin gelişmesi için mevcut iskelelerin de bir uyum içinde birlikte çalışması gerekmektedir. Bu konuda öneriler şu şekilde belirlenmiştir:

- Liman işletmelerinde temel hedef rıhtıma veya iskeleye yanaşan gemilerin çabuk boşaltılması veya yüklenmesi, elleçlemenin hızlı ve sorunsuz yapılabilmesidir. Bunun sağlanması da ancak kullanılan makine ve ekipmanların kapasitelerinin yüksek, operasyonel hızlarının fazla, kullanan operatörlerin deneyimli, eğitimli, çalışılan ekipmanların yeni satın alınmış veya teknik servisler tarafından yenilenmiş, bakım ve servis hizmetlerinin gereği gibi yapılmış olmasıdır. Bu konuda Assan ve Ekinciler işletmeleri kapasiteyi arttırıcı önlemler almışlardır. Yeni makineler devreye girmiştir. Diğer iskelelerin de yeni ekipmanlar satın alınması konusunda projeleri vardır.

- İskenderun deniz kıyısında dar bir şeritte kurulmuştur. Bu nedenle liman arka alanlarının stok alanları olarak kullanılması mümkün değildir. Organize Sanayi Bölgesi iskelelerinin ve İsdemir Limanı'nın arka alanlarının genişletilmesi için deniz doldurularak yeni stok alanları yaratılması planlanmaktadır. Bu projelerin kısa bir zaman sürecinde tamamlanması, denizden doldurulan alanların yaratacağı yüksek maliyetlerin izin verdiği sürece denizin daha fazla doldurulması, iskelelerin uzatılması ve bu sayede karada liman arka alanı yaratılması yararlı olacaktır.

- Limanlar ağırlıklı olarak gelirlerini indirme ve bindirme operasyonlarından elde etmektedirler. Liman içinde açık veya kapalı depolama yapılması yüksek maliyetler yaratmakta ve elleçleme hızını azaltmakta, ek maliyet yaratmaktadır. Liman işletmeciliğinde sınırlı alanlara sıkışmış şehir içi limanlarda depolama ve stoklama hizmetlerinin liman dışında verilmesi artık uygulanması zorunlu bir operasyon haline gelmiştir. Ekonominin gelişmesine paralel olarak iş kapasitesinin artması sonucu limanların içinde yer alan her türlü depo, antrepo, açık depolama alanları devreden çıkartılmalıdır. Bu tip hizmetlerin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde veya liman dışında otoyolun karşı tarafındaki boş alanlarda verilmesi yerinde olacaktır. Bu sayede elde edilecek ilave alanlar liman hizmetlerine tahsis edilmelidir. Özelliği ve mevsimselliği gereği kömür, gübre gibi uzun süre depolanacak ürünler için İİLOSB dışındaki boş alanlar kullanılmalıdır.

- Özelleşen limanda rastlanılan önemli konuların başında, limanların içindeki araç park alanlarının yetersiz olması gelmektedir. Çok sayıda aracın içeri girmesi zorunluluğu giriş ve çıkış kapılarında yığılmalara ve gecikmelere yol açmaktadır. Giriş ve çıkış kapılarına konulacak olan araç tanıtma sistemi ile içeriye araç girişleri hızlanabilmektedir. Araç giriş ve çıkışlarının hızlandırılması yanında, liman içinde, limana gelen dolu araçların ve limandan yük alacak boş araçların bekleyecekleri alanların ötesinde kısa veya uzun süreli beklemeyi sağlayacak park amaçlı tesisler gerekmektedir. Park alanlarının yetersiz olması limanın çalışma verimini olumsuz etkilemektedir. İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde inşa edilecek olan tır ve kamyon park alanlarının bir bölümünün limanda park edecek araçların park hizmetleri için değerlendirilmesi mümkündür. Bu park alanlarında bekleyecek araçlara ayrı bir kapıdan giriş-çıkış sağlanması söz konusudur. Uydu takibi yapılabilen kartlarla uygulanan, içinde "araç rota planlama sistemi" olan, iletişim bağlantılı uydu takipli araçlarla çalışılması bir zorunluluktur. Böylece araçların liman kapılarında beklemeden limana hızlı giriş ve çıkış yapılması söz konusu olacaktır. Bu sistemle, liman içinde ve dışında yollar üzerinde araç beklemesinin önlenmesi söz konusudur. Bu proje; İskenderun Belediyesi, Limak Limanı ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi İşletmesi tarafından ortak çalışılacak bir projedir.

- İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile Limak Limanı'nın, İsdemir Limanı'nın, OSB kıyısındaki iskelelerinin vereceği hizmetler birbiri ile ilişkili hizmetler olacaktır. Bu nedenle yerel yönetim ile Gümrük Müsteşarlığı çerçevesinde yapılacak bir proje ile limana gelen ve lojistik köye aktarılabilecek konteynerların ve diğer ürünlerin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde stoklanacak veya intermodal taşımaya uygun elleçlenecek kısmının gümrük, laboratuar, kalite kontrol gibi işlemlerinin İhtisas Lojistik Organize Sa-

nayi Bölgesi'nde kurulacak olan gümrük, laboratuvar gibi birimlerde de yapılabileceği planlanmalıdır. İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası, Limak Limanı, İsdemir Limanı ve İskenderun OSB iskeleleri ve İskenderun Gümrük Müdürlüğü tarafından Ankara'ya yapılacak olan bu başvuru, Türkiye'de yeni bir uygulamanın örneği olacak ve büyük kolaylık sağlayacaktır.

5.7. 2. Organize Sanayi Bölgeleri

5.7.2.1. İskenderun Merkez Organize Sanayi Bölgesi

Lojistik Operasyonlar ve İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile Etkileşimi

Gelişmiş ülkelerde görüldüğü gibi, sanayi bölgeleri ülkelerin giriş kapısı olan limanlara, gümrük kapılarına ve birbirlerine ülkenin demir yolu ağı ile yoğun bir şekilde bağlanmalıdır. Ölçekler büyüdükçe, ağır sanayi ve yan sanayiler geliştikçe demir yolu taşımacılığı talebi de artmaktadır. Özellikle mesafelerin uzaklaşması durumunda demir yolu taşıması daha da verimli olmaktadır. Birçok OSB'de rastlandığı gibi mevcut OSB'nin yanından demir yolu geçmesine rağmen fabrikalar bu demir yolu hattından yararlanamamaktadır. Yakındaki istasyondan ikinci bir elleçleme zorunluluğu ortaya çıkmakta ve istasyonun elleçleme alanları yetersiz görünmektedir. OSB'nin kuzeyindeki genişleme alanının da direkt demir yolu bağlantısı mevcut değildir. Bölgenin demir yolu ile yapılacak taşımalarında ilave kara yolu taşımasına her durumda ihtiyaç duyulmaktadır.

İskenderun'da OSB içindeki parseller, uygulama gereği altyapılarının tamamlanmasından sonra üzerlerinde fabrika inşa edecek firmalara satılmış ve bu alanlar üzerindeki tüm tesisler yatırımcı firmalar tarafından, OSB'nin kendi içindeki uygulamalarına paralel olarak kendi ihtiyaçları ve tercihleri doğrultusunda inşa edilmiştir. İskenderun Organize Sanayi Bölgesi'nde farklı parsel büyüklüklerinde çok sayıda firma faaliyet göstermektedir. Yatırımcılar bölge ihtiyacı, liman yakınlığı gibi nedenlerden dolayı, doğal olarak, demir-çelik üretim tesislerine ağırlık vermişler ve bölge bir demir-çelik bölgesine dönüşmüştür. Bölgede üretim yapan bir kaç kurumsal firma dışında birçok fabrikada lojistik operasyonlar açısından hatalı uygulamalar yapılmaktadır. İthalat veya ihracata dönük olarak yükleme/boşaltmaların ve depolama hizmetlerinin çağdaş usullerle yapılmamakta olduğu görülmektedir. Fabrikalara hammadde getiren ve bitmiş ürün götüren, taşıma yapacak araçlar için uygun giriş-çıkış kapıları yoktur. Fabrika ve depolar yerden yüksek, hidrolik yükleme/boşaltma rampaları ya hiç inşa edilmeyerek düz zeminden depolara giriş yapılarak ya da, fabrika sahiplerinin kendi bilgi ve tecrübeleri doğrultusunda inşa edilmiş olduklarından, doğru bir yöntemle kullanılamamaktadır. Çoğu fabrikada hammadde ya da ürün depolaması yeterli depoların olmaması nedeniyle kapalı alanda yapılmamaktadır. Üretim sahası içerisindeki bahçede veya çevrede bulunan herhangi bir boş alanda yapılmaktadır. Bu uygulama da yükleme/boşaltma esnasında oluşan gecikmelerle üretimde aksamalara neden olabilmekte, hatta üretim alanı içinde yangın, hasar, yağmur ve sel gibi nedenlerle önemli bir risk oluşturmaktadır.

Birçok OSB'de karşılaşıldığı gibi, İskenderun OSB'de de faaliyet göstermekte olan fabrikalarda elleçleme ve depolama gibi lojistik operasyonların verimli bir şekilde yapılmasında zaman zaman sıkıntılar yaşanmaktadır. Zaman kaybı, iş veriminde düşme ve iş gücü kayıpları bu sıkıntıların başındadır. Yapılması planlanan İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin, İskenderun'un sanayi üretiminin önemli bir bölümünü gerçekleştiren İskenderun OSB'ye ve gelecekte önemli bir üretim kapasitesine sahip olması beklenen İskenderun OSB gelişme alanı için, elleçleme ve depolama hizmetlerinin uygun bir şekilde sağlanması açısından önemli bir yararı olacağı kesindir.

İleride seçilecek olan alanda inşa edilecek İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulacak olan genel kullanıma açık demir yolu terminali ve her birine demir yolu giren depolarda yapılacak olan elleçleme hizmetleri sayesinde, OSB'nin hammaddelerinin ve bitmiş üretimlerinin, doğrudan çalışacak bir demir yolu bağlantısı ve bir duble yol ile çok kısa bir zamanda, küçük bir iç taşıma ile ulusal demir yoluna ve otoyollara bağlanması mümkün olacaktır. Bu amaçla OSB'lerden demir yolu ile taşıma hacminin artışına göre ve arazi eğimlerinin elverdiği ölçüde, yeri belirlenecek olan İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile OSB'ler arasında demir yolu ve kara yolu bağlantılarının sağlanabilmesi de incelenmelidir.

İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi içerisinde inşa edilecek olan çağdaş depolama tesisleri ve elleçleme tesisleri de yakında bulunan OSB'de üretim yapacak olan fabrikaların gerek üretimde kullandıkları hammadde ve ara mamullerinin, gerekse de sevk edilecek olan bitmiş ürünlerinin uygun koşullarda stoklanabileceği ve verimli bir şekilde elleçlenmesinin gerçekleşeceği üniteler olarak kullanılması sağlanacaktır.

Bölgedeki organize sanayi bölgelerinin, İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne yakınlığı söz konusudur Bu sayede organize sanayi bölgelerinde demir yolu kullanımını mümkün olacaktır. Doğru yapılabilecek bir planlama ile kuzeyde inşa edilecek olan yeni ve kısa bir demir yolu hattı ile OSB'nin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'ne bağlantısı gerçekleşebilecektir.

İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin demir yolu elleçleme tesisi ile depolama hizmetleri ve Antakya'da ile Osmaniye'de bulunan diğer organize sanayi bölgelerine de hizmet vermesi söz ko-

nusudur. Kara yolu, demir yolu ve deniz yolu ile gelecek olan hammaddelerin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde indirilerek depolanması ve ihtiyaç anında yüklenerek taşınabileceği bir JIT sistemine uygun dağıtım ağı ile bu tesislerdeki tüm şirketlere taşınması da de gündeme gelecektir. Tersine harekette ise bir öncesine benzer şekilde, fabrikalarda üretilen ürünlerin İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde daha ucuz ve kaliteli bir şekilde stoklanması ile fabrikası olan üretici kuruluşların fabrikalarındaki depo alanlarını üretime tahsis etmeleri verimliliklerini artıracak ve yaratılan katma değer ile işlerini geliştirmeleri söz konusu olacaktır.

Organize Sanayi Bölgesi'ndeki üretimin hammadde ve yarı mamul ihtiyaçları ve ürettikleri ürünlerinin, şehir trafiğini sıkıştırmadan demir yolu ile Limak Limanı'na ve İsdemir Limanlarına taşınması, E5 yolundaki araç trafiğini ve liman kapısındaki birikmeleri azaltacaktır. Raporda öngörülen alternatif alanlarda kurulacak İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, Antakya Lojistik merkezi ve Osmaniye Lojistik merkezi, Hatay'ın ve Osmaniye'nin Bölge sanayilerinin ve yeni gelişme alanlarının lojistik ihtiyaçlarını en kaliteli ve verimli bir şekilde gerçekleştirecek ve böylelikle tüm bölgenin daha etkin gelişmesine yardımcı olacaktır. Bu sayede mevcut iş hacmi artarak ilave katma değer yaratılacak ve OSB'lere çok yakın konumda kurulacak olan çağdaş ve kapsamlı bir lojistik tesis ile bu organize sanayi bölgelerinin değeri artacak ve bölgeye olan yatırım talepleri genişleyerek istihdam büyüyecektir.

5.7.2.2. Diğer Organize Sanayi Bölgeleri Etkileşimi

Henüz yeni yapılanma süreci içinde olan ancak kısa süre sonra tam kapasiteye ulaşacak ve bu yüzden genişleme projeleri hazırlanmakta olan Antakya ve Osmaniye Organize Sanayi Bölgeleri benzer bir özellik göstermektedir. Her iki OSB de hızla gelişmekte ve oldukları yerde büyüme planları yapmaktadır. Bu OSB'ler bünyelerinde lojistik tesisler kuramamakta ve gerek tır ve kamyon parkı, gerek konteyner stoklama alanı gerekse de gümrüklü ve gümrüksüz hatta soğuk depolama ihtiyacı içindedir. Bu nedenden dolayı Lojistik Mastır Planında bu bölgelerin lojistik gelişimine destek olacak, İskenderun İhtisas Lojistik OSB'nin verimliliğini artıracak bir yapı planlanmıştır.

Osmaniye'de OSB yanında içinde küçük bir demir yolu aktarma istasyonunun da bulunduğu bir lojistik merkez planlanmıştır. Bu merkez bölgede bulunan yüklerin araç temini, boş konteyner stoklaması, konteyner doldurulması bu konteynerlerin demir yolu ile kuzeye veya güneye İskenderun Limanlarına taşınmasına olanak sağlayacaktır. Bu bakımdan bir intermodal terminal özelliği de gösterecektir. Bu taşımanın önce İskenderun İhtisas Lojistik OSB'ye yapılması, oradan da Limanlara aktarılması mümkündür. Osmaniye OSB'ye bitişik inşa edilecek olan lojistik merkez araçların park alanları, taşıma işleri komisyoncularının çalışma alanı ve ufak tamirlerin yapılacağı bir merkez olacaktır. Buradaki depolarda stoklanacak olan ürünler ihraç için hazırlanacak, ithal ürünler stoklanacak, sebze ve meyve depolaması yapılabilecektir. Küçük bir lojistik köy özelliği gösterecek olan merkez Osmaniye OSB'nin değerini artıracak ve sanayicisine destek verecektir.

Antakya OSB'nin yanında da Osmaniye'ye benzer bir Lojistik Merkez planlanmıştır. Bu bölgede demir yolu olmaması buranın yük konsolidasyon merkezi olarak çalışmasını gerektirecektir. OSB içinde kurulamayan çok amaçlı soğuk, milli ve gümrüklü depolar bu merkezde kurulacaktır. Şehir içinde ana yol kenarında yoğunlaşan araç parkları, gümrük parkı da bu alana alınacak, hem şehir trafiği rahatlayacak hem de OSB içindeki sanayiciler her türlü araç, konteyner ve depo ihtiyaçlarını kolayca bu merkezden karşılayabileceklerdir. Antakya şehir içinde kalmış olan sebze meyve hali de, her ne kadar yeni tesisine geçmesi projelendirilse de, ileride bu alana gelebilecektir. Şehir içinde yeni yeni açılmaya başlayan tarımsal amaçlı depolar da Antakya Lojistik Merkezi içinde yer alabilecektir.

Raporda öngörülen alternatif alanlarda kurulacak İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi, Antakya Lojistik merkezi ve Osmaniye Lojistik merkezi, Hatay'ın ve Osmaniye'nin sanayilerinin ve yeni gelişme alanlarının lojistik ihtiyaçlarını en kaliteli ve verimli bir şekilde sağlayacak; böylelikle tüm bölgenin daha etkin gelişmesine yardımcı olacaktır. Bu sayede mevcut iş hacmini artırarak ilave katma değer sağlayacak ve OSB'lere çok yakın konumda kurulacak olan çağdaş ve kapsamlı bir lojistik tesisinin bulunması bu organize sanayi bölgelerinin değerini artırarak, bölgeye olan yatırım taleplerinin artmasına ve istihdamın büyümesine destek verecektir.

5.7.3. Tır ve Kamyon Garajları

Hatay ve Osmaniye illeri ve İskenderun ilçesinde bölgenin ekonomisine yön verecek bir tır ve kamyon parkı çalışması bulunmaktadır. En büyük alan Antakya'da bulunan Gümrük araç parkıdır. Oranın da tesis olarak değerlendirilmediği ve şehrin çok içinde kaldığı gözlenmektedir. Limak İskenderun Limanı'nın devreye alınmasından sonra bu bölgede yoğun bir tır talebi meydana gelecektir. Bu nedenle mevcut dağınık tır parklarının ve damperli kamyon park alanlarının gelecek 20-30 yıl içinde oluşacak ihtiyaç da düşünülerek lojistik köy içine alınması gerekli görülmektedir. Tır parklarının ileride kurulacak lojistik köy bünyesine taşınması İskenderun Lojistik Köyde 50.000 m^2 lik bir alanın yeni bir tır parkı olarak ele alınması planlanmıştır. Osmaniye için tır park alanı 50.000 m^2 olarak planlanmış yük kapasitesi az olan Antakya Lojistik

Merkezi'nde 30.000 m^2 ile başlangıç alanı tesis edilmiştir.

Bu park alanları içinde park edecek araçların sürücüleri tesisin sosyal imkânlarından yararlanacaklardır. Burada bulunan alışveriş olanaklarından, bankalardan, sağlık birimleri, mescit gibi tesislerden fayda sağlayacaklardır. Araçlarının bekleme sırasındaki küçük tamir ve bakım hizmetleri de buradan temin edilebilecektir.

5.8. Hatay'da Lojistik Eğitimi

5.8.1. Giriş

Dünya ticaretinin küreselleşmesi sonucunda sermaye, üretim ve tüketim de küresel hale gelmiş ve ölçekler büyümüştür. Daha büyük fabrikalarda, otomatik tezgâhlarda hızlı ve ucuz üretilen ürünler ortaya çıkmaktadır. Uluslararası sanayi işletmelerinin üretimlerinin tüm dünyada pazarlanabilmesi küresel pazarlama faaliyetleri ile ve ticaret hacimlerinin artmasıyla, ticareti yapılan ürünlerin tüketiciye ulaştırmasıyla, yani lojistik ile sağlanabilmektedir. Bu hizmet ancak ticaretin, taşımanın, depolamanın ve süreç yönetiminin temel konularda operasyonda ve yönetimde çalışabilecek lojistik eğitimi almış, özel yetişmiş insan gücü ile gerçekleşebilmektedir.

Bilindiği gibi her türlü eğitimin temel hedeflerinden biri de endüstriye, sanayiye, ticarete ve hizmet sektörüne kaliteli iş gücü yetiştirmektir. Bu hedefin gerçekleştirilmesi ancak eğitim kurumlarının, ekonomik yapıların ve sanayi sektörünün birlikte çalışması ve planlama yapılması ile sağlanabilmektedir. Eğitim politikalarını hükümetler belirler ve bunu belirlerken de piyasa ihtiyacına bağlı olarak hareket ederler. Piyasada hangi sektörün geliştirileceğine paralel olarak ne tür elemana ihtiyaç duyulduğu, gelecekte ülke sanayisinin ve ekonomisinin hangi yöne doğru ilerleyeceği planlanır. Buna paralel olarak ortaya çıkacak iş gücünün büyüklüğü, istihdam edilecek olan elemanların niteliklerinin ne olması gerektiği, iş çevrelerinin hangi özelliklerde personele ihtiyaç duyacağı planlanır. Devlet potansiyel talebini yaparken, özel sektör de ise sanayi kuruluşları ve örgütleri de çalışanlara yatırım yaparlar.

Lojistik Sektörünün çalışan ihtiyacının karşılanması, eğitimli iş gücü yaratılması yönünden desteklenmesi amacıyla Atilla Yıldıztekin, UTİKAD Yönetim Kurulu Lojistik Komitesi Başkanlığı döneminde yapılan bir çalışmada, lojistik sektörü için organizasyon yapısı ve bu yapı içindeki görev tanımlarını çıkartmıştır. Lojistiğin bölgede gelişmesi ancak bu amaca dönük eğitim çalışmaları ile mümkün olacaktır. Şimdilik Hatay merkezde, İskenderun bölgesindeki tüm ihtiyacı karşılayacak bir eğitim projesi de çalışmaya eklenmiştir. Hatay ve Osmaniye'nin lojistik ile gelişmesi amacıyla ileride uygulanacak olan eğitim planlaması önerilerine bu çalışmanın ışık tutacağı düşünülmektedir.

5.8.2 Lojistik Sektörü İçin İş/Görev Tanımları[39]

Lojistik, tanımından da anlaşılacağı gibi bir "süreç yönetimi" hizmetidir. Bu nedenle verilecek hizmetin de tedarik zinciri içinde bir hizmet süreci olduğu göz önüne alınarak iş yapma süreç haritası çıkarılmalıdır. Şirketlerin yönetim organizasyonları da bu süreç haritasına uygun olmak zorundadır. Tüm yönetimlerde olduğu gibi lojistik yönetimlerde de Genel Müdür fonksiyonları birleştiren yöneten pozisyondadır. Genel Müdür Yardımcıları süreç içinde ikinci kademede yönetim fonksiyonlarını yerine getirmektedirler.

1. Fonksiyon: İş Geliştirme fonksiyonu

Tüm iş kollarında olduğu gibi Lojistik Sektörde de işin büyümesi mevcut pazardan rekabetten pay almakla değil, pazarı yani pastayı büyütmekle dolayısıyla iş potansiyelini yükseltmekle sağlanabilmektedir. Lojistik sektöründe potansiyelin sadece üçte birinin pazar haline geldiğini, henüz tanıtım fonksiyonunu yerine getirilmediğini, lojistik müşterilerinin ikna edilmesi gerektiğini görüyoruz. Bunun sağlanması amacıyla iş geliştirme elemanları kendi lojistiğini kendileri yapan kuruluşlara dönük çalışmalar yapmaktadırlar. Bu çalışmada lojistiğin anlatılması, iş süreçlerinin analizi ve dış kaynak kullanımının açıklanması gerekmektedir.

İş geliştirme fonksiyonu aynı zamanda mevcut iş sürecinde müşterilere yeni hizmetlerin de verilmesini kapsar. Uluslararası taşımasının yapıldığı bir müşteriye depolama hizmetinin eklenmesi, bu sürecin sonunda yerel nakliye ve dağıtımın da eklenecek zincirin çalıştırılması yerinde olacaktır.

2. Fonksiyon: Lojistik Proje Hazırlama

İş geliştirme grubunun belirleyeceği müşterilere lojistik proje hazırlayabilen bir ekibin devreye girerek proje hazırlaması gerekmektedir. İlk bağlantı iş geliştirme grubu tarafından yapıldıktan sonra lojistik mühendisleri firmaya giderek lojistik süreç analizinin yapılması için gereken bilgileri alırlar. Firmanın iş süreç haritası çıkartılır, hangi hizmetlerin lojistik şirket bünyesine alınacağı, hangi hizmetlerin firma tarafından sağlanacağı veya dış kaynaktan temin edileceği belirlenir. Müşteriye vermiş oldukları bilgiler ışığında bir teklif hazırlanır ve iletilir. Teklif bir ön protokole bağlanır. Bu bölüm daha sonra müşteri iş süreçlerinin geliştirilmesinde de yer alacak olan bölüm olacaktır.

3. Fonksiyon: Müşteri Temsilciliği

Müşterilerin firma ile olası ilişkileri tek kanaldan ve kayıtlı olarak sürdürülmesi gerekmektedir. Bu da ancak hem lojistik şirkette hem de karşı tarafta bir yetkili eleman tanımlanmasıyla sağlanabilecektir. Tüm yazışmalar veya sözlü iletişim bu iki kişi arasında yapılmalı ve belgeye dayandırılarak şirketler içindeki ilgili depart-

39 Bu bölüm IBS ve E&Y'ın 2002'de hazırladığı "Lojistik Sektör Raporu"ndan alınmıştır.

manlara aktarılmalıdır. Müşteri temsilcileri daha sonra yapılacak olan periyodik iş geliştirme toplantılarında da bulunmak zorundadırlar. Sözleşme yönetimi de bu kişiler tarafından yapılmalıdır.

4. Fonksiyon: Operasyon

Müşteriye lojistik hizmetlerin devir alınması teklifinin iletilmesi müşteri tarafından onayından sonra müşterinin yapmakta olduğu lojistik operasyonların, lojistik şirket tarafından devir alınması gündeme gelecektir. Müşterinin bizzat kullandığı ve yönettiği asetleri yani araçları, şoförleri, depoları, depo içi ve dışı ekipmanları, depo da çalışan elemanları, tedarikçilerle olan ilişkileri lojistik şirketine devir edilecektir. Operasyon grubu, üstlendiği hizmetleri süreçte kesinti yapmamak amacıyla eski mevcut duruma göre yönetmeye devam edecek ve eski sürecin ölçümlemesini yapacaktır. Burada amaç, proje ekibinin teklifte kullandığı firmaların aldığı bilgilerin doğrulanmasıdır. Lojistik proje hazırlama grubu operasyon elemanlarının da desteği ile, teklif edilen yeni sürecin kontrolü ve iyileştirilmesi için gerekli bilgileri ölçecektir. Önceden üzerinde mutabık kalınan belli bir süre boyunca eski süreç uygulanacak ve yeni sürecin doğrulaması yapılacaktır. Bu noktada dikkat edilmesi gereken şey yeni sürecin aniden başlamaması hatta geri dönüş olanaklarının da ortadan kalkmamasıdır. Operasyon grubu bu aşamada, proje grubu ile birlikte çalışacaktır. Çalışma sonunda elde edilen bilgilerle yeni bir teklif hazırlanacak müşteriye teklif edilecektir. Bu teklif müşteri tarafından tekrar onaylanacak ve gerçek hizmet çalışması ve süreç değişimi başlatılacaktır.

Operasyon grubu; organizasyonda şirketin kendi yatırımlarını (assets) kullanan şirket içinden üretilen hizmetler ve dışarıdan sağlanan hizmetleri yönetecek, dış kaynaklar yönetimi olmak üzere ikiye ayrılır. Kendi kaynaklarını kullanan grup verimli çalışmayı sağlarken dış kaynak kullanan grup da maliyet indirimine ve yönetime ağırlık verir. İç hizmetler grubu operasyondaki maliyetleri düşürücü, verimi ve kapasiteyi artırıcı çalışmalar yapar; dış hizmetler grubu ise alternatifler yaratma, tedarikçi iyileştirmesi, toplam maliyet indirilmesi gibi çalışmalara yönelir.

5. Fonksiyon: Bütçe ve Mali Analiz Fonksiyonu

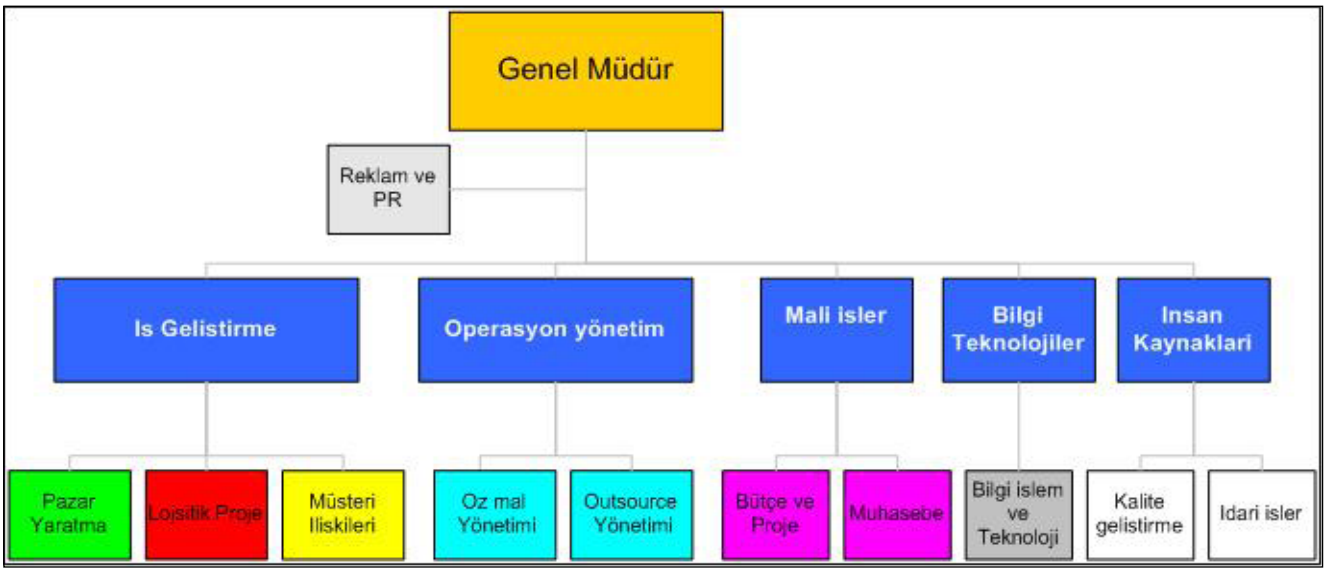
Lojistik yönetiminde kullanılan sistem ABC yani aktivite bazlı maliyetlendirme sistemidir. Her aktivitenin ve her hizmetin net maliyetinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu grup çeşitli ölçümleme çalışmaları yaparak, sürecin net maliyetleri hakkında bilgi almayı hedefleyecek olan fonksiyondur. Müşterilere teklif edilecek ilk yeni projenin mali yönden hazırlanması, bütçelenmesi, yatırımların miktarının ve verimliliğinin planlanması, geri dönüşlerin süresi, kârlılıkların oranlarının belirlenmesi bu fonksiyonun görevidir. Çeşitli periyotlar için proforma bütçelerin hazırlanması, bütçelerin daha sonra fiili ölçüm sonuçlarıyla karşılaştırılması, finansal kârlılığın iyileştirilmesi de yine bu grup tarafından yapılacak olan görevlerdir. Mali işler bölümü aynı zamanda da şirketin genel yönetimi amacıyla kanuni hesaplarını tutmalı, kayıtlara hâkim olmalı, raporlamalarını sağlamalı, gelir, gider yatırım bütçelerini ve kontrollerini yapmalı, devlete karşı yapılması gereken yasal ve mali sorumlulukları yerine getirmelidir. Vergi işlemleri, sigorta takibi, nakit yönetimi, pre finansman gibi rutin işlemler de bu grubun çalışmaları içine girecektir.

6. Fonksiyon: Bilgi İşlem

Lojistik bilgi sistemlerinin sık ve yoğun olarak kullanıldığı bir sektördür. Yazılımlarla kontrol edilecek süreçlerin planlamasının yazılımla yapılması, çevrimiçi ölçülmesi ve elde edilen bilgilerin üst yönetim veya yazılım seviyesinde sonuca bağlanarak yeni planlama işleminin yapılması, bilgi teknolojileri ve yazılım gerektirmektedir. Tüm operasyonel süreçlerin bilgi teknolojileri yönünden ihtiyaç haritasının çıkarılması, sistem analizinin yapılması ve hangi noktasından hangi bilgilerin elektronik ortama taşınacağı belirlenmelidir. Bu çalışmayı iyi bir ekibin yapmasında yarar vardır. Elde edilen bilgiler daha sonra, karar destek mekanizmalarının çalışması için yazılımlara transfer edilecektir. Yazılımlar optimizasyon içerikli, işletmeye yani işe özel olmak durumundadır. Bu nedenle lojistik hizmeti veren şirketlerin bünyesinde süreç ve sistem analizi yapabilecek, yeni teknolojileri kullanabilen, gelişmeleri yakından takip eden ve yazılımların operasyonlara uygulayacak bir bilgi işlem grubuna ihtiyaç duyulmaktadır.

7. Fonksiyon: Kalite, İnsan Kaynakları ve İdari İşler Departmanı

Lojistik emek yoğun ve orta düzey operasyonel elemanlarının çalıştığı, üst düzey kaliteli yönetimin gerekli olduğu bir iş koludur. Bir yandan pazarın maliyet indirimleri, kaliteli hizmet alınması baskısı, lojistik firmaları piyasadaki haksız rekabetin nedeni ile ucuz ve yetkinlikleri düşük personelle çalışmak zorunda bırakmaktadır. Yönetim kademelerinde yüksek performanslı, eğitimli, teknoloji kullanabilen, yabancı dil bilen personel zorunlu olarak kullanılırken operasyonel seviyede eğitimi düşük, tecrübesi az personelle hizmet verilmektedir. İşe uzak yönetim ile hizmet kalitesi düşük operasyonel kadrolar arasındaki ilişkiler sorun yaratma riskidir. Uyumun sürdürülmesi, ancak şirket içinde bir insan kaynakları ve idari işler grubunun bağımsız ve yetkili olarak çalışması ile sağlanabilecektir. Yönetimin plan proje ve beklentilerini operasyona aktaracak, geri besleme olarak, operasyonun ihtiyaçlarını yönetime iletecek ve kalabalık, yorgun ve zaman zaman işten ayrılan kadroları bir arada tutacak tecrübe ve yetkinlikte insan kaynaklarına ihtiyaç olacaktır. Bu bölüm, yapısı ve diğer departmanlara yakınlığı itibarıyle, şirket içi çalışanların ve müşterilerle olan ilişkilerin kalitesi-



Şekil 37. Bir Lojistik Şirketinin Fonksiyonları [1]

1 Atilla Yıldıztekin Ekonomi Kongresi Sunumu O.D.T.Ü

nin arttırılmasında, belgelenmesinde de görev yapacaktır.

8. Fonksiyon: Halkla İlişkiler

Lojistik yeni bir sektördür ne olduğu bile yeni yeni anlaşılmaktadır. Bu durumda hem iş sisteminin, hem lojistiğin, hem de hizmet veren şirketin pazara, basına, müşterilere hatta stratejik işbirliği içinde birlikte çalışılacak tedarikçi şirketlere tanıtımı, halkla ilişkiler grubu ile sağlanacaktır. Bu fonksiyon, reklam ve tanıtım materyalleri hazırlayacak, basınla ilgili ilişkiyi canlı tutma çalışmaları yapacak, fuar, seminer, konferans, panel, müşteri toplantısı gibi faaliyetler düzenleyecek ve pazarlama aktivitelerinin etkisini arttıracaktır. Tanıtım materyalleri analizi hazırlatacak ve hazır bulunduracak, rakip firmaların, potansiyel müşterilerin ve pazar araştırmalarını yapacak, pazar yaratma grubuna yol açacaktır. Bu fonksiyonlar Şekil 39'daki bir organizasyon planında görülmektedir.

UTİKAD Uluslararası Hizmet Üretenler Derneği ve LODER Lojistik derneği bünyesinde yapılan çalışmalarda piyasada mevcut kurumsallaşmış lojistik şirketleri incelenmiş, bu derneklerin üyeleri dışındaki adreslere e-posta veya ziyaretlerle ulaşılmış ve lojistik organizasyonlar içinde kullanılabilecek unvanları ve bu unvanlarda görev yapacak kişilerin yetkinlikleri belirlenmiştir

Lojistik İş geliştirme uzmanlarının görevleri öncelikle potansiyel müşterilerin belirlenmesi, ziyaret edilmesi için randevuların alınması, firmaya yapılacak olan ziyarette lojistik sisteminin ve firmanın sunumu, tanıtımı olacaktır. Bu bölüm aynı zamanda pazardaki rakiplerin takip ve analizini yapacak, pazardaki potansiyelin ölçülmesini yapacak ve üst yönetime periyodik raporlar düzenleyecek olan bölümdür. Bu bölümde çalışacak olan kişilerin yabancı dil bilen, müşterilerle ilişki kurabilen, işletme veya lojistik eğitimi almış, pazarlama tecrübesi olan ikna edebilen ve insan ilişkilerinde başarılı, araştırma yapabilen, farklı olmayı düşünen, düzenli çalışmaya alışkın, bilgi paylaşımına açık kişiler olması gerekmektedir.

Lojistik Proje Uzmanları ise şirketin bilgi bankasıdır. Bu pozisyonda çalışacak olan kişilerin görevi müşterilerin süreçlerinin analizi ile başlar. RFQ (Bilgi isteme formu) hazırlamak ve bununla mevcut iş sürecinin incelenmesi yapmak bu pozisyonun görevidir. Proje aynı zamanda maliyetlerin de belirlenmesini içermektedir. Bunun için ABC (aktivite bazlı maliyetlendirme) çalışması yapılması, fayda maliyet analizleri, alternatif projeler hazırlanması ve teklife bağlanması söz konusudur. Tekliflerin kabulünden sonra süreç iyileştirilmesi hatta kritik başarı faktörlerinin belirlenmesi de bu departmanın sorumluğundaki kişilerce yapılır. Bu kişilerin tercihen endüstri veya işletme eğitimi almış olmaları, yabancı dil bilmeleri, araştırıcı ve ekip çalışmasına yatkın olmaları beklenir. Detaya inmeyi, raporlamayı bilen yaratıcı ve risk alabilen kişiler olmalıdır. Araştırıcılık, yetki ve sorumluluk kullanma, ikna yeteneği de aranan özellikler arasındadır.

Müşterilerle olan ilişkilerin yürütülmesi ise her iki şirkette çalışan **müşteri temsilcileri** kanalı ile olmaktadır. Müşteri temsilcileri şirketin karşı tarafa karşı sorumlusu ve tek bilgi kaynağı olmalıdır. Müşteriler ile ilişkilerin geliştirilmesi, kontratların takibi, yeni iş olanaklarının arttırılması, şikâyetlere çözüm bulunması, iş veriminin raporlanması, fatura ve ödeme takibi, işin kalitesinin arttırılması bu bölüm tarafından yapıla-

caktır. Bu departmanda çalışacak olan kişilerin de üniversite mezunu yabancı dil bilen kişiler olması gerekir. Planlama ve organizasyon yapabilen, bilgiye ulaşabilen ve raporlayabilen, müşteri ilişkileri kurabilen iş birliğine açık kişiler olması şarttır.

Operasyonlarda çalışacak olan kişilerin görevleri fiziki olarak taşımanın ve depolamanın yapılmasıdır. **Operasyon uzmanlarının** da görevi operasyonların önceden planlanması ile başlar. Operasyon emirleri verildikten sonra takip altına alınır. Tedarikçi ilişkileri, rakip firmaların ve pazarın kontrolü, fatura kesilmesinin onaylanması, maliyetlerin belirlenmesi bu departmanın işleridir. Konusuyla ilgili yüksek eğitim veya iş tecrübesi, yabancı dil bu bölüm için de zorunludur. Taşımacılık veya depolama tecrübesi gerekir. Proje takip edebilen, bilgi sistemlerine yatkın, müşteriye odaklı düzgün ve sistemli çalışabilen, personel yönetecek, kara verme ve risk alma özelliği bulunan kişiler bu departmanda görev yapabilmektedir.

Mali işler ve finansman, bütçeleme, bilgi sistemleri, insan kaynakları departmanları ise standart işlerini yapacaklardır. Özel bir fonksiyon gerekmemektedir.

Tablo 46. Mustafa Kemal Üniversitesi, Pirinçlik Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı (1.Örgün)

I. YARIYIL-GÜZ	II. YARIYIL-BAHAR
Ticari Matematik	Lojistiğin İktisadı
Genel İktisat	Pazarlama İlkeleri
Genel Muhasebe	İstatistik
İşletme	Dış Ticaret İşlemleri
Temel Bilgi Sistemleri-1	Temel Bilgi Sistemleri-2
Temel Hukuk	Ticaret Hukuku
Lojistiğin Temel İlkeleri-1	Lojistiğin Temel İlkeleri-2
Yabancı Dil-1 (İngilizce)	Yabancı Dil-2 (İngilizce)
Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi-1	Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi-2
Türk Dili-1	Türk Dili-2
Beden Eğitimi-1	Beden Eğitimi-2
III. YARIYIL-GÜZ	**IV. YARIYIL-BAHAR**
Uluslararası İktisat	Lojistik Sigortacılığı
Ulaştırma Mevzuatı-1	Ulaştırma Mevzuatı-2
Uluslararası Ticari Belgeler	Uluslararası Yazışma Teknikleri
Taşımacılık Sistemleri	Fiziksel Dağıtım Sistemleri
Depolama Ve Tedarik Teknikleri	Kambiyo İşlemleri
Uluslararası Pazarlama Teknikleri	Uluslararası Vergilendirme
AB-Türkiye İlişkileri	İş Hukuku
Dış Ticaret İşlemleri Muhasebesi	E-Ticaret
Lojistik Yönetimi	Gümrükleme
Proje-1	Proje-2
Dünya Coğrafyası	Müşteri İlişkileri Yönetimi

5.8.3. Hatay'da Lojistik Eğitiminin Mevcut Durumu ve Öneriler

Hatay ve Osmaniye'de çalışacak olan elemanlar için ilk kaynak bölgede bulunan meslek liseleri, meslek yüksekokulları ve üniversitelerdir. Bu eğitim kurumlarında verilmekte olan eğitimin geliştirilmesi ve sektömrün ihtiyaçlarına cevap verecek hale getirilmesi şarttır.

Hatay'da halen Mustafa Kemal Üniversitesi bünyesinde yer alan Reyhanlı Meslek Yüksekokulu, Antakya Meslek Yüksekokulu ve Pirinçlik Meslek Yüksekokullarında lojistik önlisans eğitimi verilmektedir. Bu sayede; gümrük, dış ticaret, deniz ve liman işletmeciliği ile ilgili alanlarda bölüm mezunlarının bölgede kalması ve çalışması sağlanarak, ara eleman ihtiyacının karşılanabileceği görülmektedir.

Aşağıdaki tablolarda, Hatay'da lojistik eğitimi veren meslek yüksekokullarının programları verilmiştir.

Tablo 47. Mustafa Kemal Üniversitesi,Reyhanlı Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı

I. YARIYIL-GÜZ	II. YARIYIL-BAHAR
İktisada Giriş	Genel Muhasebe-2
Genel Hukuk Bilgisi	Ticaret Hukuku Bilgisi
Genel İşletme	İstatistik
Bilgisayar-1	Fiziksel Dağıtım Kanalları Ve Planlama
Lojistiğe Giriş-1	Yönetim Ve Organizasyon
Genel Muhasebe-1	Uluslararası Pazarlama
Ticari Matematik	Makro İktisat
Pazarlama İlkeleri	Bilgisayar-2
Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi-1	Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi-2
Türk Dili-1	Türk Dili-2
Yabancı Dil-1	Yabancı Dil-2
III. YARIYIL-GÜZ	**IV. YARIYIL-BAHAR**
Tedarik Zinciri Yönetimi	Üretim Yönetimi Ve Lojistik
Toplam Kalite Yönetimi	Serbest Bölgeler Ve Gümrük
Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi	Taşıma Sistemleri Ve Taşıma Modları
Uluslararası Ticaret Hukuku	Lojistik Bilgi Sistemleri
Mesleki Yabancı Dil-1	Lojistikte Güncel Konular
Müşteri İlişkileri Yönetimi	Dış Ticaret Uygulamaları Ve Fiyatlandırma
Uluslararası Lojistik Yönetimi	Mesleki Yabancı Dil-2
Elektronik Ticaret	Depolama Ve Envanter Yönetimi
Uluslararası Nakliye Ve Sigorta Mevzuatı	Borçlar Hukuku
Uluslararası Lojistikte Belgeleme	Yönlendirilmiş Çalışma

Tablo 48 . Mustafa Kemal Üniversitesi,Antakya Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı

I. YARIYIL-GÜZ	II. YARIYIL-BAHAR
Genel İşletme	Elektronik Ticaret
Ticari Matematik	Ticaret Hukuku
İktisada Giriş	Makro İktisat
Temel Hukuk	İstatistik
Lojistiğe Giriş-1	Taşımacılık Yönetimi
Genel Muhasebe	Depolama Ve Envanter Yönetimi
Bilgisayar-1	Türk Dili-2
Türk Dili-1	Bilgisayar-2
Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi-1	Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi-2
Yabancı Dil-1	Yabancı Dil-2
III. YARIYIL-GÜZ	**IV. YARIYIL-BAHAR**
Lojistik Terminolojisi Ve Belgeler	Kombine Taşımacılık Ve Taşımacılık Türleri
Pazarlama İlkeleri	Gümrük Ve Transit İşlemler
Havayolu İşletmeciliği	Ulaştırma Maliyet Muhasebesi
Küresel Lojistik	Uluslararası Taşıma Ve Sigorta Hukuku
Genel İletişim	Lojistik Planlama
Mesleki Yabancı Dil-1	Dış Ticaret İşlemleri
	Kargo İşletmeciliği Ve Yönetimi

Tablolar ve ders programları incelendiğinde; sektördeki yabancı dil kullanma zorunluluğu göz önünde bulundurulduğunda, mesleki yabancı dil ağırlığının arttırılması gerektiği görülmüştür. Ayrıca üniversite bünyesinde hâlihazırda lojistik eğitimi veren meslek yüksekokulları var olduğundan, bu eğitimin lisans seviyesine tamamlanarak 4 yıllık lojistik eğitimi veren lisans bölümlerinin ve hatta yüksek lisans ve doktora programlarının açılması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Bu programların açılması, lisans programlarının açılmasından, prosedür, bürokratik işlemler ve süreç açısından daha kolaydır. Dolayısı ile ilk yapılandırılması ve programlanması gereken eğitim seviyesi bunlar olmalıdır.

Ayrıca, hem literatürün takip edilebilirliğini artırmak hem de sektörde yabancı dil bilen eleman talebini karşılamak amacı ile derslerin yabancı dilde verilmesi ya da kademeli olarak yabancı dilde eğitime geçilmesi desteklenmelidir. Öğrencilerin staj yapması ile ilgili olarak da yerel sektör ile işbirliği yapılması, öğrencilerin sektörde staj olanaklarının üniversitelerin Kariyer Merkezilerince ilan edilmesi ve özendirilmesi, her yıl düzenlenen kariyer günlerine yerel lojistik firmaların davet edilmesi planlanmalıdır.

Hâlihazırdaki eğitim programlarının lojistik ile ilgili olarak desteklenmesinde bir başka alternatif de uluslararası bir öğrenci hareketliliği programı olan Erasmus'tur. Avrupa Birliğine üye ülkelerdeki lojistik eğitimi veren üniversiteler ile yapılacak ikili anlaşmalar kapsamında sağlanacak bir ya da iki akademik dönemi kapsayacak eğitim burslarının, öğrencileri bu sektöre yönelmeye özendirici ve yardımcı olacağı düşünülmekte ve öngörülmektedir.

Öte yandan yüksek lisans programları planlanırken amaç, sektöre farklı altyapılardan gelen (mühendislik, ekonomi, idari bilimler gibi) iş görenlerin, sektörün beklentilerine uygun ve eksikliklerini tamamlayacak şekilde tasarlanması olmalıdır. Bu aşamada, üniversiteler ve sektör arasında sıkı bir işbirliği geliştirilmeli, eksikliği bilinen konular ile birlikte, sektörün trendleri ve iş gücü 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, bu programların ne tür temeller üzerine oturtulacağıdır. Bu konuda iki yaklaşım bulunmaktadır; mezunların "felsefe uzmanlığı" veya "bilim uzmanlığı" unvanı almalarıdır. Her iki durumda da tercih edilen öğrenci profili sektör tecrübeli olacağından, burada belirleyici olan akademik birimlerin istekliliği, öğretim elemanı altyapısı ve yine sektörün talepleri doğrultusunda olmalıdır.

Hatay lojistik sektörü için üst seviyede elemen yetiştirmenin bir diğer yöntemi de, diğer yabancı dil eğitimi veren üniversitelerin ilgili bölümlerini bitiren ve Hatay'da yerleşik iş görenlerin, burs verilerek yurt dışı üniversitelerde lojistik yüksek lisansı veya doktora çalışması yapmasının planlanmasıdır. Bu konuda destek, bölgedeki sanayi, ticaret ve deniz ticaret odaları ile yine bölgede faaliyet gösteren çeşitli lojistik şirketlerinden sağlanabilir.

Yüksek lisans ve doktora çalışmalarını biten öğrencilerin 2-3 yıl yurt dışı şirketlerde çalışması ve daha sonra hem akademik hem pratik bilgileri ile Hatay'a dönmeleri uygun olacaktır. Lisansüstü çalışması yapan öğrenciler, bölgedeki lojistik şirketlerde çalıştırılmak üzere alınabileceği gibi, doktorasını tamamlayan öğrenciler de üniversiteye akademisyen olarak yerleştirilebilir.

5.8.4 Sonuç

Lojistik sektörü Hatay ve Osmaniye illeri için bölgesel gelişmede geliştirilecek ve bölgesel gelişmeye katkıda bulunacak sektör olarak belirlenmiştir. Bu nedenle yörede verilecek olan lojistik hizmetlerin altyapısının sağlam temeller üzerine oturtulması, gereken yatırımların yapılması ve sektörde görev yapacak olan kalifiye iş gücünün yetiştirilmesi ile desteklenmesi gerekmektedir. Bu amaçla ilk yapılması gereken, eğitimin güçlendirilmesi ve bu sektöre destek olması amacıyla sanayi ile

akademik işbirliğini sağlanmasıdır. Lojistik sektörüne yönelik eğitim planlanmalıdır.

Kısa vadede yapılması gerekenler:

• Öncelikle kolay ve hızlı bir şekilde gerçekleşebilecek sertifika programlarının Mustafa Kemal Üniversitesi, yerel dernek ve odalar tarafından desteklenerek gerçekleşmesidir. Bu programların düzenlenmesinde UTİKAD, UND gibi derneklerden içerik ve eğitmen destekleri alınabilecektir.

• Mustafa Kemal Üniversitenin mevcut ön lisans programlarında lojistik konulu taşımacılık, depolama, süreç yönetimi, bilgisayar programları gibi seçmeli derslerin verilmeye başlanması sağlanmalıdır.

• Öğrencilerin sektörel tecrübelerini arttırmak amacıyla üniversite öğrencilerine lojistik ile ilgili firmalarda staj imkânlarının yaratılması ve organizasyonlar sayesinde sektöre ve öğrencilere yoğun olarak duyurulması faydalı olacaktır.

• Mustafa Kemal Üniversitesi'nde lojistik konusunda yüksek lisans ve sertifika programları açılmalıdır.

Diğer yandan, uzun vadede:

• Mustafa Kemal Üniversitesi'nde lojistik sektörü ile ilgili lisans, yüksek lisans ve doktora programlarının açılması ve eğitmen talebinin karşılanması gerekmektedir.

• Akademik çalışmalardan uzak lojistik sektörü ile lojistik sektörüne uzak olanakademinin işbirliğinin geliştirilmesi için periyodik iş birliği toplantılarının yapılması yerinde olacaktır.

5.9. Lojistik Danışma Merkezi

5.9.1. Amaç

Küreselleşen dünyada lojistik süreçler değişmektedir. Büyüyen ölçekler ve karmaşık sistemler lojistiği artık basit bir taşıma ve depolama olmanın ötesine taşıyıp, daha karmaşık bir iş kolu haline getirmiştir. Öyle ki; şirketlerin, tedarik zinciri içinde kendi yaptıkları taşıma ve depolama hizmetlerini dış kaynak olarak temin edecek 3PL kuruluşlarına devretmeleri ve hatta bunun da ötesine geçerek süreç yönetiminin öne çıkması ile 4PL destek istemeye başlamaları söz konusudur.

Kara, deniz, demir yolu ve hava taşımacılığının depolama ile birleşmesi sonucu ortaya çıkan üretim kapısından tüketim kapısına kadar sevkiyat sistemi, zaman içinde küreselleşme ile birlikte mesafelerin uzaması sonucunda diğer taşıma modlarının da devreye girmesiyle daha karmaşık bir hale gelmiştir. Rekabet baskısı ve süreç optimizasyonu çalışmaları ile lojistik kombine taşımacılığa dönüşmüş ve lojistik içinde "sürecin verimli bir şekilde yönetimi" önem kazanmıştır. Yönetimin temel ihtiyacı ölçme ve değerlendirmedir. Bu zorunluluk da, lojistiğin tüm süreç adımlarında uygun online yazılım kullanımını gerektirmiştir. Sürecin optimizasyonu için de endüstri mühendisliği ve yönetim bilimleri ihtiyacı ve kullanımı söz konusudur.

Hatay ve Osmaniye'de müşterilerinin iş süreçlerini onlar adına yönetecek, kapıdan kapıya kadar verilecek lojistik hizmetleri müşterilerinin adına kontrol edecek, yerine getirecek ve geliştirecek şirket bulunmamaktadır. Bölgede, şirketler genellikle küçük ölçekli ve tek tip hizmet veren yapıdadır. Bölge merkezli şirketler, gerçek anlamda süreç boyutunda lojistik hizmet üretecek yapıya sahip değildir. Lojistiğin gelişmesinin temel kuralı, uluslararası kara taşıması, gümrükleme, antrepo, milli depolama, yurt içi dağıtım ve kargo hizmetleri veren kuruluşların hizmet yelpazelerini artırmalarıdır. Hizmetin tek merkezden verilmesi sürecin yönetimi açısından gereklidir. Hangi taşıma modunda olursa olsun, uluslararası kara taşıması yapan firmalar, taşıdıkları ürünlerin antrepo hizmetlerini vermek, gümrüklenen ürünlerin milli depolamasını yapmak ve bu ürünlerin ülke içi dağıtımını da üstlenerek, kapıya kadar teslimini sağlamak zorundadır. Sonuçta lojistik, kapıdan kapıya tedarik zinciri yönetme operasyonudur. Bir zincir olması ve bu zincirin toplam kalitesinin de bu zincir içindeki en kötü hizmetin kalitesinde olduğu düşünülerek, hizmet yelpazesine eklenen her operasyonun en üst seviyede verilmesi zorunludur.

Hizmetin tümünün aynı firma bünyesi içinde verilmesi tercih nedeniyken zorunluluk değildir. Firmalar kendilerinin yapmadığı hizmetleri, diğer firmalar ile veya hizmetlerine yeni halkalar ekleyecekleri diğer kuruluşlarla stratejik işbirlikleri içinde de verebilirler. Aynı işi yapan şirketler, birleşip tek isim altında daha büyük ölçekli bir yapı da yaratabilirler. Şirketlerin finansal yapılarının güçlü olması ve muhasebe sistemlerinin düzgün çalışması, kayıt dışı işlem yapılmaması ancak tüm işleri yönetecek bir ERP sisteminin kullanılması ile sağlanabilir. Bu nedenle tüm süreçlerde yazılım kullanılması şarttır.

Lojistik sektörü çok yeni bir sektördür. Bu yüzden de sektörde çalışacak elemanların tecrübeli ve eğitimli olması gerekmektedir. Eğitimin yetersiz olması nedeniyle lojistik, iş yaparken öğrenilen bir hizmet kolu haline gelmiştir. Lojistik şirketlerde çalışan elemanlar, işlerini çalıştıkları işyerinde öğrenmektedir. Bu durumda danışmanlık desteği alınması önem kazanmaktadır.

Emek yoğun bir iş kolu olan lojistik büyük bir iş gücü ihtiyacı ortaya çıkartmaktadır. Temelinde mevsimsellik de olan bu iş kolu yılın belli aylarında, ayların belli haftalarında, hatta günlerinde ilave iş gücü ihtiyacı yaşamaktadır. Mevsimselliğe bağlı olarak eleman çıkartmalar, zaman zaman da yeni eleman istihdamları söz konusu olmaktadır.

Sektörde ölçekler de küçük olmaktadır. Depo kiralamaları, araç satın alınması, yazılım maliyetleri, diğer şehirlerde veya ülkelerde şube açılması gibi ciddi yatı-

rımlar gerekmektedir. Şirketler yatırım ölçeklerini büyük tutarak bu sektöre girmek yerine, küçük depolarda, yetersiz araç parkıyla, ucuz yazılım sistemlerle lojistik hizmet vermeye çalışmakta ve ekonomik ölçek verimini yakalayamamaktadırlar. Bu yüzden maliyetleri artmakta ve hizmet kaliteleri düşmekte, bunun sonucunda da memnuniyetsizlik gelmektedir.

Lojistik şirketler işlerini geliştirecek, iş yapma şekillerini geliştirecek, yeni teknolojileri öğrenecek, akademik bilgileri günlük iş süreçlerinde kullanacak bir danışmanlık desteğine ihtiyaç duymaktadır. İstanbul'da kısmen kurumsal hale gelmiş veya bireysel çalışan özel sektör danışmanları ile bu destek sağlanmaktadır ancak hem Anadolu'da hem de İskenderun ve Osmaniye'de bu danışmanlık desteği sağlanamamaktadır. Danışmanlık hizmetleri, kurumsal danışmanlık veren şirketler için, kişisel danışmanlık veren kişiler için yetersiz olabilmektedir. Büyük ölçekli lojistik şirketlerde verilen danışmanlık uzun zaman almakta, küçük şirketlerde verilen danışmanlık da pahalı gelmektedir.

Türkiye'deki büyük lojistik firmaları, iş potansiyelinin henüz doğmamış olması nedeniyle kendi know-how'larını bölgeye taşıyamamaktadır. Bölgede çalışan küçük yerel firmalar da yetersiz oldukları için kalitelerini geliştirememekte ve büyüyememektedir. Bölgede gelişecek olan lojistik pazarında kurulmuş ve kurulacak olan küçük ölçekli yerel firmalara, destek verecek yapılara ihtiyaç olmaktadır. Bu mastır plan içinde bölgedeki yerel firmalara danışmanlık desteği verecek olan bir organizasyon önerilmektedir. Bu yapının adına da "İskenderun Lojistik Danışma Merkezi-İLDM" denilmektedir.

5.9.2 İskenderun Lojistik Danışma Merkezi (İLDM)'nin Hizmetleri

Kurulması önerilen lojistik danışma merkezi, potansiyelin fazla olması ve lojistik köyün kurulacağı yer olmasından dolayı İskenderun'da olmalıdır. İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin inşa sürecinde, İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası bünyesinde çalışmaya başlayacak olan İLDM, İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi inşaatı tamamlanır tamamlanmaz bu yapı içindeki yerine taşınmalıdır. Bu sayede İİLOSB içinde çalışacak olan yerel lojistik firmalarının İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile olan ilişkileri artacaktır. Kolay ve çabuk çözümler üretilecek eğitim olanakları kullanılacaktır.

İLDM, İskenderun içinde veya İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde görev yapmaya başladıktan sonra, özellikle şirketlerin büyüme ve bilgi alma kararları oluşur oluşmaz destek vermek durumundadır. Lojistik köyün kuruluşu sonucunda, oluşacak yatırım hataları da önlenecektir. Verilecek destekler şu konularda olacaktır:

- Taşıma firmaları genellikle işlerine uygun araç seçmek yerine tanıdıklarının, arkadaşlarının tavsiyesiyle veya araç satıcılarının başarılı pazarlama ve finansman teklifleriyle araç seçimi yapmakta ve hatalı araç seçimleri ile karşı karşıya kalmaktadır. Araç seçimi taşınacak yükün cinsine, yükün ağırlığına, taşınacak yolun uzaklığına, hatta aracı kullanacak olan sürücünün bilgi ve tecrübesine göre yapılmalıdır. Taşıma araçları her ne kadar dışarıdan birbirine benzer görünse de, araçların ölçülerinden, İLDM Yetkilileri araç satın alacak firmalara araçların yakıt sarfiyatları, kullanılan teknoloji, servis desteği hatta ikinci el değeri gibi konularda alternatifler önereceklerdir.
- İİLOSB içinde çalışılacak deponun dizaynı bile önemlidir. Genellikle depo inşaatları süresince destek alınmadan hatalı depolar yapıldığı görülmektedir. İnşa edilecek olan depolar 12-13 metre yüksekliğinde yerden 1.30 metre yüksekliğinde ve hidrolik rampalı körüklü kapılı inşa edilmelidir.
- Depo kapıları depoların uzun tarafına konmalı, araç park yeri olarak kullanılmak üzere çok sayıda körüklü kapıya sahip olmalıdır. Yağmur yağışı sırasında deponun su almaması için, yağmur sularını taşıyacak boruların depo dışından geçmesi de gerekmektedir.
- Depolarda dikkat edilecek bir diğer konu da araç yanaşma mesafeleridir. Tırlar için 30 metre manevra mesafesi gerekmekte olup depo inşaatı yapılırken depo önünde 30-35 metrelik bir yanaşma mesafesi korunmalıdır. Yangın mücadelesi için depo çevresinde itfaiye araçlarının geçeceği ring yollar da yapılmalıdır.

Nakliye ve depo yönetimi için yazılım seçiminde destek gerekmektedir. Küçük bir firmanın, pahalı ve kompleks bir ERP seçmesi ne kadar gereksizse, büyümeyi hedefleyen bir firmanın da elle yapılmış ucuz bir yazılım kullanımı o kadar yanlıştır. Lojistik sektöründe operasyonlarda kullanılan çok sayıda yazılım vardır. Bazıları bağımsız operasyonları yönetir. Bazı yazılımlar da lojistik operasyonları birleştirecek özelliklere sahiptir. Operasyonları tek bilgi bankasında birleştirebilen ortak rapor üretecek yazılımlar önerilecektir. Lojistik sektöründe özellikle başlangıç sürecinde, sektör çalışanlarının ve yöneticilerinin bilgilerini artıracak olan seminerler gerekmektedir. İstanbul, İzmir gibi büyük merkezlerde çok sayıda olan bu çalışmalar, İLDM kanalı ile bölgede de verilmelidir. Akademik kuruluşlar, danışman şirket veya kuruluşlar hatta yabancı uzmanlar bölgeye eğitim amacıyla davet edilmelidir. Verilecek eğitimlerle ilgili öneriler aşağıda verilmiştir:

- Üreticiler, resmi kuruluşlar ve lojistik şirketlere yönelik Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi,
- Genel kullanıma açık Lojistik Yönetimi Eğitimi,
- Depolama yapan üretici ve lojistik şirketlere yönelik Depo Yönetimi Eğitimi,
- Taşımacılık yapan tüm kuruluşlara yönelik Nakliye Yönetimi Eğitimi,

• Tehlikeli Maddeler ile ilgili taşıma ve depolama yapan kuruluşlara yönelik ADR Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimi,

• Bölgede disrtibütör olan veya yerel dağıtım yapan lojistik firmalara yönelik Ürün Dağıtım Eğitimi,

• Üretici firmalara ve lojistik firmalara yönelik Ortak Dış Kaynak Kullanımı Eğitimi,

• İthalatçılara ve ihracatçılara, gümrük müşavirlerine yönelik Gümrük Mevzuatı Uygulamaları Eğitimi,

• Depolama ve Nakliye Sigortaları Eğitimleri,

• Yazılım kullanmakta olan veya kullanacak tüm kurumlara Bilgi Sistemleri Eğitimi,

• Üretici firmalara ürün ve hizmet satın almaları için Tedarikçi Geliştirme Teknikleri Eğitimi,

• Tüm kuruluşlara hizmet kalitelerini arttıracak Kalite Yönetimi Eğitimi,

• Çalışanların güvencesi için İş Sağlığı ve Yangın Eğitimleri,

• Şirketlerin verimliliklerinin arttırılması için Performans Değerlendirme, E-Ticaret, AR-GE Yönetimi, Kalkınma Ajansları ve AB Fonlarının Kullanımı, Maliyet Analizi ve Maliyet Düşürme Teknikleri, Bütçeleme ve Kontrol, Müşteri İlişkileri Yönetimi eğitimleri,

• Yönetim becerilerinin gelişmesi için Aile Şirketlerinde Kurumsallaşma, İnsan Kaynakları Yönetimi, Yönetim Becerilerini Geliştirme, Eğitim İhtiyaç Analizi Eğitimi,

• Dış Ticaret Uygulamaları hakkında bilgilenmeleri için İthalat ve İhracat Uygulamaları, Uluslararası Satın Alma Yönetimi eğitimleri verilebilecektir.

Eleman sirkülasyonu yüksek olan lojistik sektöründe İskenderun Lojistik Danışma Merkezi, bir sektör çalışanları bilgi bankası da oluşturacaktır. Bilgisayarlar üzerinde dijital ortamda hazırlanacak olan personel bilgileri, iş veya personel arayan kişi ve kuruluşlara tavsiyede bulunmak amacıyla düzenlenecektir. Üst düzey yöneticisinden, müdürlere, uzmanlara, ofis elemanlarına, sürücüye, depocuya, bekçiye kadar, sektör için gereken her tür eleman ihtiyacı için tavsiye niteliğinde destek verilecektir.

İLDM'nin ölçek büyütmeyi arzu eden şirketler veya dışarıdan gelecek yatırımcılar için şirket birleşmelerinde veya şirket satın almalarında da rol alması söz konusudur. Bölgede birbirine rakip olarak çalışan, benzer işi yapan iki veya daha fazla şirketin araçlarını, depolarını, tesislerini, ekonomik güçlerini, müşterilerini ve çalışanlarını birleştirerek, daha kurumsal, gerçek anlamda profesyonel bir yönetim altında çalışmaları yararlı olacaktır. Bunun sağlanması için gereken araştırmanın, ön bilgilendirmenin veşirket seçiminin desteklenmesi söz konusudur. Bu seçim sırasında İLDM bir arabulucu olarak çalışacak, şirketlerin mali yapılarını inceleyecek, değerlerini belirleyecek, ortaya çıkan yeni yapı için fizibilite ve iş planı hazırlayacaktır. Birleşme veya satın alma sırasında gereken kanuni işlemlerde yol gösterecektir.

İskenderun bu yapılanma ile uluslararası taşıma koridorlarında yer alan başlangıç noktası olacaktır. Bu amaçla yurt dışı şirketlerle ortaklıklar veya stratejik işbirlikleri kurulmalıdır. İLDM bu konuda da yurt dışındaki kaynakları araştıracak, yabancı ataşeliklerle, yurt dışındaki ticaret ve sanayi odalarıyla iletişime geçecektir. Türkiye'de, bölgede çalışmak isteyen yabancı kuruluşlara ortaklık veya işbirliği yapmak isteyen şirketlere destek verecektir. Bu şirketlerin bölgeye gruplar halinde, iş gezileri şeklinde davet edilmesi, yerli kuruluşlarla temasa geçmeleri sağlanacaktır. Benzer şekilde yurt dışında çalışacak ortak veya işbirliği yapmak üzere şirketler arayan kuruluşlara bilgi aktarması da İLDM tarafından gerçekleştirilecektir.

Bölge şirketlerin sorunları ve istekleri olacaktır. Merkezi yönetime bireysel başvurularla elde edilemeyecek olan destek talepleri ve çözümler birleştirilerek yerel yetkililere veya Ankara'daki merkezi bürokrasiye aktarılmak durumundadır. Bunu sağlamak amacıyla İLDM, belli tarihlerde, sektörde görev yapan kuruluşları ve yerel ilgilileri bir araya getirecek ve önceden gündemi belli toplantılarla, yerel lojistik şirketler tarafından belirlenecek olan sorunların ve taleplerin öncelikle yerel yetkililere aktarılması ve çözüm yolları aranması ve gerektiği takdirde bu isteklerin merkezi yönetime aktarılması konusunda çalışacaklardır.

Günümüzde yeni teknolojiler lojistik sektörüne uygulanmaktadır. İlaç sektöründe başlayan 3 boyutlu barkod uygulamaları, yeni bir teknoloji olan Radyo Frekansı ile Tanımlama (RFID) Sistemi'nin lojistikte kullanımı, popülerliği artmakta olan elektrikli araç kullanımı, depo çatılarında kurulacak olan güneş pilleri ile elektrik üretilmesi, yağmur sularının yeraltı depolarında biriktirilerek çevre sulamasında ve kullanımda değerlendirilmesi, atıkların değerlendirilmesine dönük atık lojistiği gibi konularda bilgi edinilmesi gerekmektedir. Ulusal veya yabancı kaynaklarla temasa geçilmesi ve bu konuda bilgi verecek yabancı uzmanların davet edilmesi, talep sahipleri ile ortak projeler hazırlanması gündeme gelecektir.

Türkiye'de sektörel destekleme amacıyla kullanılacak destekleme fonları mevcuttur. AB hibe fonları, KOSGEB, TÜBİTAK ve Kalkınma Ajansı destekleri bunlara örnektir. Kalite geliştirme, verimlilik artırma, mesleki eğitim, iş geliştirme konularında bu fonların kullanılması mümkündür. İLDM, lojistik konusunda bu tip fonların kullanımı amacıyla eğitim ve proje destek çalışmaları yapacak ve bilgilendirme toplantıları düzenleyecektir. Geçmişte yapılan örnek projelerin araştırılması, lojistik sektörü ile bu projelerde destek verecek danışmanları ve akademisyenleri bir masa etrafına getirecektir.

Mustafa Kemal Üniversitesi'nde ve lojistik eğitimi veren diğer ulusal ve uluslararası üniversitelerde, eğitim gören İskenderunlu öğrenciler için burs ve staj imkânları İLDM tarafından sağlanacaktır. Üniversitelerin lojistik bölümlerinde okuyan öğrencilerin başvurusu alınacak, bu öğrencilere için eğitimlerinin sonunda iş garantisi verilecek ve eğitim süresince burs almaları sağlanacaktır. Burs ve iş olanakları için İskenderun'da bulunan lojistik kuruluşlarla temasa geçilecektir. Bu öğrenciler, yaz boyunca stajlarını, eğitimlerin sonunda göreve başlayacakları kurumlarda gerçekleştirebiceklerdir. Yaz tatilleri sırasında da bu kurumların çeşitli aktivitelerde bulunacaklardır.

İLDM, lojistik sektörü ile üniversiteler arasında bir köprü de oluşturacaktır. Yılda 3-4 kez yapılan toplantılarla, akademisyenler ve lojistik sektörünün liderleri bir araya getirilecek ve akademisyenlerin önereceği araştırma ve projelere destek verecek lojistik kuruluşlar belirlenecektir. Benzer şekilde lojistik sektörünün akademik destek talepleri de bu toplantılarda akademisyenlerle paylaşılacaktır. Lojistik sektörünün bilimsel çalışma, araştırma ihtiyaçları ile üniversitelerin destek talepleri bir araya getirilecek ve işbirliği kurulacaktır.

İLDM yapacağı bu çalışmaların kamuya ve sektöre duyurulması amacıyla bir web sitesi hazırlayacak ve dijital bülten çıkaracaktır. Web sitesinde lojistik sektörünün ihtiyacı olacak bilgilere yer verilecektir. İş ve işçi arayanlar için bu site kullanılacaktır. Çeşitli sunumlar, bildiriler, seminer ve konferans dökümleri de yine bu sitede yer alacaktır. Web sitesi sektörün iletişimi için bir portal olarak da faaliyet gösterecektir, Web sitesinde pratik bilgileri içiren amatör köşe yazıları da yer alacaktır. Dijital bülten aylık hazırlanacak ve bültende, yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası haberlere yer verilecektir.

Türkiye'de yabancı dilin yaygın olmaması nedeniyle yabancı dilde kitaplara ulaşmak mümkün değildir. Türkçe yazılan kitap sayısı da yetersizdir. İLDM, lojistik sektöründe kullanılabilecek yayınların temin edileceği bir kütüphane de oluşturacaktır. Bu kütüphanede bulunan kitaplar web sitesinde duyurulacak ve ihtiyaç sahiplerine belli süreler için kiraya verilecektir. İskenderun Bölgesinde bulunan akademisyenlerin veya özel sektör çalışanlarının lojistik konusunda yazmak istedikleri kitaplar için de tavsiyelerde bulunmak, kitabın yazımında destek vermek, kitabın baskısını ve dağıtımını yapmak İLDM tarafından yerine getirilecektir.

5.9.3. İLDM'nin Yapılanması

İLDM, bölgede lojistik sektörüne yol gösterecek, destek verecek bir kuruluş olarak çalışacaktır. Son Kalkınma Planı içinde, merkezi olarak kurulacak Lojistik Danışma Kurulu'ndan söz edilmektedir. Bu kurul henüz kurulmamıştır ancak bölgelerde oluşacak bu ve benzeri Lojistik Danışma Merkezlerinin merkezi bir yapıda birleştirilmesi ileride gündeme gelebilecektir. ILDM yapılanmasında aşağıdaki kuruluşlar destek vereceklerdir:

- Hatay Valiliği
- İskenderun Belediyesi
- İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası
- İskenderun Deniz Ticaret Odası
- Mustafa Kemal Üniversitesi
- Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı
- İskenderun Merkez OSB

Merkezin bürokratik yapılanması da şu şekilde olacaktır:

- İLDLM Müdürü, merkezin yönetiminden sorumlu olarak görev yapacaktır.
- İLDM Genel Sekreteri, İLDM' nin sekretarya işlemlerini yerine getirecektir.
- Büro-Muhasebe elemanı, merkez içindeki mali ve idari konularda görev yapacaktır.
- Eğitim Uzmanları, farklı konularda destek vermek amacıyla part-time olarak çalışacaklardır. Nakliye, depolama, IT konularında danışmanlıklar oluşturulacaktır.
- Web Portalı Moderatörü, işletilecek olan web sitesinin yönetimini ve dijital bültenin hazırlanmasını gerçekleştirecektir.

İLDM'nin kuruluşu sırasında kurucu ortaklar tarafından da destek sağlanacaktır. Merkez masraflarını bir döner sermaye çalışması içinde kendisinin karşılayacağı ekonomik yapıya kavuşturulacaktır. Merkezin gelir ve giderleri bir bütçe çerçevesinde yönetilecektir. Merkezin gelirlerinin şu kalemlerden olacağı öngörülmektedir:

- Kurucu kuruluşların başlangıç ve yıllık olarak yapacakları katkı payları,
- Merkezin organize edeceği her türlü eğitimlerden elde edilen gelirler veya kar payları,
- Sektörden istenecek olan danışmanlık hizmetlerinin gelirleri,
- Yapılacak olan projelerden gelecek olan gelirler,
- Web sitesinden sağlanacak ilan ve reklam gelirleri,
- Kütüphane çalışmasından elde edilecek kitap kiralama ve satışları gelirleri.

Merkezin hukuki yapısı bir dernek statüsünde olabilir ancak ileride bir Anonim Şirket yapısına da çevrilebilecektir.

5.10. İskenderun Lojistik Konseyi Ve Elektronik Lojistik Dergisi

5.10.1. Amaç

Lojistiğin Türkiye'de ortaya çıkışı; uluslararası kara taşımacılığı, forwarderlik, gümrükleme, yurt içi dağıtım, kargo hizmetleri, deniz taşımacılığı ve demir yolu taşımacılığı gibi operasyonel hizmetlerin devreye girmesi ile başlamıştır. Bu süreç içerisinde, kurumlar tarafından; sektörel sorunlarının paylaşılması, tanışıklığın artırılması, devletle olan sorunların çözümünde birlik sağlanması gibi amaçlarla dernekler kurulmuştur.

Geçmiş 10 yıla kadar bu derneklerin çalışma alanlarında sadece ana iş kolları bulunmakta olup lojistik bu derneklerin hiçbirinin kuruluş ana tüzüklerinde yer almamaktadır. 1999 yılından itibaren ise "Lojistik" kelimesi gündeme gelmiş, şirketler bu ismi kullanmaya başlamışlar ve "Lojistik" kelimesine araç tentelerinde, gazete ve dergi ilanlarında, konferans ve seminer programlarında, eleman aranıyor ilanlarında, üniversite bölümlerinde, fuarlarda ve kongrelerde daha fazla rastlanılmaya başlanmıştır.

Lojistik sektörüne olan ilgi, yeni derneklerin kurulmasına ve sektörde yeni hizmetlerin devreye girmesine neden olmuştur. Mevcut dernekler, sektörün büyümesi ile üye sayısını artırarak güçlenmişlerdir. Deniz taşıması konusunda Odalar oluşmuş ve deniz taşımacıları faaliyetlerini Odalar bünyesinde sürdürmeye başlamışlardır.

Bugün için ulusal ortamda lojistik sektörü ile ilgili olarak faaliyette bulunan çok sayıda dernek, kendi üyelerinin görev yaptığı faaliyet alanlarına yönelik (demir yolu, kara yolu, denizyolu) yayın yapmakta ve üyelerine yönelik faaliyetleri desteklemektedir. Bunun yanı sıra hava kargo taşımacılığına yönelik olarak Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) gibi dernekler faaliyet gösterirken; depolama konusunda, antrepo işletenleri de bölgesel dernekler olarak faaliyet göstermektedir. Milli depolama konusunda bir dernekleşme çalışması gerçekleşmemiştir. Lojistiğin akademik yönü de Lojistik Derneği (LODER) tarafından üstlenilmiş olup; dernek mod ayrımı yapmaksızın süreç yönetimi konusunda eğitim çalışmaları yapmaktadır. Kargo şirketleri ve Ro-Ro taşıması yapanlar da bir araya gelen başka faaliyet kollarıdır. Ro-Ro taşımacıları derneği olan RODER, UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği ile birleşmi ve kendini fesh etmiştir. Gelişen demir yolu taşımacılığı sonucunda ise Demir yolu 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.

Lojistiğin temel operasyonlarından biri olan depoculuk, henüz bir dernek haline gelmemiş ancak çalışmalar yapılmaktadır. Bu karmaşa içinde zaman zaman derneklerin talepleri birbirleri ile çatışmakta, kanun yapıcı kurumlarda çelişkiler yaratılmakta ve çıkan yönetmeliklerde sorunlar yaşanmaktadır.

Lojistik Danışma Kurulu; devlet planlarında sözü edilse de henüz göreve başlayamamış bir kurumdur. 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 Türkiye'de lojistiğin çıkarları için derneklerin uyum içinde çalışma ortamını sağlayacak bir konsey olmalıdır. Bu tip ulusal bir konsey yerine, İskenderun sınırlarında görev yapan derneklerin bir araya gelecekleri ve bu bölgede henüz şube açmamış olan derneklerin şubelerini de açtırarak konseyin bir üyesi olmalarını sağlayacak bir İskenderun Lojistik Konseyi'ne (İLK) ihtiyaç duyulmaktadır. Bu amaçla, mastır plan, İLK'nin kurulmasını ve çalışma koşullarını belirleyen bir alt plan da içermektedir.

Sektörün tüm lojistik aktivitelerini dengeli bir şekilde bölgeye duyurması, sektörün bilgilenmesi ve gelişmesi açısından önemlidir. Dolayısıyla konsey, tüm lojistik sektörleri birleştiren ve elektronik ortamda hazırlanan ve dağıtılan "Hatay'da Lojistik" isimli bir sektör dergisi çıkartacaktır.

5.10.2. Taşımacılık ve Lojistik Sektöründeki Ulusal ve Yerel Dernekler

İskenderun Lojistik Konseyi'nde temsil edilecek olan ulusal lojistik derneklerinin ve Odaların listesi aşağıda verilmiştir. Bu derneklerden UND ve RODER dışındaki derneklerin İskenderun İlinde temsilciliği yoktur; ancak süreç boyunca İskenderun'da görev yapan üyelerinden yararlanılacaktır.

5.10.2.1. UTİKAD-Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği); 1986 yılında 30 firmanın katılımı ile Uluslararası Nakliye Müteahhit ve Acenteleri Derneği (UNMAD) adı altında kurulmuştur. Türkiye'de taşıma işleri organizatörlüğü yapan tüm firmaları aynı çatı altında toplamak için çalışmalara başlayan UNMAD, 1995 yılında Uluslararası Hava Kargo Acenteleri Derneği (UKAD) ile birleşerek 162 üyenin oybirliği ile "Uluslararası Taşıma işleri Komisyoncuları ve Acenteleri Derneği (UTİKAD)" adını almıştır. Ancak son yıllarda yaşanan dönüşümlere istinaden 199 yılında UTİKAD üyesi firmaların oybirliği ile dernek unvanı "Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği" olarak değiştirilmiştir.

UTİKAD günümüzde Türkiye'de yerleşik ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demir yolu ve kombine

taşımacılık ile lojistik hizmet üreten, 300'den fazla firmayı bünyesinde toplayan bir sivil toplum örgütüdür. Dernek 2003 yılında, Avrupa'da alanında en büyük ve en eski örgüt olan CLECAT-Avrupa Freight Forwarder, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Acenteleri Birliğine de üye olmuştur.

UTİKAD; 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. Deneğin üye sayısı 357'dir. Derneğin hizmet verdiği gruplar arasında; Havayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu, Kombine Taşımacılık ve Demir yolu Taşıma Grubu, Denizyolu Taşımacılığı Çalışma Grubu, Lojistik Çalışma Grubu, Uluslararası İlişkiler Çalışma Grubu, Sivil Toplum Kuruluşları ve Odalar Çalışma Grubu ve Eğitim Tanıtım ve Üye İlişkileri Çalışma Grubu bulunmaktadır.

UTİKAD'ın üyelerine verdiği eğitimler arasında ise; İthalat ve İhracat işlemleri, Gümrük Mevzuatı, Ödeme Teslim Şekilleri, (4) Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi, (5) Depo ve Aktarma Merkezi Yönetimi, (6) Filo Yönetimi, (7) Küresel Lojistik, (8) Müşteri İlişkileri Yönetimi ve (9) Etkili Satış Teknikleri bulunmaktadır.

5.10.2.2. UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği

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. Zamanla sıradan bir mesleki örgüt kimliğinden vazgeçilmiş, 2001 yılında yapılan Olağan Genel Kurul seçimlerinde, Avrupa Kalite Yönetimi Vakfı (EFQM) Mükemmellik Modeline dayalı katılım esaslı yönetim modeli üstlenilmiştir.

Organizasyon çatısı altında 65 çalışanı ve 437 gönüllü çalışma grubu üyesi hizmet vermektedir. Merkeziyetçi değil, yerinden yönetim anlayışının benimsenmiş olması nedeniyle UND'de 12 Bölge temsilciliği organize edilmiştir.

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 kara yolu nakliye sektörü; toplam Türkiye ihracatının değer bazında yaklaşık %53'ünü taşımaktadır. Bu faaliyetleri ile sektöre her yıl 3-3.5 Milyar Dolar katma değer sağlamaktadır.

Kara yolu nakliye işinin niteliğinden ötürü UND'nin özellikle Ulaştırma Bakanlığı ve T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü ile birebir ilişkisi bulunmakta olup dernek bazı konularda kamu adına yetki kullanabilmektedir. Bununla birlikte UND, uluslararası taşıma konularında hazırladığı ayrıntılı raporlarla Devletin resmi görüşlerine katkıda bulunmaktadır. UND'nin Gürbulak Sınır Kapısı "yap-işlet-devret" sistemi gibi kamuyla ortak çalışmaları da bulunmaktadır.

UND Türkiye'yi; uluslararası sektörel çalışmalarda da temsil etmekte ve ayrıca Uluslararası Kara yolu Taşımacılar Birliği'nin (IRU) teknik komitelerinde aktif görev almaktadır. AB'ye uyum sürecinde de taşımacılık ve ulaştırma konularında AB'nin ilgili birimleriyle entegre çalışmalar sürdürmektedir. Güneydoğu Avrupa İşbirliği Platformu'nda (SECI) ulaştırma sektöründe Türkiye'yi yine UND temsil etmektedir. 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.

UND çağdaş bir kurum olmanın ancak "kalite"den geçtiğine inanmıştır. Bu nedenle Kalite Yönetim Sistemi'ni benimsemiş ve 2001'de ISO 9001:2000 Kalite Sistem Belgesi'ni almaya hak kazanmıştır. 2002 yılında Kal-Der 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. Yönetim Kurulu tarafından Derneğin gelecek yıl RODER ile birleşmesi benimsenmiş olup; üye sayısı 940'tır.

UND'nin Ankara, Antakya, Bolu, Gaziantep, İzmir, Kapıkule, Kayseri, Konya, Samsun, Mardin ve Trabzon'da temsilcileri bulunmaktadır. Çalışma grupları ise Ortadoğu, Sürücüler ve Bölgeler Çalışma grupları şeklindedir. UND Üyelerine verilen eğitimler; ADR Tehlikeli Maddeler Sürücü Eğitimi, İlkyardım Eğitimleri, Ulaştırma Bakanlığı Üst Düzey Yönetici Eğitimleri ve Ulaştırma Bakanlığı Sürücü Eğitimleridir. UND, sektörde benzer bir çalışması olan Roder-Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacıları Derneği ile Mart 2011 tarihinde yapılan ortak genel kurulları ile birleşmiştir.

5.10.2.3. RODER-Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği

Roder, 2001'de kurulmuştur. Olağanüstü Genel Kurul'un ardından, organizasyon ve istihdam yapılanmasını çok kısa sürede tamamlayan Dernek, 2002 tarihinde Ambarlı Limanı'nda Gümrüksüz Akaryakıt İstasyonunu açmıştır. Dernek, günümüz itibari ile yurt içinde Ankara, İzmir, Samsun, Antakya, Kapıkule, Silopi, Mecidiyeköy (İstanbul) ve Erenköy'de (İstanbul), yurtdışında ise Viyana/Avusturya, Moskova/Rusya Fe-

derasyonu ve Budapeşte/Macaristan'da temsilciliklere sahiptir.

RODER; Türkiye'de faaliyet gösteren tüm Uluslararası Kara yolu Eşya Taşımacılık firmalarının yanı sıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılık ile iştigal eden firmalara hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir. RODER bu yıl alınan karar gereği UND ile yapılarını birleştirmiş ve UND bünyesi altında hizmetlerini vermeye başlamıştır.

Derneğin üyeleri arasında gerek Batı Avrupa'da gerekse de Doğu Avrupa ve B.D.T. ülkelerinde kombine taşımacılık imkânlarını kullanan birçok firma bulunmakta ve bu firmaların uluslararası ve ulusal alanda Ulaştırma, Gümrük, Mevzuatlar ile Dış İşleri ve Taşımacılık hukukundan zaman zaman kaynaklanan sorunları bulunmaktadır. RODER, bu perspektiften bakıldığında Avrupa'ya, B.D.T.'ye ve Ortadoğu ülkelerine taşıma faaliyetlerinde bulunan üyelerine her türlü hizmeti sunmak amacı ile kurulmuştur. Ayrıca Dernek, Kombine Taşımacılığın hem ulusal, hem de uluslararası arenada gelişmesini hedeflemektedir. Derneğin üye sayısı 790'dır. Dernek, çalışmalarını komisyonlar kanalı ile yürütmektedir. Bu komisyonlar 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 ve Üyelerle İlişkiler Komisyonu'dur.

Derneğin verdiği eğitimler ise; Gümrük Yönetimi Eğitimi, Dış Ticarette Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi, ADR Tehlikeli Maddeler Sürücü Eğitimi, İlk Yardım Eğitimleri, Ulaştırma Bakanlığı Üst Düzey Yönetici Eğitimleri ve Ulaştırma Bakanlığı Sürücü Eğitimleridir. RODER ve UND Mart 2011 tarihinde yapılan ortak genel kurul toplantısı ile hizmetlerine devam etmek üzere kanuni yapılarını birleştirmişler ve UND çatısı altına girmişlerdir.

5.10.2.4. LODER-Lojistik Derneği

2001 yılında kurulan Dernek; 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 ÖğrencileriAarası 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 ve İnsan Kaynakları, Burs, Uluslararası İlişkiler konularında faaliyetlerde bulunmakta olup ayrıca üyelerinin bilgi gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirmektedir.

Derneğin üye sayısı 250 kişi olup, İstanbul, Bursa, Adana, Almanya ve Lüksemburg'da temsilcilikleri vardır. Derneğin çalışmaları komiteler kanalıyla gerçekleşmekte olup bu komiteler; 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 ve Üye İlişkileri Komitesidir. Dernek Eğitimleri ise Tedarik Zinciri Yönetimi Eğitimi ve Lojistik Yönetimi Eğitimidir.

5.10.2.5. TURKLIM-Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

1987 yılından itibaren özel iskelelere,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 maksadıyla 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 İşletmecileri 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 sahillerini kapsamıştır. Derneğin temsil ettiği kuruluşların ülke ekonomisindeki yeri ve Türkiye çapında faaliyet göstermesi nedeniyle; derneğin adı "Türkiye Liman İşletmecileri Derneği", "MARLİM" kısa adı da "TÜRKLİM" olmuştur. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, konusunda faaliyet gösteren tek dernektir.

2009 yılı sonu itibarı ile tüm Türkiye'deki konteynır hareketinin %72,13'ü, genel kargo ve katı dökme yük hareketinin %60,4'ü, dökme sıvı yük hareketinin % 76,81'i Dernek üye limanları tarafından gerçekleştirilmiştir. Derneğin 42 üyesi bulunmakta olup; MIP İskenderun Uluslararası Liman İşletmesi de bunlardan biridir. TURKLİM aynı zamanda Avrupa Liman İşletmeleri Federasyonu (FEPORT) üyesidir.

5.10.2.6. DTD-Demir yolu Taşımacılığı Derneği

Demir yolu Taşımacılığı Derneği (DTD), demir yolu ile yılda 3,5 milyon ton yük taşıyan ve demir yolu taşımacılığının payının artırılmasını hedefleyen şirketlerin kurduğu bir dernektir. Dernek; demir yolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demir yolu taşımacılığının payını yükseltmek amacıyla 6 Haziran 2006'da kurulmuştur.

DTD üyeleri, vagon alımı yapmakta, blok tren kullanmakta, yeni taşıma ve operasyon sistemleri konusunda yatırımlar yapmaktadır. Demiryollarında Avrupa'daki yeni yapılanma ve düzenlemeler, Türkiye'de de öngörülen bir hedef olmuştur. DTD, demir yolu taşımacılığının tüm taşıma modları içerisindeki payını artırmayı hedeflemektedir.

DTD, demir yolu taşımacılığının artırılması için demir yolu altyapısı ve işletiminin yeniden yapılanması ve demir yolu kanun ve yönetmeliklerinin AB kriterlerine uyumlu hale getirilmesi çalışmalarını sektörel bir öncelik olarak kabul etmektedir. Derneğin 26 üyesi bulunmaktadır.

5.10.2.7. TND-Türkiye Nakliyeciler Derneği

Türkiye'de nakliye sektörünün örgütlenme çalışması İstanbul merkezli olarak 20. yüzyıl başlarında Sirkeci Yağ İskelesi'nde başlamış, ilk kez kurumsal yapılanması ise 1947 yılında İstanbul'da nakliye hizmeti veren kişilerin girişimi ile Sirkeci'de oluşturulan mahallî çalışmalar ile sürdürülmüştür. 1978 yılında ise Dernek, halen faaliyetlerini sürdürmekte olduğu Zeytinburnu/Ambarlar içerisindeki binasına taşınmıştır.

Derneğe üye olan İstanbul'daki nakliyeciler sitesi içinde ve dışında örgütlü 150'yi aşkın ticari şirket bulunmaktadır. Ulusal taşımacılık politikalarının günün şartlarına göre oluşturulmasına, ilgili tüm özel ve resmi kuruluşlarla yakın temas içinde gereken yasal düzenlemelerin yapılmasına katkıda bulunmayı amaçlayan Derneğin 150 üyesi bulunmaktadır.

5.10.2.8. TR KARID-Türkiye Kargo, Kurye, Lojistik İşletmecileri Derneği

Türkiye'de kargo, kurye işletmecilerinin "Kargo İşletmecileri Derneği (KARID)" ve Kargo İşletmecileri İş adamları Derneği (KIAD) olmak üzere iki dernek halinde yürüttükleri çalışmalar, 2007 yılında tek çatı altında birleştirilmiştir. Adının başına "Türkiye" kelimesinin konulması izninin alınmasından sonra TR KARID-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 standart belirleme faaliyetlerini yürütmek, üyelerin işletme sorunlarını çözecek öneriler geliştirmek ve sunmak, üyeler arasında yardımlaşma ve dayanışmayı sağlamak ve üyelerin hak ve menfaatlerini korumak olarak belirlenmiştir. Derneğin 39 üyesi bulunmaktadır.

5.10.2.9. ARLOD-Araç Lojistikçileri Derneği

Bu dernekler dışında bölgesel olarak kurulmuş bulunan çeşitli dernekler mevcut olup bu derneklerin ölçeklerinin İskenderun Lojistik Konseyi'nde temsil edilemeyecek kadar küçük olması ve yerel çalışmaları nedeniyle çalışmaya dahil edilmemiştir. Yukarıda belirtilen ulusal ölçekli dernekler dışında İskenderun'da kurulacak olan İLK bünyesinde lojistik ile ilgili yerel organizasyonlar da temsil edilecektir.

5.11. Lojistik Fuarı ve Lojistik Kongresi

5.11.1. Amaç

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı", bölgenin bir lojistik üs haline gelmesini amaçlamaktadır. Bir yandan gereken altyapının tamamlanması, lojistik köy ve lojistik merkezlerin kurulması planlanırken, diğer yandan sektörün ihtiyacı olan eğitimin ve tecrübenin de sağlanması gerekmektedir. Uluslararası taşıma koridorlarında yer alacak olan İskenderun için yapılan bu çalışmaların hem yerel, hem ulusal hem de uluslararası pazarda tanıtımının yapılması önemlidir. Bunun sağlanması için bu mastır planın bir bütün haline getirilmesi, markaya dönüştürülmesi ve duyurulması gerekmektedir. Türkiye'de ve Dünyada fuarlar bu amaçla organize edilmektedir. Bu nedenden dolayı, İskenderun ve Osmaniye İlleri Lojistik Mastır Planı'nda hemen başlaması gereken ve geleneksel hale gelmesi söz konusu olan bir fuar çalışması ele alınmıştır. Bu fuar sayesinde bölgede çalışan firmalar, ulusal lojistik kuruluşları hatta küresel lojistik firmalarının fuara ilgi göstermesi sağlanmalıdır. Fuarın uluslararası niteliği olması ve yurt içinde yurt dışında duyurularak ilgi toplaması gereklidir. Fuar çalışmasında amaç bölgenin lojistik konusundaki yatırımlarının tanıtımı, yatırım yapacak firmaların bölge firmaları ile tanışmaları ve iş olanakları yaratılması olacaktır.

Yeni bir iş kolu olan lojistik, akademik bilgilerin endüstri tarafından kullanılması ve operasyonel iş süreçlerinde bu bilginin kullanılabilmesi ile elde edilebilmektedir. Türkiye'de yeni başlayan ancak bölgede henüz gündeme gelmeyen üniversite ile endüstrinin kopukluğu, gelecekte bölgedeki lojistik iş yapma süreçlerinin gelişmesini engelleyecektir. Akademisyenler lojistik sektörü ile temasa geçecekleri bağlantıların kurulamaması nedeniyle, lojistik sektörü ile birlikte çalışamamaktadır. Lojistik sektörünün yöneticileri ise Mustafa Kemal Üniversitesi'ndeki akademisyenlerin ne tür çalışmalar yaptıklarından habersizdir.

Bu Mastır Plan çerçevesinde İskenderun'da düzenlenecek olan İskenderun Lojistik Fuarı'nın devamında bir de İskenderun Lojistik Kongresi'nin düzenlenmesi planlanmaktadır. Fuar sürecince paralel olarak düzenlenecek olan kongrede, uluslararası, ulusal ve bölge akademisyenleri lojistik konusundaki teorik veya pratik çalışmalarını lojistik sektörüne sunacaklardır, göstereceklerdir. Lojistik şirketler de aynı ortamda başarılı projelerini sektöre ve akademisyenlere anlatacaklardır. Bu sayede sektör yöneticileri ile akademisyenler aynı platformda bir araya gelmiş ve tanışmış olacaklar ve hatta ortak proje üretmeleri gündeme gelecektir. Bu yolla üniversitelerde öğrencilere verilecek olan tezlerin lojistik sektörü tarafından desteklenmesi, kaynak yaratılması ve ham bilgi olarak da değerlendirilmesi söz konusu olacaktır.

5.11.2. Lojistik Fuarı

İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı 2012 yılı başında planlanmaktadır. İTSO desteği ile tecrübeli bir fuar organizasyon firması ile 2012 yılının Mart veya Nisan aylarında ilk fuar çalışmasının yapılabileceği düşünülmektedir.

Diğer illerde yapılan fuar çalışmalarındaki aksaklıkları ve eksiklikleri göz önüne alarak İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı 2012 (İULF)'un, şu konular göz önüne alınarak düzenlenmesi yararlı olacaktır:

- Fuar tarihi olarak Mart veya Nisan aylarında herhangi bir Perşembe gününden başlayan ve Pazar günü biten bir program uygundur. Her yıl tekrar edilerek geleneksel hale getirilecek olan Fuar için, logoların belirlenmesi, logoların farklı uygulamalarda kullanılması, şirketlerin web siteleri içinde yer alması, tanıtım dokümanlarında görünür hale getirilmesi ve standardizasyona gidilmesi önemlidir.

- İskenderun Lojistik Danışma Merkezi, bu çalışmaların sahibi olarak devrede olmalıdır. Bu fuardan elde edilecek gelirin bir bölümü öğrenci bursu olarak İLDM'nin yapacağı eğitim destekleme projelerinde kullanılmalıdır.

- Fuara katkı ulusal lojistik derneklerinin ilgisine bağlıdır. Bu nedenle İskenderun Lojistik Konseyi İLK'de fuarın tanıtma, sponsor bulma ve katılımcı davet etme konularında görev yapmalıdır. Fuarın düzenlenmesinde İLK kanalı ile tüm sektör derneklerinin desteklemesi, ernek üyelerinin katılımının teşvik edilmesi, hatta derneklerin ve üyelerinin stant açmalarının sağlanması önemlidir

- Mart veya Nisan ayında düzenlenecek olan fuarın adının "İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı" olması önerilmektedir. "Uluslararası" sözcüğü ile de fuara uluslararası bir içerik kazandırılması ve yabancı firmaların ve kişilerin katılımın teşvik edilmesi söz konusu olacaktır.

- İULF tanıtımı için, yurt dışındaki ticaret ataşeliklerimizden destek alınmalıdır. Yabancı ülkelerdeki organizatör firmaların desteği ile fuarın uluslararası duyurumu sağlanabilecektir. Yabancı konuk katılımı arttıracak işler de planlanmalıdır. Merkezi hükümetin bu tip fuarlara ilgili bir tanıtım fonundan destek sağlanması da ele alınmalıdır. Yabancı ülkelerde basılan ve dağıtılan lojistik dergilerine ilan verilmesi için bu fon kullanılabilecektir.

- İstanbul'da düzenlenen lojistik içerikli fuarlarda görüldüğü gibi; fuara katılacak firmaların kendilerini ve ürünlerini tanıtacakları, kurumsal bilgilerini ve müşterileri ile gerçekleştirdikleri başarı hikâyelerini sunacakları sunuş odaları da unutulmamalıdır. Böylece ziyaretçilerin fuar alanını dışına çıkılmadan, büyük veya küçük gruplar halinde kısa süreli konferanslar veya eğitimler verilmesi de mümkün olacaktır.

- Fuarlarda unutulan konuların biri de, fuar alanına tek başına gelen yabancı konuklar için iş görüşmelerde iletişimi sağlayacak kaliteli tercümanlık hizmetinin verilmemesidir. Fuar katılımcılarının stantlarında genellikle yabancı dil bilen fuar elemanı bulunmakta ancak yeterli olamamaktadır. Fuar işini üstlenecek organizasyon firmasının, saat ücreti karşılığı, yabancı dil bilen fuar elemanları bulundurması ve bunu tanıtım dokümanlarında belirtmesi yararlı olacaktır.

- Fuarların anlamlı, yararlı ve kalıcı olmasına destek verecek olan bir diğer konu da fuar kitapçıklarıdır. Bu kitapçıklarda katılan firmaların kısa tanıtımının verilmesi, firma ürünlerinin bir kaç dilde tanıtımının yapılması, isteyen firmalar için birden çok sayfalı yer ayrılması önemlidir. Bu fuar tanıtım kitapları, fuarın web sitesinde de yer almalıdır.

- Fuar alanında basına ve iş adamlarına çalışma alanı yaratacak basın odası ve business center da unutulmamalıdır. Gerek yerel basının gerek ulusal sektör basınının her an merkezleri ile karşılıklı görüşme yapabileceği görüşme ortamları hazırlanmalıdır. Fuar alanı içinde katılımcıların ve ziyaretçilerin internet bağlantısı ve printerlerden basılı dokuman yani çıktı alma olanakları için bir iş merkezi hizmeti hazırlanmalıdır.

- Fuarın nerede yapılacağı belli değildir. Fuar alanına ulaşımın sağlanması da kolay yolla gerçekleşmelidir. Hatay Havaalanı'ndan misafirleri alacak servisler oluşturulmalıdır. Antakya'dan, Osmaniye'den, Limak Limanı'ndan, küçük sanayi sitelerinden, bazı alışveriş merkezlerinden, şehirlerin ticari şehir merkezlerinden, otogarlardan ve tren istasyonlarından fuar alanına katılımcı ve ziyaretçi taşıyacak işleri bitince geri götürecek, programlı ring seferleri organize edilmelidir. Fuar alanı ile kongrenin yapılacağı tesis aynı yerde olmayacaksa her iki mekan arasında sürekli ring seferler oluşturulmalıdır.

- Fuar organizasyonundan elde edilen gelirin bir

kısmı İLDM tarafından değerlendirilecektir. Bu tutarın, üniversite öğrencilerine ve lojistik konusunda araştırmalar yapan araştırma görevlilerine burs olarak dağıtılması sağlanacaktır.

5.11.3. Dış Ticaret Lojistiği Konferansı 2012

Bu konferansın fuar ile birlikte düzenlenmesindeki amaç, İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı'na katılan katılımcı ve ziyaretçilerin fuar ile aynı tarihte yapılacak olan, bir lojistik konferansından yararlanabilmeleridir. Konferanslar bürokrasiden ve yerel yönetimden destek alamadıkları zaman zayıf geçmektedir. Bu konferans için destek alınacak kuruluşlar şunlardır;

- T.C. Dışişleri Bakanlığı
- T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı
- T.C. Devlet Demiryolları
- T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı
- T.C. Hatay Valiliği
- İskenderun Kaymakamlığı
- Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı
- İskenderun Belediyesi
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- Türk İhracatçılar Meclisi
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
- İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası
- İskenderun Deniz Ticaret Odası
- TUSİAD Türk Sanayicileri ve İş adamları Derneği
- UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği
- UTİKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
- Demir yolu Taşımacılığı Derneği
- İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Araştırmalar Derneği
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
- Mustafa Kemal Üniversitesi
- İzmir Ekonomi Üniversitesi
- İstanbul Üniversitesi
- İstanbul Ticaret Üniversitesi
- Dokuz Eylül Üniversitesi
- Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu

Mastır planda söz edilen Uluslararası Lojistik Konferansı, İskenderun'da yapılacak ilk lojistik konferansı olacaktır. İlk olması nedeniyle, içerik ve konu olarak bir dağınıklık söz konusu olabilir. Konferansın içerik olarak çok basit olmaması ancak fazla akademik özellik taşımaması da göz önüne alınmalıdır. Konferansa yurt dışından ve yurt içinden birçok üst düzey kişinin katılımı sağlanmalıdır.

İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı'nın, İskenderun Uluslararası Fuarı süresince düzenlenmesi ve fuar ile bir bütünlük içinde sinerji yaratılması planlanmıştır. İlgili yılı belirtmek için de isminin sonuna o yılın son iki rakamı eklenmelidir.

Düzenlenecek olan konferans için şu konulara dikkat edilmelidir:

- Konferansın süresi önemlidir. Katılımcıların sayısının yüksek olması ve lojistiğin tüm alanlarında geniş bir şekilde gerçekleştirilmesi için, konferans süresi Fuar ile eşit olarak 4 güne yayılması planlanmaktadır. Fuar açılışının sabah olması sayesinde konferans da öğleden sonra yapılacak olan açılış töreni ile başlatılabilecektir. Fuar ve konferans kapanışları, aynı kapanış töreni ile kapanış gecesi ile bitecektir.

- Konferansın düzenlenmesinden ve organizasyonundan İLDM İskenderun Lojistik Danışma Merkezi sorumlu olmalıdır. İskenderun Mustafa Kemal Üniversitesi de konferansın bir yönden akademik içeriği bulunması sebebiyle organizasyonda yer alacaktır. Konferansta her yıl, lojistik sektörünün konularına ve ihtiyaçlarına uygun bir amaç ile içerik ortaya konmalıdır, Bu içeriği İLDM yaptığı araştırmalarla belirlemeli ve Mustafa Kemal Üniversitesi de önceden belirlenen konu başlıklarına uygun sunumların çağırılmasını ve akademik değerlendirmesini sağlamalıdır.

- Konferansta herhangi bir kâr amacı hedeflenmeyecektir; Konferanstan elde edilecek bir kâr varsa; İLDM tarafından üniversitede okuyan öğrencilere ve lojistik konusunda mastır ve doktora yapan özel çalışacak olan araştırma görevlilerine burs şeklinde aktarılması sağlanacaktır.

- Konferansın başarısı duyurulmasına bağlıdır. Konferansla ilgili duyurunun uluslararası, ulusal ve yerel lojistik sektörüne ve üreticilere duyurusu İLDM tarafından gerçekleşecektir. Her düzeyde akademik dünyaya duyurusu ise Mustafa Kemal Üniversitesi tarafından sağlanacaktır. Konferansa akademik başvuru için gelen bildiriler, Üniversite tarafından değerlendirilecek, bu içeriklerin lojistik sektörüne katkıları belirlenecek ve bildirilerin kabulü kararı buna bağlı olacaktır. Konferans sonunda tüm bildiriler ve yapılan sunumlar bir kitap haline getirilecek ve İLDM tarafından bedeli karşılığında satılarak gelir sağlanacaktır.

- İULK'da işlenecek konuların ana başlıkları aşağıdaki gibi olmalıdır. Her yıl İLDM'nin yapacağı çalışmalarla bu içeriklere yenileri eklenecek veya bazıları içerikten çıkartılabilecektir.

Ulusal ve Yerel Lojistik için ayrı ayrı değerlendirmek üzere;

<u>Taşıma modlarına göre;</u>

- Yurt içi Kara yolu Taşımacılığı
- Yurt içi Demir yolu Taşımacılığı
- Yurt içi Denizyolu Taşımacılığı
- Yurt içi Havayolu Taşımacılığı
- Yurt içi İntermodal Taşımacılık
- Liman İşletmeciliği

Ürün Cinslerine göre;

- Yurt içi Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Yurt içi Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Yurt içi Kargo Taşımacılığı
- Yurt içi Depo İşletmeciliği

Uluslararası Lojistik için;

Taşıma modlarına göre;

- Uluslararası Kara yolu Taşımacılığı
- Uluslararası Taşıma Koridorları
- Uluslararası Demir yolu Taşımacılığı
- Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
- Uluslararası İntermodal Taşımacılık
- Uluslararası Liman İşletmeciliği
- Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı
- Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

Ürün cinslerine göre;

- Uluslararası Tehlikeli Madde Taşımacılığı
- Uluslararası Soğuk Zincir Taşımacılığı
- Uluslararası Kargo Taşımacılığı
- Uluslararası Depo İşletmeciliği
- Uluslararası İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesiler ve Lojistik Merkezler
- Lojistikte Yeni Teknolojiler

Destek sektörleri olarak;

- Lojistik Ekipmanlar ve kullanımları
- Lojistik Bilgi Sistemleri
- İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgeleri ve Lojistik Merkezler
- Lojistikte İnsan Kaynakları
- Lojistik Eğitimi
- Gümrükleme

Verimliliğin ve katılımın artırılması amacıyla Konferansta bildiriler ve sunumlar hem İngilizce hem Türkçe olarak hazırlanacaktır. İngilizce düzenlenmiş bildiriler Türk katılımcılardan alınmışsa iki dilde alınacaktır. Yabancı katılımcıların yaptığı bildiri ve sunumlar da üniversite tarafından Türkçeye çevrilecek ve konferans kitabına her iki dilde de konulacaktır. Konferansın bölgeye katkısının artırılması için, başlığı Türkiye ve İskenderun Bölgesi olan panellere de yer verilecektir. Bu panellerin çözümleri ve deşifreleri yapılacak, panelistlerin onayını takiben konferans kitabında yer alacaktır.

Uluslararası konferanslara ilgi, konferans süresinde yapılan işyeri gezileri ile de artırılabilecektir. Yabancı ve ulusal katılımcılar, inşşatı başlamış ise Limak İskenderun Limanı ve proje yeri seçilmişse İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi gezileri düzenlenecektir. Bu ziyaretlerde eğitim merkezinde sunumlar yapılacak, tesisleri tanıtıcı dokümanlar verilecektir.

SONUÇ

İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı ve bu çalışma ile aynı zamanda yapılacak olan İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı, bölgenin lojistik konusundaki gelişme planını açıklayacak en önemli çalışmadır. Bu ikiz çalışma ile uluslararası ve ulusal lojistik tecrübesi hem akademik hem de sektörel olarak İskenderun'a getirecek ve İskenderun'da çalışan lojistik sektörü firma ve çalışanları için değerli bir kaynak olacaktır. Fuar ve Kongre sırasında yapılacak görüşmelerle yeni işbirlikleri ve sinerji yaratılacaktır. İskenderun'un lojistik sektöründeki gelişmesini ortaya koyacak olan bu çalışmalar İskenderun'un lojistik sektöründe bir marka olarak görülmesine fırsat yaratacaktır.

5.12. Eylem Planı

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı" çerçevesinde, İskenderun lojistik merkez olarak öne çıkmaktadır. Hem demir yolu bağlantısı hem de limanlar ve iskeleler ile olan bağlantısı kara yolu nedeniyle İskenderun lojistik köyün kurulmasına en uygun lokasyon olarak görülmektedir. Bu karardan dolayı lojistik mastır plan öncelikli olarak İskenderun'da yapılacak çalışmaları kapsamaktadır. İskenderun demir yolu altyapısının avantajı, kapasitesi ve iş potansiyeli, yüksek imanlara ve iskelelere sahip olması, Akdeniz'in en doğu ucundaki coğrafi yerleşimi, bu noktadan Ortadoğu ve Asya'ya bağlantı kurulabilmesi, bölgede önemli ölçekte bir sanayinin olması ve ekonominin gelişmiş olması nedeniyle lojistiğin destek sağlayacağı en uygun lokasyon olarak ortaya çıkmaktadır. Mastır Plan kapsamında bulunan Antakya ve Osmaniye illeri, ilintili olarak inşa edilecek lojistik merkezlerden İskenderun'da oluşacak lojistik potansiyele destek olacak ve burada yapılan yatırımlardan destek alarak bölgelerindeki yatırımlara destek vereceklerdir.

5.12.1.Gelecek 1 Yıl İçinde Kısa Dönem İş Planı

Projenin uygulamaya koyulması için bölgesel uyanış ve bilinçlendirme çalışmasının başlaması gerekmektedir. Bu çalışma öncelikle "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı"nın basın ve kamuoyu ile paylaşılması şeklinde olmalıdır. Bölgede başlayan lojistik sektörü merak ve ilgisi zaman kaybedilmeden işlenmelidir. Okullarda verilecek olan seminerlerle, Ticaret ve Sanayi Odalarında düzenlenecek konferanslarla, basın toplantılarıyla, yurt içi lojistik merkez gezileriyle tanıtım süreci başlatılacaktır.

Mastır Plan'ın temelinde lojistik köy ve lojistik merkezler yatmaktadır. Bu altyapı üzerine mastır plan oturtulmuştur. Çalışmaların başlangıcında henüz yer seçimi yapılmadan, müteşebbis heyet oluşturulmadan bölge üst düzey yetkililerinin bundan önce Mersin Lojistik Köyü çalışmasında olduğu ve şimdi de Samsun lojistik köy çalışmasında planlandığı gibi İtalya veya Almanya'da bulunan lojistik köy ve merkezleri ziyaret etmeleri gerekmektedir.

Müteşebbis heyette yer alacak olan kurum temsilcilerinin yurt dışında bu tesisleri görmesi işleri hızlandırıcı bir etki yaratacaktır. Bu sürecin ardından yapılacak işlem, yer seçiminin sonuçlanmasıdır. Yer seçimi için yer seçim komitesinin kurulması, seçim kriterlerinin belirlenmesi ve yerin onaylanması gerekmektedir. İmar planlarında gerekirse plan değişikliği yapılması da gündeme gelecektir. Bu adımların sonucunda, Müteşebbis Heyetin oluşturulması ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına başvuru işlemlerinin başlatılması gündeme gelecektir. Bu konuda Sayın Valilerimizin başkanlığında, Ticaret ve Sanayi odalarının sorumluğunda, yakın OSB'lerin desteğiyle başvuru ve onay prosedürü gerçekleşmelidir.

Bölgede lojistiğin gelişmesine destek olacak İskenderun Lojistik Danışma Merkezi'nin de kuruluş çalışmaları başlatılmalıdır. Lojistik köy ve merkezlerde yer almak isteyecek kişi ve kuruluşlara desteği bu danışma merkezi sağlayacaktır. Danışma Merkezi'nin çalışmaları için dışarıdan bir danışmanlık hizmeti alınmasında zorunluluk vardır. Aynı danışmanlık çerçevesinde 2012 yılı Mart veya Nisan aylarında gerçekleşmesi önerilen İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı ve İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı da gündeme getirilmeli ve çalışmalara başlanılmalıdır. Danışmanlık, aynı çerçevede İskenderun Lojistik Konsey çalışmalarını da organize etmeli ve sektör derneklerinin proje içinde yer alarak projeye destek vermeleri sağlanmalıdır.

Bu çalışma için Antakya Ticaret ve Sanayi Odası'nın, İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası'nın, Deniz Ticaret Odası'nın, Osmaniye Ticaret ve Sanayi Odası'nın, her üç organize Sanayi Bölgesi'nin, her üç Belediyenin, Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı'nın ve Valiliklerin oluşturacağı bir platformun devreye girmesi önerilmektedir. Koordinasyonun danışman tarafından yapılacağı bu çalışmada müteşebbis heyette bulunacak olan kurumların da desteği ile projenin kısa dönem adımları atılabilecektir. Gelecek 2 yıl içinde yapılacak çalışmalarla ilgili zamanlama tablosu aşağıda verilmiştir. Projenin ilerleme hızına ve bürokratik destek ve yavaşlatılmalara karşı opsiyonlu olması gerekmektedir.

<u>İskenderun Lojistik Köyü İçin;</u>

2012 Yılı Ocak ve Şubat Ayları

1- Lojistik Mastır Plan Platformunun Oluşturulması

a. Danışman seçimi
b. Eylem planı hazırlanması
c. İş bölümü yapılması
d. Mastır Planın lansman çalışması

e. Yurt dışı Lojistik Köy ziyareti

2- Proje Görüşmelerinin Yapılması

a. Hatay Valiliği
b. İskenderun Belediye Başkanlığı
c. TCDD Adana Bölge Müdürlüğü
d. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara
e. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara
f. TCDD Genel Müdürlüğü, Ankara
g. Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara

2012 Yılı Mart Ayı Sonrası

3- Yer Seçim Komitesinin Oluşturulması

a. Yer seçim çalışması yapılması
b. İmar plan değişikliği
c. Yatırımcılarla ön talep toplanması

4- Müteşebbis Heyet Kurulması ve Bakanlık Başvurusu

a. Üyelerin seçimi ve ilk toplantı düzenlenmesi
b. Müteşebbis heyet yurt dışı ziyareti
c. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı başvurusunun hazırlanması
d. Bakanlık onayının alınması

5- Lojistik Fuar ve Kongre düzenlenmesi

a. İskenderun Uluslararası Lojistik Fuarı düzenlenmesi
b. İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı düzenlenmesi

6- İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Kuruluşu

a. Yönetim Kurulu ve Bölge Müdürlüğü kadrolaşması
b. Fizibilite hazırlığı
c. Topografik Haritaların hazırlanması
d. Avan Projenin hazırlanması
e. Şartnamelerin hazırlanması
f. Yatırımcılarla görüşmelerin yapılması
g. Yurt dışından yatırımcı davet edilmesi

7- İskenderun Lojistik Danışma Merkezinin Kurulması

a. İş planının hazırlanması
b. Ekibin belirlenmesi
c. Çalışmaların başlanması

8- İskenderun Lojistik Konseyinin Kurulması

a. Yetkilerin belirlenmesi
b. Toplantıların başlatılması

Bu dönem içinde yapılacak harcamalarla ilgili tahmini bütçe aşağıda verilmiştir. Bütçe 2012 yılı sonuna kadar yapılacak harcamaları kapsamaktadır. Rakamlar dolar olarak tahmin edilmiştir.

	Harcama Kalemi	Tutarı ($)
1	Danışmanlık bedeli 2 uzman	42.000
2	Ankara görüşmeleri	5.000
3	Bakanlık başvurusu harcamaları	20.000
4	Başvuru proje koordinasyon harcaması	24.000
5	Sekretarya harcamaları	9.000
6	Yurt dışı Lojistik Köy ziyareti	5.000
7	Yurt dışından davet edilenleri ağırlama	1.000
8	Yatırımcılara konferans düzenlenmesi	1.000
9	Müteşebbis heyet Lojistik Köy ziyareti	5.000
10	Başvuru dokümanları hazırlığı	50.000
11	Lojistik Fuarı çalışması	10.000
12	Pazar talep araştırması	40.000
13	Avan Projelerin hazırlanması	30.000
14	Ekonomik Fizibilite Yatırım İşletme Raporu	40.000
15	Tanıtım ve Pazarlama Raporu	20.000
16	Tanıtım materyalleri hazırlığı	10.000
17	İskenderun Uluslararası Lojistik Konferansı	10.000
18	Diğer harcamalar	20.000
	Toplam	**342.000**

Bu plan çerçevesinde yapılacak çalışmalar ile İskenderun Bölgesinde Lojistik Mastır Plan kapsamındaki çalışmalar hayata geçirilebilecektir. Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri de benzer bir süreç içinde gerçekleşecektir. Her iki Lojistik Merkezi için geçerli olmak üzere kısa dönem yapılacak çalışmaların programı ve tahmini bütçeleri aşağıda sunulmuştur. İçeriklerinin darlığı nedeniyle Lojistik Danışma Merkezi, Lojistik Konsey, Uluslararası Lojistik Fuarı ve Uluslararası Lojistik Konferansı çalışmaları Osmaniye ve Antakya Lojistik merkezleri için yapılmayacaktır. Bu merkezler İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile birlikte yapılacak çalışmalara eşlik edecektir.

Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri İçin;

2012 Yılı Ocak ve Şubat Ayları

1- Lojistik Mastır Plan Platformu'nun oluşturulması

a. Danışman seçimi
b. Eylem planı hazırlanması
c. İş bölümü yapılması
d. Mastır Planın lansman çalışması
e. Yurt dışı Lojistik Köy ziyareti (İskenderun Grubu ile ortak ziyaret)

2- Proje Görüşmelerinin yapılması

a. Osmaniye ve Hatay Valiliği
b. Antakya, Osmaniye Belediye Başkanlıkları
c. TCDD Adana Bölge Müdürlüğü
d. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara
e. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara
f. TCDD Genel Müdürlüğü, Ankara

g. Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara

2012 Yılı Mart Ayı Sonrası

3- Yer Seçim Komitesinin oluşturulması

a. Yer seçim çalışması yapılması
b. İmar plan değişikliği
c. Yatırımcılarla ön talep toplanması

4- Müteşebbis Heyet Kurulması ve Bakanlık başvurusu

a. Üyelerin seçimi ve ilk toplantı düzenlenmesi
b. Müteşebbis heyet yurt dışı ziyareti (İskenderun Grubu ile ortak ziyaret)
c. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı başvurusunun hazırlanması
d. Bakanlık onayının alınması

5- Antakya ve Osmaniye İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgeleri Kuruluşu

a. Yönetim Kurulu ve Bölge Müdürlüğü kadrolaşması
b. Fizibilite hazırlığı
c. Topografik Haritaların hazırlanması
d. Avan Projenin hazırlanması
e. Şartnamelerin hazırlanması
f. Yatırımcılarla görüşmelerin yapılması
g. Yurt dışından yatırımcı davet edilmesi

Bu dönem içinde yapılacak harcamalarla ilgili tahmini bütçe aşağıda verilmiştir. Bütçede yer alan bazı kalemler İskenderun Lojistik Köyü projesinde yer aldığı için Osmaniye ve Antakya yatırım planlarına eklenmemiştir. Bütçe, 2012 yılı sonuna kadar yapılacak harcamaları kapsamaktadır. Her bir lojistik merkez için planlanan harcama bütçesi olup tutarlar dolar olarak tahmin edilmiştir.

	Harcama Kalemi	Tutarı ($)
1	Danışmanlık bedeli 2 uzman	(İskenderun kapsamında değerlendirilecektir)
2	Ankara görüşmeleri	5.000
3	Bakanlık Başvurusu harcamaları	20.000
4	Başvuru Proje koordinasyon harcaması	24.000
5	Sekreterya harcamaları	9.000
6	Yurt dışı Lojistik Köy ziyareti	5.000
7	Yurt dışından davet edilenleri ağırlama	1.000
8	Yatırımcılara konferans düzenlenmesi	1.000
9	Müteşebbis Heyet Lojistik Köy ziyareti	5.000
10	Başvuru dokümanları hazırlığı	50.000
11	Pazar talep araştırması	40.000
12	Avan Projelerin hazırlanması	30.000
13	Ekonomik Fizibilite yatırım işletme raporu	40.000
14	Tanıtım ve pazarlama raporu	20.000
15	Tanıtım materyalleri hazırlığı	10.000
16	Diğer harcamalar	20.000
	Toplam	**280.000**

Bu takvim içerisinde yapılması gereken çalışmalar yerel yetkililerden oluşturulacak bir platform ile danışmanlar tarafından yönlendirilecek bir koordinasyon grubu eşliğinde proje hayata geçirilecektir. Seçilecek yerin özelliğine göre farklı eylem planları oluşturulabilir. Ön görülenler yol gösterme niteliğinde olup, her bir operasyon için eylem planları koordinasyon grubu ve danışmanlarla birlikte hazırlanmalıdır.

5.12.2. Gelecek 2-5 Yıl İçinde Orta Vade İş Planı

Kısa dönem çalışmalarda öncelikle bölgede lojistik konusunda bilinirliğin artırılması hedeflenmiştir. Gerek İskenderun Lojistik Köyü veya Osmaniye ve Antakya Lojistik Merkezleri için 2012 yılından itibaren Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı izinlerinin alınması ve buna paralel arazi alımı ve inşaat alt yapı çalışmalarının başlatılması planlanmaktadır. Bu çalışmaya başlangıç olmak üzere, önceki dönemde kısa vadede ön taleplerin toplanması ve bu taleplerin bir talep sözleşmesine bağlanması sağlanacaktır. Orta vadede 2-5 yıl sürecinde ise yapılacak çalışma arazilerin talep sahiplerine 22 Ağustos 2009 Tarih 27327 sayılı OSB Uygulama Yönetmeli'ğine göre ön satışının gerçekleşmesidir. Firmalara, İskenderun için 10.000 m^2 lik Antakya ve Osmaniye için 5.000 m^2 lik parseller tahsis edilecektir. Tüm üç tesiste geçerli olmak üzere projelendirilen ödeme planı şu şekildedir:

Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde uygulandığı gibi ön sözleşme bedelsiz imzalanmaktadır. OSB'nin kuruluş onayından sonraki dönemde taleplerin toplanma aşamasında, talep sözleşmesinin imzalanmasında depolama için kullanılacak alanların maliyetinin %25'i peşin olarak tahsil edilecektir. Geriye kalan tutar 2 yıl içinde aylık eşit ödemelerle tahsil edilecektir. Kredi kullanılmışsa, ödemeler yatırımcı tarafından bankalara yapılacaktır. Arazi teslimi için ön görülen süre ön taleplerin peşinatının alınmasını takiben 1 yıldır. 2013 yılı başında araziler alt yapıları tamamlanmış olarak teslim edilecek ve firmalardan bu araziler içine tahsis edilen arazinin minimum %25'i ile maksimum %50'si arasında bir depolama tesisi yapması istenecektir. Yatırımcılardan, projeleri OSB yönetimi tarafından onaylanmış olan depolama tesisleri kurmaları için taahhüt alınacaktır. Bu süre içinde tesisini kuramayan yatırımcıların parselleri OSB yönetimi tarafından geri alınacak ve yeni yatırımcılara satılacaktır. Bu projede amaç 2014 yılı sonunda tüm yatırımların tamamlanması ve tesislerin tam kapasite ile faaliyete geçmesinin sağlanmasıdır. Kanun gereği tahsis edilen arazilerin kesin tapuları depo inşaatlarının tamamlanmasının ve işletme ruhsatlarının verilmesinden sonra yapılacaktır.

İskenderun ve Osmaniye İhtisas Lojistik OSB'leri içinde inşa edilecek olan demir yolu terminali için

TCDD ile temasa geçilecektir. Demir yolunun bu tesislere getirilmesi TCDD tarafından yapılacak olup yatırım bedeli bütçelere ilave edilmemiştir. TCDD belli bir iş potansiyelinin garanti edilmesi ile bu hattı kendi olanakları ile yapmaktadır. Tesis içindeki istasyonun işletmesinin TCDD tarafından yapılması koşuluyla karşılıksız katkı istenecektir. Bu konuda hazırlanacak olan fizibilite çalışması sonunda demir yolu yük kapasitesi ortaya çıkacak ve tesise demir yolu hattının çekilmesi için yeterli kapasite olduğu görülecektir. Tesis içindeki vagon-konteynır-kamyon intermodal çalışması, dökme ve proje yük aktarma istasyonunun inşası, istenilen depolara depo arkalarından demir yolunun kılçıklarla bağlanması TCDD tarafından sağlanacaktır. Bu amaçla kullanılan arazinin bedeli de mülkiyeti TCDD ye ait olmak üzere TCDD tarafından OSB'ye ödenecektir. Bu tesisin de ana yatırıma paralel olarak 2014 sonunda tamamlanmış olması planlanmaktadır.

Orta dönemde planlanması gereken bir diğer konu da tesisler içinde bulunan konteynır stoklama ve elleçleme tesisidir. Bu tesis de yap-işlet-devret sistemi ile hayata geçirilecektir. Konteynır terminalinin arazisi bedelsiz, aylık kira karşılığında verilecektir. Talep sahipleri, ihale usulü ile yerin aylık kirasını ödeyip, tesisin alt yapısını yapıp pazarlık edilecek süre için kullanacaklardır. Hizmetin önceden belirlenecek fiyatlar çerçevesinde sağlanması istenecektir. İşletmeciler bu tesisleri işletecekler ve tüm yatırımcılara, depo sahiplerine boş ve dolu konteynır stoklama hizmeti vereceklerdir. İhale karşılığında belirlenen devir süresi sonunda, konteynır stok alanı aylık kira usulü ile yeni işletmecisine daha yüksek bir kira bedeli ile ihale edilecektir.

2-5 yıl süre içinde yapılacak bir diğer çalışma da, ILOSB bünyesi içinde inşa edilecek olan TIR parklarıdır. Bu tesis de konteynır stok alanları gibi yukarıda belirlenen sistem çerçevesinde geliştirilecektir. Bu tesisin özel sektörce kurulması, işletmesi ve ihale edilen süre sonunda OSB'ye devretmesi söz konusu olacaktır. İşletmeci araziye kira ödeyecek, arazinin altyapısını hazırlayacak, zemin kaplamasını, giriş çıkış kapılarını ve güvenlik sistemlerini yerine getirecektir. Bu tesise giren araçlardan ayrıca kısmi bir park ücreti alınacak ve OSB gelirleri içinde değerlendirilecektir. Sözleşme süresi sonunda park alanı OSB tarafından işletilebileceği gibi yeninden kiralanması da mümkün olacaktır.

Kurulacak olan İskenderun Lojistik Köyünün veya Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezlerinin içinde çalışacak kişiler, ziyaretçiler, sürücüler için bir sosyal tesisi olması zorunluluktur. Merkezde yerleşecek olan sosyal tesisler içinde yer alacak olan çeşitli satış mağazaları, bankalar, taşımacılık ve forwarder ofisleri, yemek salonları, restoranlar, kahve salonları, büfeler, işletme tarafından inşa edilecek ve talep sahiplerine ihale yolu ile aylık kiralama bedeliyle kiralanacaktır. Kamusal hizmet vermesi gereken mescit, jandarma binası, gümrük binası, sağlık birimi, eğitim salonu, tasfiye istasyonları, giriş çıkış kapıları gibi bina ve tesisler ise İLOSB'ler tarafından inşa edilecek ve herkesin kullanımına kiralama yöntemi ile açılacaktır. Tesis içinde gece konaklamak ihtiyacı duyan kişiler için 1 adet konaklama tesisi planlanmıştır. Bu tesis de yap-işlet-devret usulü ile yatırımcılar tarafından inşa edilerek kullanıma çıkartılacaktır.

Yine orta dönemde planlanması gereken bir diğer konu da OSB içinde yer alan tesisler ve firmalar için ulaşım, güvenlik temizlik hizmetlerini temin etmektir. Bu konuda da ihale ile verilmek üzere hizmetin OSB yönetimince temin edilmesi ve firmalara gün/m^2 hesabıyla satışı söz konusu olacaktır. Firmalar bu hizmetleri m^2'leri veya çalışanları başı esasına göre paylaşmak üzere bir işletme bedeli ödeyerek satın alacaklardır

5.12.3. 5-20 Yıllık Uzun Dönem İş Planı

Projeye göre tesis, üçüncü yılda işletmeye girmiş olacaktır. Kapasitenin artışına ve oluşacak talebe göre beşinci yıldan sonra büyüme ve tevzi talepleri başlayacaktır. Öngörülen büyüme senaryosu, her 5 yılda bir 2. 3. ve 4. etap genişleme projelerinin devreye alınmasıdır. İleride yatırımların kolaylaştırılması amacıyla projenin başında kurulmuş olan TIR parkı, demir yolu aktarma istasyonu, konteynır stok alanı ve sosyal tesisler gibi birimler başlangıçta büyük tutulmuş ve ileride olacak talep artışını karşılayacak seviyede artan kapasiteye yetecek ölçekte inşa edilmiş olacaktır. Böylece büyüme projelerinde dışa doğru alanlarda sadece yeni depoların depo inşa edilmesiyle oluşacak yeni tesisler konusu olacak ve mevcut yapıyı zorlamadan devreye alınabileceklerdir. Her dönem için arazinin artış değerine paralel olarak yeni parsel satışları bir önceki dönemden daha yüksek bedellerle satılacaktır. Bu mastır planda yapılan ön fizibilite çalışması, gelecek 20 yılı aşan talebe göre yapılmıştır. Her şeye rağmen bu süre sonunda da birçok talebin oluşması beklenmektedir. Bu nedenle ileride olabilecek talepler için de planlamalarda ilave yedek alan öngörülmektedir.

SONUÇLAR

Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye illerini içine alan TR63 Bölgesi'nin gelişmesinde desteklenecek sektörler içinde lojistik sektörü de yer almaktadır. Lojistiğin, bölge kalkınmasında bir kaldıraç olarak kullanılması ancak bölgenin bir lojistik üs olmasına bağlıdır. Bu rapor, Hatay ve Osmaniye illerinde lojistik sektörünün gelişerek bölgeye, komşu illere, Güney Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin ekonomik gelişmesinde bir destek olması, bölgeden geçecek uluslararası yüklerin intermodal taşıma fırsatına kavuşması amacıyla yapılacak çalışmaları kapsayan ***"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı"*** dır.

Mastır Planlar bugünün mevcut durumunu ortaya koyan, stratejiler çerçevesinde gelecekte ulaşılması istenen hedefleri belirleyen ve bu hedeflere ulaşılacak yolu çizen çalışmalardır. Bu Mastır Plan'a temel olan başlık, İskenderun'da inşa edilmesi önerilen İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin alternatiflerinin incelenerek, projeye üs olabilecek alternatif lokasyonların belirlenmesi ve daha ötesinde bu lokasyonların her biri için fayda-maliyet analizlerinin yapılmasıdır. Mastır Plan, belirlenen alternatiflere inşa edilecek olan Lojistik Köy'ün en uygun lokasyonlar arasından seçimine yardımcı olmaktadır. Yer alternatiflerin belirlenmesi amacıyla, yerel yönetimlerle ilgisi olan sektör kuruluşları yetkilileri ile İskenderun'daki lojistik sektörü ve taşımacılık şirketlerinde çalışan, görev yapan kuruluşların üst düzey temsilcileri ile bire bir veya grup halinde görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler sonucunda 5 adet farklı lokasyon ile ilgili olasılıklar belirlenmiştir. Bu raporun 5. bölümünde bu farklı alternatifler incelenmiştir.

Araziler için yapılan değerlendirmeler, gelecek 20 yıllık ihtiyaç göz önüne alınarak yapılmıştır. Lojistik köyün planlanandan hızlı büyümesi ihtimaline karşılık veya daha uzun süre kullanımı alternatifine karşılık olmak üzere ölçeği büyütülmüş ve 20 yıl sonrasındaki ihtiyacı da karşılayabilecek ilave bir büyüme planı belirlenmiştir. Yatırımın zamana yayılmış ve kademeli olarak gerçekleşmesi planlamıştır. Satın alınacak araziler içinde hazine arazileri bulunması öne alınmıştır. Satın almanın ve arazinin alt yapısının İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi yönetimi tarafından karşılanması, inşaatların yapılması ve m^2 üzerinden satışı ile yatırımcıların ihtiyaçlarının karşılanacağı ön görülmüştür.

İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin, hazırlanan Mastır Plan'da belirtildiği gibi, Türkiye'deki kanun ve yönetmelikler çerçevesinde 12.04.200 tarih ve 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'na ve 22 Ağustos 2009 tarih 27327 sayılı yönetmeliğine uygun olarak planlanması, inşa edilmesi ve yönetimi planlanmıştır. Bu planın daha rasyonel olması, ancak ilgili yönetmeliğin uygulanması sırasında netleşecektir. Türkiye'de Mersin İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin yeteri kadar hızlı ilerlememesinin arkasında yatan hazırlıksız davranma, uygulama tecrübesinin olmaması gibi nedenlerin İskenderun için oluşmayacağı düşünülmektedir.

Bölgede ekonomiye, tarıma ve sanayiye destek vermesi planlanan, İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin ve bütününde Lojistik Mastır Plan'ın katma değer yaratabilmesi, öncellikle tesis içinde verilecek olan hizmetlerin eksiksiz, kaliteli ve ekonomik olmasına bağlıdır. Başarı, İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin bu bölgede kurulmuş bulunan veya kurulacak olan lojistik odaklarla da uyum içinde çalışmasına ve karşılıklı olarak işbirliği yaratılmasına bağlıdır.

Bölgede lojistiğin kalkınmaya destek olacak bir sektör olarak yapılanması öncelikle İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulmasına ve iş potansiyeli kazanmasına bağlıdır. Ardından, İİLOSB İskenderun Limak Limanı'yla, İskenderun Demir Çelik Limanı'yla, OSB iskeleleri ile Antakya Lojistik Merkezi ve Osmaniye Lojistik Merkezi ile işbirliği içinde katma değer yaratacak bir şekilde çalışmak durumundadır. İskenderun'da bulunan tüm liman ve iskeleler, özellikle Limak Limanı, İskenderun'un bir lojistik üs olabilmesi için en büyük fırsata sahip olan bir lojistik odaktır. Bu nedenle "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Plan" çalışmasının bir kısmı, İskenderun Limak Limanı'nın ihtiyaçlarının karşılanması ve İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi ile katma değer üretilmesine ayrılmıştır. Her iki odağın birbirlerini destekleyecek bir uyum içinde çalışmasının sağlanması için Limak Limanı gelişim stratejisi önemlidir. İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin başarılı olması için, Limak Limanın'ın uluslararası taşıma koridorlarında yer almakta olduğunun anlaşılması ve kabullenilmesi gerekmektedir. Limak Limanı, uluslararası yük transit limanı olma yolunda ilerleme kararı vermiştir ve bunun sağlanması da ancak Liman alanı ve yakın çevresi içinde verilecek olan hizmetlerin hızlı, diğer rakip limanlara göre ekonomik, kaliteli ve verimli olmasına bağlıdır. Bunların tümü potansiyelin artma şansına tabidir ve bu raporda yazılanların gerçekleşmesi ile limanda elleçlenecek olan mal miktarının artırılması söz konusu olacaktır.

İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin, Hatay ve Osmaniye illerindeki ekonomiye de destek vermesi kaçınılmazdır. İskenderun Organize Sanayi Bölgesi bünyesinde lojistik süreçte kullanılan araçların park edileceği, demir yolu ile gelen ve gidecek vagonların elleçlemeleri yapabileceği unutulmamalıdır. Lojistik Köyün bölgeye katkısı olacağı kadar diğer Organize Sanayi Bölgelerinin de Lojistik Köye büyük bir destek vereceği bellidir. Lojistik Köyün OSB'lere yakın olması, kısa bir mesafe için taşınabilme avantajı yaratması, demir yolu ile birbirlerine bağlantısı olması, değerini artırmaktadır. Bölgede artık doyma seviyesine ulaşan yatırımcılar için Organize Sanayi Bölgelerinin ihtiyacı olan hammaddelerin deniz veya demir yolu ile taşınarak İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nde stoklanması planlanmaktadır. Tersine bir operasyonla ise bu bölgede üretilen endüstri, tarım, KOBİ üretimleri ürünlerin depolanması gerekmektedir. Bu ürünlerin Lojistik Köye kara, deniz ve demir yolu ile taşınmasını sağlamak gerekmektedir. Müşteri isteklerine göre boş konteynırların iç piyasa mal çıkışı veya dış piyasa için doldurmasını yapmak gerekmektedir. Diğer bir gelir kapısı da boş konteynırları stoklamak gibi hizmetlerin yerine getirilmesidir.

Yapılan Mastır Plan'ın amacı lojistiğin Hatay ve Osmaniye illeri ekonomisi için bir gelişme unsuru olmasıdır. Bu da ancak bölge illerinde çalışan şirketlerin hem küresel, hem de ulusal rakipleri karşısında güçlenmeleri ve büyümeleri ile gerçekleşebilecektir. Bu büyüme lojistiğin bilinçli olarak kullanımına bağlıdır ve öğrenilmesi gerekmektedir. Lojistiğin yeni bir sektör olması, milli eğitim müfredatında henüz etkin bir şekilde yer almamış olması söz konusudur. Eğitimin yetersiz olmasından dolayı sektör, eleman ihtiyaçlarını diğer rakip şirketlerde yetişen elemanları kendi kadrosuna alarak karşılamaktadır. Oysaki bir sektörün gelişmesi için akademik eğitimin gerekliliği şarttır. Bunun sağlanması için önerilen akademik plan da çalışmaya eklenmiştir.

Mastır Plan'ın "Mevcut Durum" bölümündeki araştırmalar, lojistiğin Hatay ve Osmaniye illerinde bilinmediğini ortaya koymaktadır. Sektörün yaratılması, kurulması ve katma değer yaratması için lojistik sektörünün sürekli olarak gündemde kalması, sektöre olan ilginin artması, konuşulur hale gelmesi, ortak sektörel bilginin yaygınlaşması ve herkesin kullanımına destek verecek bir Lojistik Danışma Merkezi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Sektörel bilgi ile akademik bilgiyi birleştirerek daha bağımsız çalışacak, bölgede lojistiği destekleyecek, çevre illere yayacak sektördeki bilgi seviyesini yükseltecek bir yapılanma planlanmıştır. İskenderun Lojistik Danışma Merkezi (İLDM) de bu amaçla mercek altına alınmıştır.

Tedarik zinciri içerisinde lojistik hizmetlerinin birleştirilmesi ve bir kapıdan diğer kapıya tüm operasyonlardan sorumlu olmak, ancak farklı operasyonu yapan kuruluşlar arasında kurulacak olan işbirliği ile sağlanmaktadır. Mastır Plan, bu eksikliği de gündeme getirmiştir; Türkiye'de birbirinden farklı lojistik hizmetlerin verildiği, farklı, hatta kimi yerde rakip dernekler arasında işbirliğini sağlamak gerekmektedir. Lojistik farklı hizmetlerin birleştiği bir sektör haline getirilmelidir ve bu da sektörde görev yapan derneklerin yerel temsilcilerinin oluşturacağı bir konseyin kurulması ile mümkündür. Bölgede oluşacak her türlü talebin çözümünde farklı dernekler arasında doğacak görüş ayrılığı çözüme zarar verebilmektedir. Dernek görüşleri arasında, ortak akıl yaratılarak birliktelik sağlanarak çözüme dönük fayda yaratması amacıyla İskenderun Lojistik Konseyi kurulacaktır. Bu konseyin kuruluş gerekçesi, nasıl ve kimler tarafından kurulacağı ve çalışma esasları da bu çalışma içinde yer almaktadır.

Hazırlanan Mastır Plan'ın son bölümünde, İskenderun'da her yıl geleneksel olarak düzenlenecek Uluslararası Lojistik Fuarı ve Uluslararası Lojistik Kongresi'nin 2012 yılının Mart veya Nisan aylarında başlatılması önerilmiştir. Daha sonra geleneksel hale getirilmesi planlanmaktadır. Uluslararası ve ulusal lojistik bilgi ve tecrübenin yerel lojistik sektörüne aktarılması gerekmektedir. Ortak düzenlenecek fuar ve kongre ikilisi, Mustafa Kemal Üniversitesi'ndeki akademik bilgi birikimi ile lojistik sektörünü bir araya getirecek, hizmet almak isteyen yabancı müşterilerin ve bölgede yer almak isteyen yatırımcının ilişki kurmasını kolaylaştıracak, stratejik iş birliklerine olanak sağlayacaktır. Uluslararası Lojistik Fuarı ve Uluslararası Lojistik Kongresi'nin çalışma usulleri de, Mastır Plan'da yeni bir bölüm olarak yer almıştır.

Bu çalışmanın amacı, Hatay ve Osmaniye illerinde İskenderun'da yapılacak olan yatırımla, uluslararası taşıma koridorlarında bir üs olabilecek altyapının planlanmasıdır. Bu Mastır Plan; İskenderun, Antakya ve Osmaniye'deki lojistik alt ve üstyapısının nasıl olacağını ve kuruluş yöntemlerini içermektedir. Bu çalışmanın amacı, daha sonra hazırlanacak fizibilitelere ve yatırım planlarına uygun olarak İskenderun İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi'nin, Antakya Lojistik Destek Merkezi'nin ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezi'nin, ortak çalışması ile sinerji ve işbirliği yaratacak şekilde bölgedeki lojistik odaklarla birlikte çalışmasıdır. Bölgede lojistiğin gelişmesi için gereken kamu ve özel sektör desteği ile lojistiğin, bölge ekonomisinin gelişmesine büyük destek olacağı düşünülmektedir.

(Footnotes)

1 Kaynak: tuik.gov.tr/ias/ias.html İstatistik Araştırma sempozyumu(İAS)

NOT

NOT

NOT

LOJİSTİK MASTIR PLANI

2010-2023

T.C.
HATAY VALİLİĞİ

www.hatay.gov.tr