



DOĞAKA
T.C. DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI
T.R. EASTERN MEDITERRANEAN DEVELOPMENT AGENCY
Hatay Kahramanmaraş Osmaniye

LOJİSTİK SEKTÖR RAPORU

2014





Lojistik Sektör Raporu

2014



Lojistik



Küreselleşen dünyada artan ticaret hacmi ile birlikte, dünyanın bir ucunda üretilen malların bir diğer ucunda tüketilmesi günümüzde lüks olmaktan çıkmış ve ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktörlerin başında lojistik sektörü gelmeye başlamıştır.



İÇİNDEKİLER

Şekil Dizini	iv
Tablo Dizini	iv
Harita Dizini	v
Kısaltmalar	vi
Önsöz	viii
1. Sektörün Dünya Ekonomisindeki Durumu	2
1.1. Küresel Ulaştırma Koridorları	7
1.1.1. TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları)	7
1.1.2. TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia- Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru)	8
2. Sektörün Türkiye Ekonomisindeki Durumu	9
2.1. Karayolu Altyapısı	10
2.2. Demiryolu Altyapısı	13
2.3. Havayolu Altyapısı	15
2.4. Denizyolu Altyapısı	16
3. Sektörün Bölge/İl Ekonomisindeki Durumu	17
3.1. Karayolu Altyapısı	17
3.2. Demiryolu Altyapısı	20
3.3. Havayolu Altyapısı	23
3.4. Denizyolu Altyapısı	24
4. Genel Değerlendirme, Politika Önerileri	28
Kaynakça	38

Şekil Dizini

Şekil 1.	TRACECA Rotaları ve Katılımcı Ülkelerin Durumu	9
Şekil 2.	Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörü Gelişme Hızı	32

Tablo Dizini

Tablo 1.	Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-2010 (Yıllık Değişim)	4
Tablo 2.	Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2011 (Milyar ABD Doları)	5
Tablo 3.	Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İthalatı 2011 (Milyar ABD Doları)	5
Tablo 4.	Dünya Genelinde Ulaştırma Hizmetleri GSYİH'sının Toplam Hizmetler GSYİH'ya Oranı	6
Tablo 5.	Türkiye Genelinde Ulaştırma Hizmetleri GSYİH'sının Toplam Hizmetler GSYİH'ya Oranı	6
Tablo 6.	Modlara Göre İhracat Değerleri (Bin ABD Doları).....	10
Tablo 7.	Modlara Göre İthalat Değerleri (Bin ABD Doları).....	11
Tablo 8.	Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de 2011 Yılı Karayolu Uzunlukları (Km).....	12
Tablo 9.	Türkiye Otoyol, Devlet Yolu, İl Yolu Toplam Uzunlukları (Km)	12
Tablo 10.	Türkiye'deki Bölünmüş Yol Uzunlukları (Km, 2002-2012).....	13
Tablo 11.	Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de 2010 Yılı Demiryolu Uzunlukları (Km)	14
Tablo 12.	Yıllara Göre Demiryolu Uzunlukları (Km)	14
Tablo 13.	Bazı Ülkelerde ve Türkiye'de 2010 Yılı Demiryolu Uzunlukları (Km)	15

Tablo 14.	Yıllara Göre Hava yolu İstatistikleri	16
Tablo 15.	TR63 Bölgesi Otoyol, Devlet Yolu, İl Yolu Toplam Uzunlukları (Km, 2013)	17
Tablo 16.	TR63 Bölgesi Bölünmüş Yol Uzunlukları (Km, 2002-2012)	18
Tablo 17.	İllere Göre Demiryolu Uzunlukları (Km)	20
Tablo 18.	TR63 Bölgesi İllerin Hava Kargo, Yolcu ve Uçak Sayıları.....	24

Harita Dizini

Harita 1.	2014 Yılı Tahmini GSYİH Büyüme Oranları.....	3
Harita 2.	TR63 Bölgesi Karayolu Ulaşım Ağı.....	19
Harita 3.	TR63 Bölgesi Demiryolu Ulaşım Ağı.....	21
Harita 4.	Türkiye'deki Lojistik Merkezler	22
Harita 5.	TR63 Bölgesi Limanları ve Limanların Yakın Çevresine Ulaşım Sistemi	25
Harita 6.	TR63 Bölgesi Ulaşım Ağı.....	27
Harita 7.	Türkiye'deki E-Yollar (Uluslararası Yol Ağı)	33
Harita 8.	Lojistik Gelişim Haritası.....	34
Harita 9.	TR63 Bölgesi Lojistik Sektörü Gelişim Haritası	37

Kısaltmalar

BROP	: Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı
BSK	: Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Yol
CSCMP	: Council of Supply Chain Management Professionals - Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
İDİSB	: İskenderun Denizcilik İhtisas Sanayi Bölgesi
IMF	: International Monetary Fund
IPA	: Instrument for Pre-Accession Assistance
PEC	: Pan European Corridors
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN-T	: Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları
TOBB	: Türkiye Odalar Borsalar Birliği
TRACECA	: Transport Corridor Europe Caucuses Asia- Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru
TUIK	: Türkiye İstatistik Kurumu



ÖNSÖZ

Dünyada ve ülkemizde sosyal ve iktisadi dinamikler küreselleşmenin etkisiyle hızla değişmektedir. Özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler tüm dünyada mesafe algısını değiştirmekte, sermaye akışını hızlandırmakta ve tüketici taleplerini şekillendirmektedir. Küreselleşen dünyada artan ticaret hacmi ile birlikte, dünyanın bir ucunda üretilen malların bir diğer ucunda tüketilmesi günümüzde lüks olmaktan çıkmış ve ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktörlerin başında lojistik sektörü gelmeye başlamıştır.

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.¹ Taşımacılık ve depolama ana faaliyetleri ile paketleme, katma değerli hizmetler, gümrük, sipariş yönetimi, stok yönetimi, sigorta ve muayene gibi konular lojistik unsurlarını oluşturmaktadır. Günümüzde hizmet sektöründe önemli bir paya sahip olan lojistik sektörünün ulusal ekonomi de oluşturduğu etki, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli bir ölçüttür. Küreselleşme ile birlikte iç, dış ve transit ticarete lojistik hizmetlerin varlığı, yeterliliği ve geçitliliği önem kazanmıştır. 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 kullanımını, boru hattı taşımacılığı, dağıtım, depolama, elleçleme, gümrükleme, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evraklarının düzenlenmesi faaliyetlerini kapsamaktadır.

Türkiye, özellikle son yıllarda, uluslararası alanda birçok atılım gerçekleştirerek dünya pazarlarındaki konumunu güçlendirmiştir. Bu konumu güçlendirmek adına kilit rol oynayacak maliyet etkin bir sektör olan lojistik sektörü öne çıkmaya başlamıştır. Türkiye'de lojistik sektörünün ön plana çıkmasında ülkenin coğrafi konumu etkindir. Türkiye, Balkanlar, Orta Doğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olması itibarıyla lojistik merkezi ya da lojistik bağlantı noktası olabilme fonksiyonunu üstlenebilmektedir.

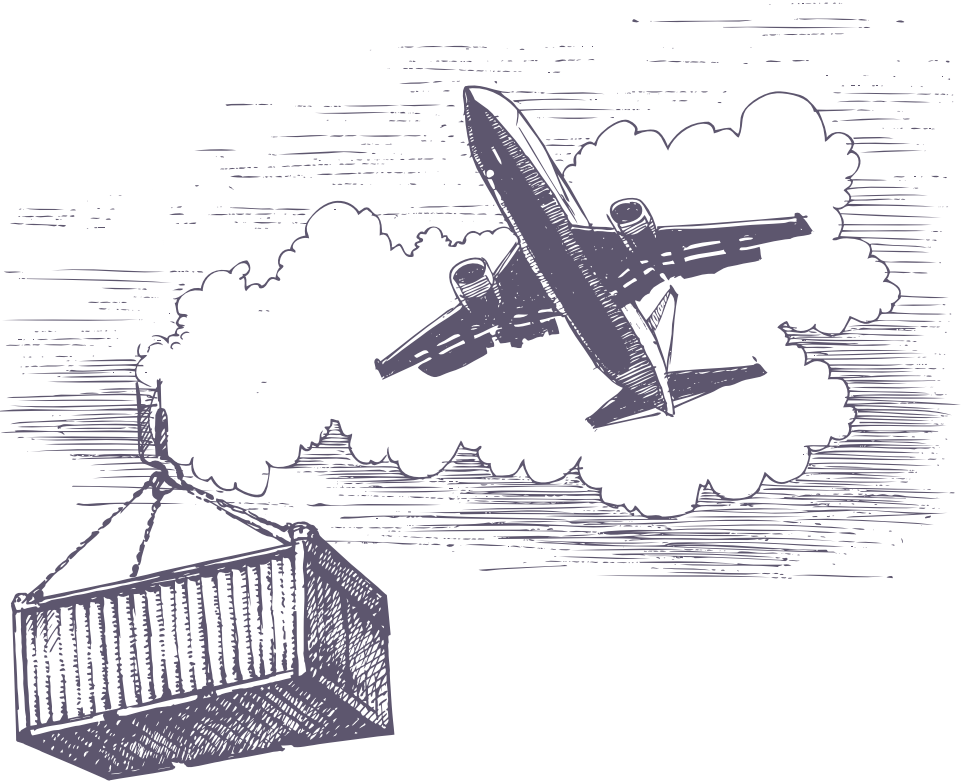
TR63 Bölgesi Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ekseninde kesişen, ekonomik ve demografik merkezleri birbirine bağlayan coğrafi konumu ile uluslararası ulaşım için önemli bir geçiş noktasında yer almaktadır. Bölge lojistik sektörünün geliştirilmesi için karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu altyapısı ile tüm ulaşım modlarında altyapı imkanı, liman ve gümrük kapılarının varlığı, mevcut sanayi potansiyeli, İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osma-

1 CSCMP (Council of Supply Chain Management Professionals - Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi)

niye Destek Merkezlerinin kurulması amacıyla hazırlanan Master Plan ve TCCD tarafından yapılmı planlanan Türkoğlu Lojistik Merkezi gibi sektörün gelişmesine olanak sağlayan önemli potansiyellere sahiptir.

Lojistik sektörünün mevcut durumunun ortaya konulduğu, değerlendirme ve politika önerileri ile desteklendiği bu rapor, Ajansımız tarafından lojistik sektörü ile ilgili tüm kamu kurum ve kuruluşları ve özel sektör yatırımcılarının faydasına ve kullanımına sunulmuştur.

DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI



1. Sektörün Dünya Ekonomisindeki Durumu

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. Lojistik sektörü dünyada ve Türkiye'de hızla gelişmektedir. Ülkelerin ekonomilerinin gelişmesinde, ticaretlerinin küreselleşmesinde temel unsurlardan biri olan lojistik, Türkiye'de de ulusal veya bölgesel kalkınma planlarında yer alan sektörlerin başında gelmektedir. 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.

Dünyada ön plana çıkan güvenli, dakik, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım talepleri son yıllarda ulaştırmanın gelişimini hızlandırmıştır. Bu gelişme çerçevesinde, lojistik hizmetleriyle desteklenen ulaştırma türlerinin bütünleşmiş bir şekilde işletimini, verimli ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturulmasını ve ulaştırma türlerinde güvenliği öne çıkaran sürdürülebilirlik kavramını da göz önünde bulundurarak, insan faktörünü önceleyen ve çevreye zararı en aza indiren politikaların uygulanması gerekliliği ortaya çıkmıştır.²

Günümüzde üretici kuruluşlar tarafından hammaddeden tüketime kadar uzanan, adına "tedarik zinciri" denilen ve üretim dışında kalan lojistik kuruluşlar için ana (temel) iş konusu (core business) olmaktadır. Bu hizmetler içinde lojistiğin unsurları; (1) taşıma, (2) kapıdan hatta tezgahdan 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 büyütme 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.³

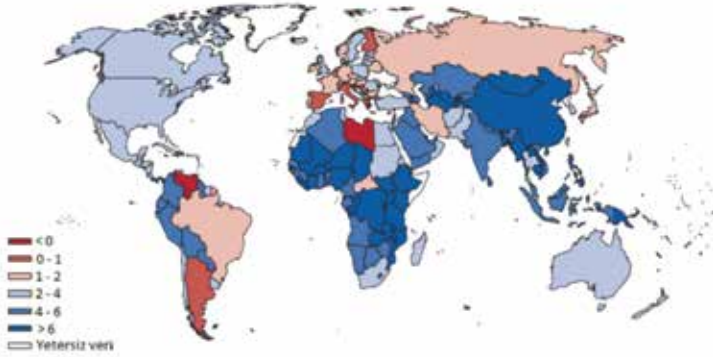
IMF tarafından açıklanan "World Economic Outlook" Nisan 2014 raporuna göre, dünya ekonomisine ilişkin beklentiler güçlenmekte ve 2014-2015 döneminde ekonominin daha da gelişeceği beklenmektedir. Dünya GSYİH büyüme oranı 2013 yılında % 3'e ulaşmış, 2014 yılında bu oranın % 3,6'ya ve 2015 yılında ise % 3,9'a ulaşacağı öngörülmüştür.⁴

2 (DOĞAKA, Iskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Master Planı, 2010)

3 (DOĞAKA, Iskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Master Planı, 2010)

4 (IMF, World Economic Outlook Raporu, 2014)

Harita 1. 2014 Yılı Tahmini GSYİH Büyüme Oranları



Kaynak: Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektör Raporu, 2011

Türkiye'de küresel krizin etkilerinin yoğun hissedildiği 2009 yılının ardından, 2010 ve 2011 yıllarında oldukça yüksek oranlı büyümeler elde edilmiştir. 2012 yılında ise uygulanan politikalarında etkisiyle GSYİH büyüme oranı % 3,2'ye gerilemiştir. 2011 yılında elde edilen % 8,8'lik büyüme oranı, gelişmekte olan ülkeler için gerçekleşen % 6,4'lük büyüme oranının üzerinde iken, 2012 yılındaki % 3,2'lik büyüme, aynı yılda gelişmekte olan ülkeler için gerçekleşen % 5,1'in altındadır. 2011 yılındaki yüksek oranlı büyümenin ardından, 2012 yılında hız kesen GSYİH büyüme oranı, 2013 yılında %4,3'e çıkmıştır. 2014 yılında bu oranın %2,3 ve 2015 yılında %3,1 olması öngörülmektedir.

Hizmetler sektörü ticarete konu olan alanlarda ekonominin rekabet gücünün korunması ve geliştirilmesi açısından önemli bir rol oynamaktadır. Bu çerçevede, ulaştırma ve lojistik gibi kritik hizmet sektörlerinin yüksek büyüme ortamının getireceği büyük ölçekli ürün ve hizmet arzını zamanında, etkin ve uygun maliyetle karşılayabilmesine yönelik bir dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından düzenli olarak yayınlanan Dünya Hizmet Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH-GDP) raporlarına göre ulaştırma hizmetlerinin toplam hizmetler içindeki değeri son on yılda %28 dolaylarında, 2010 yılında bu oran %30'un üzerinde gerçekleşmiştir. Ulaştırma 2010 yılında ticari hizmetler ihracatında en hızlı gelişen unsur olmuş ve %14 artışla 782,8 milyar ABD Doları'na ulaşmıştır. ⁵ 2009

5 (TOBB, Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2011)

yılı haricinde ticari hizmetler ihracatında en çok artış ulaştırmada gerçekleşmiş olup 2005-2010 arasında ulaştırma hizmetinde %7 oranında artış gerçekleşmiştir. (Tablo 1)

Tablo 1. Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-2010 (Yıllık Değişim)

Yıllar	2008	2009	2010	2005-2010
Eşya Ticareti	↑ 15%	↓ -22%	↑ 22%	↑ 8%
Ticari Hizmetler	↑ 13%	↓ -12%	↑ 8%	↑ 8%
Ulaştırma	↑ 16%	↓ -23%	↑ 14%	↑ 7%
Turizm/Seyahat	↑ 10%	↓ -9%	↑ 8%	↑ 6%
Diğer Ticari Hizmetler	↑ 13%	↓ -8%	↑ 6%	↑ 9%

Kaynak: Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektör Raporu, 2011

DTÖ'nün Dünya ve Bölgesel İhracat Raporu (Temmuz 2010) irdelendiğinde 2000'li yıllardan bu yana dünya genelinde ithalat artış hızının, ihracata göre daha yavaş bir seyir izlediği ve bunun da dış ticaret açıklarına yol açtığı gözlenmektedir. 2009 yılında yaşanan küresel kriz dünya ekonomisinde önemli bir daralmaya yol açmış, 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana küresel daralma ilk kez %2'yi geçmiş, dünya mal ticaret hacmi %22,6, hizmet ticaret hacmi ise %12,9 oranında azalmıştır. Kriz sebebi ile dünya piyasalarında meydana gelen düşüşler, dünya lojistik sektöründe de daralmalara neden olmuştur. Ayrıca lojistik açıdan inceleme yapıldığında ticari mal ihracatının ağırlıklı olarak Asya ve gelişmekte olan ülkelere kaydığı gözlenmektedir. Dünya'da lojistik, 2009 yılında 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturmuştur. 2015'te bu pazarın 10-12 trilyon dolarlık bir hacme çıkması beklenmektedir.⁶

Ulaşım modlarına göre seçilmiş ülkeler ve Türkiye'nin ihracat değerleri incelendiğinde, Rusya ve Türkiye dışında diğer ülkelerde ihracatta en çok kullanılan ulaşım modunun denizyolu olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinde denizyolu kullanım oranı %43,3, Brezilya'da %83, Çin'de %67, Hindistan'da %83,4'tür. Rusya ve Türkiye'de en çok kullanılan ulaşım modu havayolu olarak görülmektedir. Türkiye'de havayolu kullanım oranı %66,7, denizyolu kullanım oranı %13,4'tür. Rusya'da havayolu kullanım oranı %52, denizyolu kullanım oranı %21,4'tür. (Tablo 2)

6 (TOBB, Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu, 2011)

Tablo 2. Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2011 (Milyar ABD Doları)

Ülkeler	Deniz Yolu	Havayolu	Diğer (Karayolu-Demiryolu...)	Toplam
Avrupa Birliği	148.529	108.460	85.369	342.358
Brezilya	4.826	753	230	5.809
Çin	22.928	9.890	1.393	34.211
Hindistan	11.057	572	1.619	13.248
Rusya	3.644	8.840	4.509	16.993
Türkiye	1.212	6.018	1.792	9.022

Kaynak: (World Trade Organization, 2011)

Ulaşım modlarına göre seçilmiş ülkeler ve Türkiye'nin ithalat değerleri incelendiğinde, Rusya haricinde diğer ülkelerde ithalatta en çok kullanılan ulaşım modunun denizyolu olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinde denizyolu kullanım oranı %37,4, Brezilya'da %67,2, Çin'de %77,9, Hindistan'da %82,4, Türkiye'de %60,2'dir. Rusya en çok kullanılan ulaşım modu havayolu olarak görülmektedir. Rusya'da havayolu kullanım oranı %59,3, denizyol kullanım oranı %27,6'dır. (Tablo 3)

Tablo 3. Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İthalatı 2011 (Milyar ABD Doları)

Ülkeler	Deniz Yolu	Havayolu	Diğer (Karayolu-Demiryolu...)	Toplam
Avrupa Birliği	115.804	94.107	99.062	308.973
Brezilya	9.518	4.347	289	14.154
Çin	49.288	11.739	2.230	63.257
Hindistan	38.298	5.885	2.239	46.422
Rusya	4.224	9.074	2.005	15.303
Türkiye	4.996	2.833	459	8.288

Kaynak: (World Trade Organization, 2011)

Taşımacılık, hizmet sektörü içinde çok büyük öneme sahip bir alan olup, Ulaştırma Hizmetlerinin, Toplam Hizmet GSYİH'sine oranı Tablo 4'te görülmektedir. 2000 - 2008 yılları arasında bu oranın % 24 dolaylarında olduğu görülmektedir.

Tablo 4. Dünya Genelinde Ulaştırma Hizmetleri GSYİH'sının Toplam Hizmetler GSYİH'ya Oranı

Yıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ulaştırma GSYİH/ Toplam Hizmet GSYİH	24,75%	24,41 %	24,01 %	23,64 %	24,16 %	24,21 %	23,86 %	23,79 %	24,26 %

Kaynak: Diyarbakır Lojistik Merkezi Raporu, 2008

Dünya Bankası verilerine göre, Türkiye'de bu oran ortalama %18 seviyesinde seyretmektedir. Tablo 5'de 2000-2008 yılları arasında bu oran 2003 yılı haricinde artış göstermiş ve % 15'ten % 22'lere taşınmıştır. Bu durum ulaştırma sektörünün hizmetler sektöründe giderek önem kazandığının göstergesidir.

Tablo 5. Türkiye Genelinde Ulaştırma Hizmetleri GSYİH'sının Toplam Hizmetler GSYİH'ya Oranı

Yıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ulaştırma GSYİH/ Toplam Hizmet GSYİH	15,34 %	18,92 %	19,99 %	12,19 %	14,39 %	18,22 %	18,78 %	21,88 %	22,53 %

Kaynak: Diyarbakır Lojistik Merkezi Raporu, 2008

Dünya Bankası tarafından, 2007, 2010 ve 2012 yıllarında Dünya Ülkeleri Lojistik Performans Değerlendirme sistemi geliştirilmiş olup, bu sistem ile ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ölçülmesi amaçlanmıştır. Lojistik Performans İndeksi,

- Gümrükler dahil sınır denetim kuruluşlarının gerçekleştirdiği gümrükleme işlemlerinin verimliliği (formalitelerin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği),
- Ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapının kalitesi (limanlar, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri),
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık,
- Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite,
- Sevkiyatların izlenebilirliği,
- Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama

kriterlerine göre belirlenmektedir. 2007 yılında Türkiye ülkeler sıralamasında 34. sırada iken, 2012 yılında 27. sıraya yükselmiştir. Dünya Bankasının 2014 yılı Mart ayı içerisinde yayınlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi raporunda lojistik performansın değerlendirildiği 6

temel kriter değişmemiş ve Türkiye 30. sırada yer almıştır. Bu sıralamada Almanya dünyanın en iyi lojistik performans endeksine sahip ülke olarak yer almıştır. Almanya'yı sırasıyla Hollanda, Belçika, İngiltere ve Singapur izlemektedir. 2014 Raporunda asıl vurgulanan nokta düşük, orta ve yüksek düzeyde gelire sahip olan ülkelerin lojistik performans endeksinde daha üst sıralarda yer alabilmeleri için daha farklı stratejiler izlemeleri gerektiğidir. Raporda, Türkiye üst orta düzeyde gelire sahip olan ülkeler arasındadır. Üst orta gelir düzeyli ülkelerin iyi işleyen altyapıya sahip olmalarına ve nispeten daha iyi gümrük kontrolleri yapıldığına değinilmekte ve bu ülkelerin genellikle lojistik hizmetlerini arttırarak özellikle taşımacılık, depolama, yük sevkiyatçılığı gibi uzmanlık isteyen dalları taşıeronlara vererek önemli kazanımlar elde ettiği belirtilmiştir.⁷

1.1. Küresel Ulaştırma Koridorları

Özellikle Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasal gelişmeler, bu ülkeleri Avrupa için daha çekici hale getirmiştir. Asya pazarlarından yararlanmak isteyen Batı Avrupa ülkeleri ulaştırma ağlarını bu yöne doğru genişletme kararı almış ve Asya-Avrupa ulaştırma koridorları oluşturulmuştur. AB üç temel ağ yapısını uygulamaya almaktadır. Bunlar; Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları (Pan European Corridors - PEC) ve Bölgesel Ulaştırma Ağları olarak sıralanabilir.

10. Kalkınma Planı döneminde ulaştırma altyapısını geliştirerek yurtiçi ve yurtdışı üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlama ve ulaştırma türlerini kendi içerisinde entegre hale getirme yönünde çalışmalar yürütülmüştür. Bu çerçevede Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Kafkas ülkeleri ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projeler büyük ölçüde gerçekleştirilmiş, bölünmüş yol çalışmalarına devam edilmiş, hızlı tren hatları işletmeye alınmaya başlanmış, iki büyük konteynır liman projesine öncelik verilmiş, havayolundaki yurtiçi ve yurtdışı yolcu ve sefer sayıları artırılmıştır. Ulaştırma altyapısının finansmanında kamu-özel işbirliği modeli; havalimanı ve terminal yapılarına ilave olarak otoyol, tünel ve köprü yapımlarında da uygulanmaya başlanmıştır.

1.1.1.TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları)

TEN-T ulaştırma ağları 30 öncelikli koridor üzerine kurulmuş, üye ülkelerin birbirleri ile olan bağlantılarını güçlendirmek için geliştirilen projeleri kapsamaktadır. TEN-T ulaştırma ağları, AB ile komşuluk politikası dahilinde ilişkisi olan ülkeleri kapsamamaktadır. Bu ülkeleri de kapsayacak şekilde geliştirilen PEC ağları, Avrupa kıtasının bir bütün olarak ulaştırma konusunda daha da etkin bir hale gelmesini garanti altına almaktadır. Tüm Avrupa'da kullanımda

7 The World Bank, Logistics Performance Index Report 2014

olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir.

TEN-T'nin amacı, Türkiye ve AB arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturarak, bunun Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına eklenmesini sağlamaktır. Türkiye, hızlı ve güvenilir ulaştırma altyapısının ve multi-modal ulaştırma ağının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına yüksek önem vermektedir.

1.1.2. TRACECA (Transport Corridor Europe Caucuses Asia-Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru).

Avrupa Birliği tarafından yürütülmekte olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını tamamlar nitelikte uluslararası ulaştırma düzenlemesidir. Kafkas ve Orta Asya Cumhuriyetleri için kuzeyde Rusya ve güneyde İran merkezli güzergahlara alternatif yeni ulaştırma koridorları geliştirilmesi yönündeki çalışmalar çerçevesinde, TRACECA programı 1993 Mayıs ayında başlatılmıştır. Bu proje tarihî İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayıp, Kırgızistan-Özbekistan- Türkmenistan güzergahını kateden kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla ve Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanmasını, denizyolu bağlantısıyla da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa Koridorlarıyla irtibatlandırılması öngörmektedir.⁸

TRACECA Projesinin temel amacı, Avrupa Birliği öncülüğünde, AB fonlarının kullanılması ve teknik yardımın alınması suretiyle Avrupa'dan başlayarak Karadeniz, Kafkaslar, Hazar Denizi ve Orta Asya arasında bir taşıma koridorunun oluşturulmasıdır. TRACECA'ya dahil olan Samsun Limanı ile Rusya'nın Kavkaz Limanı arasında Feribot Bağlantılı Demiryolu Taşımacılığı Yapılması Projesi kapsamında, Türkiye ile Rusya Federasyonu arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak Rusya'dan ülkemize ve ülkemizden Rusya'ya yapılacak taşımaların, Samsun ve Kavkaz (Rusya Federasyonu) Limanları arasında bir köprü oluşturulmak suretiyle taşınmasının gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Şekil 1'de TRACECA projesinin parçası olan ülkelerin geçiş güzergahları ve planlanan yeni projeler görülmektedir. Bu proje çerçevesinde Türkiye'nin Kuzey Anadolu bölgesi geçiş güzergahı olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, devam eden beş adet ana proje bulunmaktadır. Bu projeler; Gerede-Merzifon Karayolu iyileştirilmesi, Refahiye-Erzurum-Gürbulak Karayolu

iyileştirilmesi, Mersin Konteyner Limanı, Filyos Limanı, Irmak-Karabük-Zonguldak Hattının Sinyalizasyonu olarak listelenmiştir. ⁹

Şekil 1. TRACECA Rotaları ve Katılımcı Ülkelerin Durumu



Kaynak: Link: <http://www.traceca.org.tr/>

TRACECA koridoru her zaman için Çin sınırından Güneydoğu Avrupa'ya kadar ulaşan bir ülkeler koridoru olmuştur. Viyana'daki TRACECA toplantısında TRACECA ülkeleri ve Avrupa Komisyonu ilk TRACECA haritasını onaylamıştır. Denize sınırı olmayan ülkeleri de içeren koridordaki ağ, 34 demiryolu hattı ve 12 limanı kapsamakta, 37 otoyol, 27 demiryolu sınır geçiş noktasından oluşmaktadır. TRACECA Koridoru özellikle denizle bağlantısı olmayan Merkez Asya ülkeleri için, dış ticaretlerini ve ulaştırma ağlarını geliştirebilme açısından oldukça önem taşımaktadır.

2. Sektörün Türkiye Ekonomisindeki Durumu

Türkiye'nin jeostratejik konumu ve sahip olduğu ulaşım olanakları lojistik sektörünün gelişmesi için önemli potansiyel arz etmektedir. Küresel mal ve hizmet hareketlerinin rotaları değerlendirildiğinde, Avrupa, Asya, Afrika ve Orta Doğu'nun geçiş koridoru üzerinde yer alan

ve lojistik sektöründe en önemli avantajlardan biri olan deniz ulaşımında geniş olanaklara sahip olan Türkiye, sektördeki küresel gelişmelerden en çok ekonomik fayda sağlayacak ülkeler arasında yer almaktadır.

Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ekseninde Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde, lojistik hizmetlerin birleştirilmesi, ölçeklerin büyümesi ve intermodal taşıma için aktarma merkezleri oluşturulması Türkiye'nin küresel hedefleri arasındadır. 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye'nin olası AB üyeliği, sektörde yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır. Taşımacılık, Türkiye'nin AB'ye uyum süreci gündeminde yer alan beş önemli başlık arasındadır. AB'ye uyum süreci, altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağı geliştirilmesini ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır. Dış ticaret, sadece rakamlar üzerinden değerlendirilmemekte, ihracat ve ithalatın yapıldığı ülkenin konumu, dış ticareti hangi taşıma modu ile gerçekleştirildiği ve taşınan toplam tonajın büyüklüğü gibi farklı parametreler de bu kapsamda önem taşımaktadır.¹⁰

Tablo 6. Modlara Göre İhracat Değerleri (Bin ABD Doları)

Yıl	Deniz Yolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2008	66.456.960	1.260.202	50.923.205	10.435.291	2.951.539	132.027.196
2009	47.145.609	906.923	42.392.616	9.764.289	1.933.175	102.142.613
2010	57.784.065	990.802	45.948.708	7.684.796	1.474.875	113.883.219
2011	73.576.384	1.242.610	50.257.713	8.577.891	1.252.272	134.906.869
2012	77.983.403	1.017.753	50.440.156	21.781.595	1.238.830	152.461.737
2013	82.942.446	956.620	53.686.441	12.941.128	1.279.999	151.808.648

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikler, 2013

2008-2013 yılları arası ulaşım modlarına göre ihracat değerleri incelendiğinde, küresel mali kriz nedeniyle 2009 yılında gerçekleşen % 22'lik düşüş haricinde Türkiye'nin ihracat değerlerinin 2013 yılına kadar sürekli artış göstermiş olduğu görülmektedir. 2013 yılında bir önceki yıla oranla %0,4'lük bir düşüş yaşanmıştır. 2008-2012 yılları arasında ulaşım modları arasında en yüksek artış oranı havayolu modunda yaşanmış olup, özellikle 2011-2012 yılları arasında havayolu modunun kullanımı yaklaşık olarak 2,5 katına çıkmıştır. Bu artış son dönemlerde taşımacılık modları arasında havayolunun payının arttığını göstermektedir. 2013 yılında Türkiye ihracatında en çok kullanılan ulaşım modu sırasıyla, % 54,63 ile deniz yolu, % 35,36 ile karayolu, % 8,52 ile havayolu olmuştur. Demiryolu % 0,63 ile sonuncu sırada

yer almaktadır. 2012 yılında havayolu modunun payı %14,28 iken 2013 yılında bu değer , % 8,52'ye düşmüştür. (Tablo 6)

Tablo 7. Modlara Göre İthalat Değerleri (Bin ABD Doları)

Yıl	Deniz Yolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
2008	105.743.822	2.573.376	41.296.201	16.898.462	35.451.714	201.963.574
2009	73.962.307	1.723.345	33.514.253	11.562.648	20.165.868	140.928.421
2010	98.629.933	2.454.604	42.442.194	15.131.613	26.885.987	185.544.332
2011	133.440.206	3.185.525	44.516.802	21.514.596	38.184.548	240.841.676
2012	129.029.330	2.346.113	39.414.333	23.797.146	41.958.219	236.545.141
2013	139.927.235	1.773.327	40.055.804	32.594.233	37.299.565	251.650.164

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikler, 2013

Türkiye'nin ithalat rakamlarında da ihracat rakamlarına benzer durum gerçekleşmiş olup, 2009 yılı dışında ithalat rakamları sürekli artış göstermiştir. 2008 yılında yaşanan küresel mali kriz ile 2009 yılı ithalat rakamlarında takribi % 30'luk bir düşüş gerçekleşmiştir. 2013 yılında Türkiye ithalatında en çok kullanılan ulaşım modu % 55,6 ile deniz yolu, % 15,91 ile karayolu, % 12,95 ile hava yolu olmuştur. Demiryolu % 0,7 ile sonuncu sırada yer almaktadır. (Tablo 7)

Modlara göre dağılım oranları incelendiğinde, gerek ihracat, gerek ithalat değerlerinde en çok tercih edilen ulaşım modu deniz yoludur. Türkiye'de demiryolu kullanımı oldukça düşük bir orana sahiptir. Modlar arası dengeli bir dağılım bulunmamaktadır. AB ulaşım politikalarına uyum süreci çerçevesinde, ulaşım modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi açısından çalışmaların yapılması gerekmektedir. 10. Kalkınma Planında ulaştırma türleri ve koridorları, lojistik merkezler ve diğer lojistik faaliyetleriyle bütünlük Ulusal Lojistik Master Planının hazırlanarak hayata geçirilmesi hedeflenmiştir. Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlaması ve yatırımlarda; bölgesel potansiyel ve ihtiyaçlar doğrultusunda kombine taşımacılık bağlantılarının yapılması amaçlanmıştır.

2.1. Karayolu Altyapısı

Karayolu altyapı varlıkları ekonomik gelişmenin belirleyici faktörlerinden olup, dünya ticaretinde etkili olan bazı ülkelerin karayolu ağı oldukça gelişmiştir. Tablo 8'de seçilmiş Avrupa ülkeleri ve Türkiye'nin karayolu uzunlukları bakımından karşılaştırması yapılmış olup, Türkiye ile en yakın rakamlara sahip olan ülkenin Birleşik Krallık olduğu görülmektedir.

Tablo 8. Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye’de 2011 Yılı Karayolu Uzunlukları (Km)

Ülkeler	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam
Almanya	12.845	39.673	178.184	230.702
İspanya	14.531	15.056	68.860	98.447
Fransa	11.412	9.745	377.857	399.014
İtalya	6.668	20.773	151.583	179.024
Birleşik Krallık	3.685	8.508	38.225	50.419
Türkiye	2.119	31.372	31.558	65.049

Kaynak: Link: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>; TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri, 2013

Tablo 9’da 2008-2013 yılları arası Türkiye’deki karayolu uzunlukları verilmiştir. Tabloya göre devlet ve il yollarında ciddi bir değişme gözlemlenmezken, otoyol uzunluğu ise %10,66 oranında artmıştır.

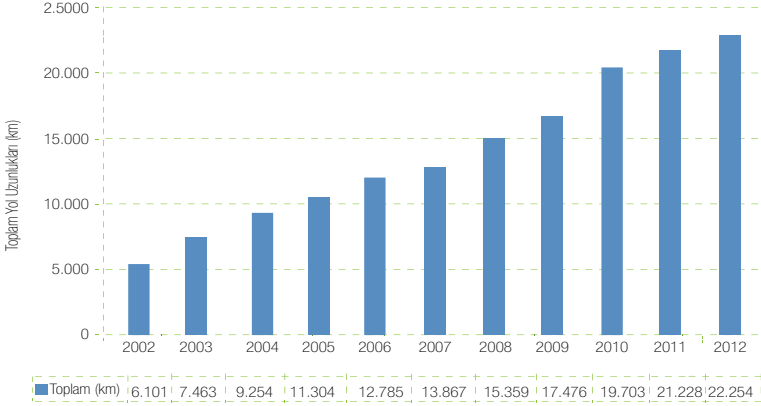
Tablo 9. Türkiye Otoyol, Devlet Yolu, İl Yolu Toplam Uzunlukları (Km)

Ülkeler	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam
2008	1.922	31.311	30.712	63.945
2009	2.036	31.271	30.948	64.255
2010	2.080	31.395	31.390	64.865
2011	2.119	31.372	31.558	65.049
2012	2.127	31.375	31.880	65.382
2013	2.127	31.341	32.155	65.623
Toplam	12.411	188.065	188.643	389.119

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Yol Envanteri, 2013

2023 Yılı vizyonuna göre ulaştırma kapsamında ulusal bir politika olarak uygulanan “bölünmüş yol” çalışmalarının 2015 yılı için 26.000 km, 2019 yılı için 31.000 km ve 2023 yılı için ise 36.500 km’ye çıkarılması hedeflenmektedir. 2002 yılında ülkemizde bölünmüş yol toplamı 6.101 km iken, 2012 yılı sonunda bu rakam 22.254’e ulaşmış olup, 10 yıl içerisinde % 265’lik artış göstermiştir. Bu durumda karayolu ağının yaklaşık olarak üçte biri bölünmüş yol olarak hizmet vermektedir. Karayolu ulaşımının baskın yapısı, çevresel sorunlar ve karayolu güvenliği sorunlarını da beraberinde getirmekte olup bölünmüş yolların devreye girmesiyle iyileşme sağlanmıştır.

Tablo 10. Türkiye'deki Bölünmüş Yol Uzunlukları (Km, 2002-2012)



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Yol Envanteri, 2012

2012 yılı sonunda otoyol ağıнын uzunluğu 2.127 km'ye, bölünmüş yol uzunluğu otoyollarla birlikte 22.254 km'ye, ağır taşıt trafiğine uygun bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplamalı yol ağı uzunluğu ise 15.386 km'ye ulaşmıştır. Bu kapsamda 15.000 km uzunluğunda bölünmüş yol ağı hedefi ve 14.500 km BSK'lı yol ağı uzunluğu hedefi aşılmıştır. Karayolu yolcu taşımacılığında piyasanın kendi içerisinde ve diğer taşımacılık türlerinden gelen rekabet baskısı sonucu hizmet kalitesi yükselmiştir.

2.2. Demiryolu Altyapısı

Dünya genelinde karayolu ulaştırıcılığının doyum noktasına ulaşması ve çevre duyarlılığının artmasıyla, son 20 yılda demiryolu ulaştırıcılığına daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. Ulaşım türleri içinde demiryolu; trafik yoğunluğu, trafik kazaları ve çevre gibi temel sorunlara alternatif çözüm önerileri getiren tek ulaşım türüdür. Karayoluna göre demiryolu ile daha az enerji harcanarak daha fazla yük ve yolcu taşınabilmektedir. Bu sayede atmosfere daha az sera gazı salımı yapılmaktadır.¹¹

Bazı Avrupa ülkeleri ve Türkiye'nin demiryolu uzunlukları karşılaştırması yapıldığında, Türkiye'nin Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde kaldığı görülmektedir.

11 Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ulaştırma Bakanlığı, 2011

Tablo 11. Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye’de 2010 Yılı Demiryolu Uzunlukları (Km)

Ülkeler	Demiryolu
Almanya	37.679
İspanya	13.853
Fransa	29.273
İtalya	16.704
Birleşik Krallık	15.884
Türkiye	9.594

Kaynak: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>, 2010; TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri, 2010

Türkiye’de 2023 yılına kadar tüm ulaştırma türleriyle bütünlük ve yurt geneline yayılmış yaklaşık 30.000 km yeni demiryolu yapılması hedeflenmektedir. Türkiye’nin 2012 yılı demiryolu hat uzunluğu 9.642 km’dir.

Tablo 12. Yıllara Göre Demiryolu Uzunlukları (Km)

	Yıllar	Türkiye
Demiryolu (Km)	2008	8.699
	2009	9.080
	2010	9.594
	2011	9.642
	2012	9.642

Kaynak: TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri, 2012

Zamanın en etkin biçimde kullanılması ihtiyacı, karayolu ulaşım araçlarının çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi ve diğer taşıma modlarına göre demiryolunun daha güvenilir bir ulaşım aracı olması, demiryolu konusunda gelişmiş bazı Dünya ve Avrupa ülkelerini hızlı tren hatlarının yapımı konusunda önemli yatırımlar yapmaya zorlamıştır. Hızlı trenler bugün Fransa, Almanya, İspanya, İtalya gibi Avrupa ülkeleri ile Japonya, Çin ve Güney Kore’de kullanılmaktadır. Hızlı tren hatlarında öncülüğü yapan Japonya aynı zamanda en çok yolcu yoğunluğuna sahip ülke konumunda olup 120’den fazla trenle, yılda 305 milyon yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.

Tablo 13. Bazı Ülkelerde ve Türkiye’de 2010 Yılı Demiryolu Uzunlukları (Km)

Ülke	Hızlı Tren Hattı (Km)		
	Kullanıma açık	Yapım aşamasında	Toplam
Çin	6.158	14.160	20.318
Japonya	2.118	377	2.495
İspanya	2.665	1.781	3.744
Fransa	1.872	234	2.106
Almanya	1.032	378	1.410
İtalya	923	92	1.015
Rusya	780	400	1.180
Türkiye	457	591	1.048
Tayvan	345	0	345
Güney Kore	330	82	412
Belçika	209	0	209
Hollanda	120	0	120
Birleşik Krallık	113	0	113
İsviçre	35	72	107

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, 2010

2009 yılında Ankara-Eskişehir, 2011 yılında Ankara-Konya, 2013 yılında ise Eskişehir-Konya arası yüksek hızlı tren hattı işletmeye alınmıştır. Ayrıca, Gebze-Eskişehir hattının tamamlanarak 2014 yılı Mayıs ayı içerisinde Ankara-İstanbul hızlı tren seferlerinin başlatılması öngörülmektedir.

2.3. Havayolu Altyapısı

Ulaşım türleri arasında havayolu, teknolojik gelişmelerin öncelikli olarak hayata geçirildiği ulaşım türüdür. Dünya’da farklı niteliklerde yaklaşık 14 bin havaalanı mevcuttur. 2012 yılı itibarıyla Türkiye’de toplam 67 havaalanı mevcut olup bunların 24 adedi dış ve iç hat hizmeti, 31 adedi sadece iç hat hizmeti vermektedir. Geriye kalan 12 adet ise, özel statülü havaalanıdır.

Tablo 14. Yıllara Göre Hava yolu İstatistikleri

	2008	2009	2010	2011	2012	Toplam
Uçak sayısı	270	297	332	349	370	1.618
Koltuk kapasitesi	43.524	47.972	57.899	61.695	65.208	276.298
İç hat taşınan yük (kargo+posta+bagaj) (ton)	424.555	484.833	554.710	617.835	633.076	2.715.009
Dış hat taşınan yük (kargo+posta+bagaj) (ton)	1.219.459	1.241.512	1.446.366	1.631.639	1.616.057	7.175.033
İç hat uçak trafiği	385.764	419.422	497.862	579.488	600.818	2.483.354
Dış hat uçak trafiği	356.001	369.047	421.549	462.881	492.229	2.101.707
İç hat yolcu sayısı	356.001	369.047	421.549	462.881	492.229	2.101.707
Dış hat yolcu sayısı	43.605.513	44.281.549	52.224.966	59.362.145	65.630.304	265.104.477

Kaynak: TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri, 2012

Tablo 14'e göre 2008-2012 yılları arası uçak sayısında %37 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Uçak sayısındaki bu artış doğrusal olarak koltuk kapasitesinin, taşınan yük ve yolcu sayılarının da artışını sağlamıştır.

2.4. Denizyolu Altyapısı

Günümüzde denizcilik sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen teknolojilere paralel olarak yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık, canlı ve cansız doğal kaynakların yönetimini kapsayan, bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür.¹² 18.3 trilyon dolarlık dünya ticareti hacmi içerisinde denizyolunun payı 11 trilyon ile %60'tır. Türkiye'de de dış ticaret yükünün yaklaşık %87'si denizyolu ile taşınmaktadır.

Türkiye'de, 8.400 km'den fazla doğal kıyı boyunca hizmet veren 182 adet liman tesisi, 197 adet balıkçı barınağı, 48 adet marina ve 72 adet tersane olmak üzere, toplamda 499 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Türkiye'deki limanlar genellikle belirli sanayi tesislerine hizmet veren iskele formunda yapılır olup, belli yük türünde uzmanlaşmış liman ve terminal işletmeciliği ise gelişim sürecindedir.¹³

Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında en çok kullanılan ulaşım modu denizyoludur. Deniz taşımacılığında kullanılan gemiler hem yurt içi hem de uluslararası deniz taşımacılığında, hatta Türkiye'ye uğramadan yapılan taşımalarda da kullanılmaktadır.

¹² Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ulaştırma Bakanlığı, 2011

¹³ Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, Ulaştırma Bakanlığı, 2011

3. Sektörün Bölge/İl Ekonomisindeki Durumu

Türkiye'nin uluslararası alandaki konumunun benzeri, TR63 Bölgesi için de geçerlidir. Bölge ulusal düzeyde Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ekseninde kesişen, ekonomik ve demografik merkezleri birbirine bağlayan stratejik bir coğrafyaya sahiptir. Ayrıca uluslararası ulaşım için bir geçiş noktasıdır. Üç kıtanın kavşak noktası olarak uluslararası ulaşımın ve transit taşımacılığın en yoğun ve en hareketli olduğu yerlerden birisidir. E-91 Uluslararası karayolunun geçtiği bölgede, İskenderun ilçesinde Akdeniz'e açılan limanlar, Yayladağı ve Reyhanlı ilçelerinde ise Suriye'ye açılan sınır kapıları bulunmaktadır.

Ayrıca TR63 Bölgesinin ulaşım modlarında sahip olduğu altyapı zenginliği, gümrük kapılarının varlığı, mevcut sanayi potansiyeli ile birlikte ele alındığında, lojistik sektörü için altyapı oluşturmakla birlikte, lojistik sektörü açısından bölgeyi komşu Düzey 2 Bölgeleri içinde cazip hale getirmektedir.

3.1. Karayolu Altyapısı

Uluslararası karayolu ağlarının merkezinden geçtiği TR63 Bölgesi, diğer taşıma türleriyle birlikte gelişmiş bir ulaştırma ağına sahiptir. Bölgenin İskenderun-Dörtöl-Osmaniye hattında kurulu başta ana metal olmak üzere sanayi işletmeleri, Kahramanmaraş ilinde tekstil ve metal mutfak eşya sektöründe faaliyet gösteren kuruluşları yurtiçi ve yurt dışı sevkiyat operasyonlarını ağırlıklı olarak karayolu ağı üzerinden sürdürmektedir. TR63 Bölgesi illerinin tümü Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü'nün sorumluluğundadır. Otoyol, devlet yolu ve il yolları toplamından oluşan karayolu ağının toplam uzunluğunun Türkiye içerisinde ki payı % 3,14'tür. Karayolu ağı içinde otoyol ağının payı, Türkiye'de % 3,24 iken, bu oran TR63 Bölgesinde % 9,46'dır.

Tablo 15. TR63 Bölgesi Otoyol, Devlet Yolu, İl Yolu Toplam Uzunlukları (Km, 2013)

İl / Bölge	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam
Hatay	81	373	276	709
Kahramanmaraş	35	398	532	966
Osmaniye	79	70	217	364
TR63	195	841	1.025	2.061
Türkiye	2.127	31.341	32.155	65.623

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Yol Envanteri, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletYolEnvanteri.aspx>, 2012

Ülke genelinde toplam karayolu ağı içerisinde bölünmüş yolların oranı % 30,14 iken, TR63 Bölgesinde bu oran % 34'tür. 2012 yılı sonu itibarıyla TR63 Bölgesi illerinden Hatay'da 347,2 km, Kahramanmaraş'ta 244,6 km ve Osmaniye'de 61,9 km olmak üzere, toplam 653,7 km'lik bölünmüş yol çalışması mevcuttur.

Tablo 16. TR63 Bölgesi Bölünmüş Yol Uzunlukları (Km, 2002-2012)

İl / Bölge	2002	2007	2012	Toplam
Hatay	92	87	169	347
Kahramanmaraş	37	102	106	245
Osmaniye	26	7	29	62
TR63	155	196	303	654

Kaynak: Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü verileri, 2012

Ulaştırma kapsamında ulusal bir politika olarak uygulanan bölünmüş yol çalışmalarında bölge ortalaması, ülke ortalamasının üzerindedir.



Harita 2. TR63 Bölgesi Karayolu Ulaşım Ağı



Kaynak: DOĞAKA tarafından hazırlanmıştır.

3.2. Demiryolu Altyapısı

Türkiye’de 2023 yılına kadar tüm ulaştırma türleriyle bütünselik ve yurt geneline yayılmış yaklaşık 30.000 km yeni demiryolu yapılması hedeflenmektedir. Türkiye’nin 2012 yılı demiryolu hat uzunluğu 9.642 km’dir. TR63 Bölgesinde yer alan demiryolu hat uzunluğu 2012 yılı itibarıyla 270 km’dir ve TR63 Bölgesi Türkiye içerisinde % 2,8 gibi düşük bir paya sahiptir. TR63 Bölgesindeki demiryollarının % 20’si Hatay, % 25’i Osmaniye ve % 55’i Kahramanmaraş ilinde bulunmaktadır. (Tablo 17)

Tablo 17. İllere Göre Demiryolu Uzunlukları (Km)

İl / Bölge	Demiryolu (Km)		
	2010	2011	2012
Hatay	54	54	54
Kahramanmaraş	148	148	148
Osmaniye	68	68	68
TR63	270	270	270
Türkiye	9.594	9.642	9.642

Kaynak: TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri, 2012

TR63 Bölgesi illerinin tamamında demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Adana üzerinden geçen demiryolu ağı Osmaniye’nin Toprakkale ilçesinde iki farklı güzergâha ayrılmakta; doğuda Gaziantep ve Kahramanmaraş illerine, güneyde ise Hatay ilinin İskenderun ilçesine devam etmekte ve orada sonlanmaktadır.



Harita 3. TR63 Bölgesi Demiryolu Ulaşım Ağı

DEMİRYOLU ULAŞIM AĞI



Kaynak: DOĞAKA tarafından hazırlanmıştır.

2013 kamu yatırımları içerisinde, TR63 Bölgesini kapsayan, dört adet önemli proje yer almaktadır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarının; etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikle entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren “Lojistik Merkezler Projesini” geliştirmiştir. Lojistik Merkez “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.¹⁴ Lojistik merkezlerin kurulu olduğu yerler, genellikle ulaştırma potansiyelinin yüksek olduğu ana ulaştırma koridorları üzerinde bulunmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve ulaştırma hizmetlerinin birlikte sunulduğu merkezlerdir. Proje kapsamında 19 noktada lojistik merkez kurulması planlanmaktadır.

Harita 4. Türkiye’deki Lojistik Merkezler



Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları, Lojistik Merkezler, 2014

İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayack), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 13 adet lojistik merkez kurulmaya başlanmış, Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas, Bittis (Tatvan) ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez adedi 19’a ulaşmıştır.

TR63 Bölgesinde yer alan Türkoğlu Lojistik merkezinin yaklaşık 700.000 m²’lik alan üze-

14 (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Lojistik Merkezler, 2010)

rinde kurulması planlanmaktadır. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın almış olduğu kamu yararı kararına istinaden alanın kamulaştırılması tamamlanmıştır. Kamulaştırılan alanın 1/5.000 ölçekli nazım imar ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planı Türkoğlu Belediyesi tarafından yapılmıştır. Bölgenin ekonomik gelişmesine katkı sağlayacak olan lojistik merkez ile karayolu güzürütü kirliliğinin, personel ve operasyonel giderlerin azaltılması, mevcut kapasite veriminin artırılması, çevre düzeninin ve kentsel gelişimin sağlanması, gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması hedeflenmektedir.

3.3. Havayolu Altyapısı

TR63 Bölgesinde, Hatay ve Kahramanmaraş illerinde birer adet olmak üzere iki adet havaalanı bulunmaktadır. Osmaniye iline en yakın mesafedeki (96km) havaalanının Adana ilinde olması, Osmaniye ilinin, genel itibariyle Adana Şakirpaşa Havaalanı'nı kullanmasına sebep olmaktadır. Hatay Havaalanı, Antakya-İskenderun Karayolunun doğusunda, il merkezine 25 km, İskenderun ilçesine 40 km mesafede inşa edilmiştir. 2007 yılında hizmete giren havaalanı ihtiyacı karşılamamış olması sebebiyle yenilenmiş ve 2011 yılında yapımı tamamlanmıştır. Kahramanmaraş Havalimanı, 1996 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından hizmete açılmıştır. Havalimanı Kahramanmaraş'ın güney doğusunda Gaziantep-Pazarcık çevre yolu üzerinde, şehir merkezine 5 km uzaklıktadır.

2007 yılına kadar TR63 Bölgesinin tek havaalanı olan Kahramanmaraş Havaalanına, 2007 yılında Hatay Havaalanının da eklenmesi, TR63 Bölgesinde ulaşım türleri arasında havayolu ulaşımı kullanımını ön plana çıkarmaya başlamıştır. Yıllar içerisinde Kahramanmaraş Havaalanının gelişimi stabil bir seyir izlerken, Hatay Havaalanında 2008-2011 yılları arasında olağanüstü bir hareketlilik yaşanmıştır. Hatay Havaalanının yüksek kapasite ile kullanılması; Suriye vatandaşlarının Adana Şakirpaşa Havaalanı yerine Hatay Havaalanını kullanmaya başlaması, uçuş maliyetlerinin düşmesi ve havayolu ulaşım taleplerinin artması gibi nedenler ile açıklanabilir.

Hatay ve Kahramanmaraş Havaalanlarının kargo, yolcu taşımacılığı ve uçak sayısı kapasiteleri 2012-2013 yılları arasında incelendiğinde, Hatay Havaalanında yolcu sayısında 2013 yılın-



da %45 oranında ve uçak sayısında % 35 oranında artış yaşandığı; Kahramanmaraş Havaalanında ise uçak sayısında % 3, yolcu sayısında % 38 oranında artış olduğu görülmektedir. Her iki havaalanında da kargo taşımacılığında bir önceki yıla oranla bir artış kaydedilmiş, Hatay Havaalanında %40'lık, Kahramanmaraş Havaalanında %32'lik bir artış gerçekleşmiştir. Türkiye'de 2013 yılında bir önceki yıla göre kargo taşımacılığında % 15,3, yolcu sayısında % 14,6, uçak sayısında % 11,9 oranında artış olmuştur. Her iki havaalanında 2012-2013 yılları arasında kargo, yolcu ve uçak sayısında yaşanan değişimler, Türkiye ortalamasının üzerinde seyretmektedir. (Tablo 18)

Tablo 18. TR63 Bölgesi İllerin Hava Kargo, Yolcu ve Uçak Sayıları

Havaalanları	Kargo (Ton)		Yolcu (Kişi)		Uçak Sayısı	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Hatay	8.314	11.656	663.892	964.707	5.858	7.953
Kahramanmaraş	986	1.311	102.046	140.938	1.638	1.692
TR63	9.300	12.967	765.938	1.105.645	7.496	9.645
Türkiye	2.249.134	2.595.317	130.351.620	149.430.421	1.093.047	1.223.795

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, 2012

3.4. Denizyolu Altyapısı

TR63 Bölgesinin denize kıyısı olan tek ili Hatay'dır. Hatay iline bağlı İskenderun ve Dörtöyl ilçelerinde 10 adet liman yer almaktadır. Bölgenin en büyük limanı olan İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesiyle birlikte yatırımlar hız kazanmış, İskenderun Limanı, Akdeniz Bölgesi'nde Mersin Limanı'ndan sonra Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri için önemli bir çıkış noktası olmuştur. Ayrıca Dörtöyl-Hassa Yol Yapım Projesi'nin tamamlanmasıyla İskenderun Limanı bu bölgeler açısından Mersin Limanı'na kıyasla daha cazip hale gelecektir. Dörtöyl-Hassa Yol Yapım Projesi'nin tamamlanmasıyla beraber, bu bölgeler açısından İskenderun Limanı'nın cazibesi, Mersin Limanı'na kıyasla daha da artmış olacaktır.

TR63 Bölgesinde yer alan limanlar şunlardır;

- LİMAK İskenderun Limanı,
- İskenderun Demir Çelik Limanı,
- Assan Limanı,
- Denbirport Limanı,
- Yazıcı Limanı,

- MMK & Atakaş Limanı,
- Ekinciler Limanı,
- Botaş Limanı,
- Toros Gübre Fabrikaları İskeleleri.

TR63 Bölgesinde İskenderun'da faal durumda olan bir tersane bulunmaktadır. TCDD İskenderun Limanı içerisinde 2004 yılında yap-işlet-devret modeli ile kiralanarak kurulmuştur. Bu tersane, 2004 yılından bu yana İskenderun Limanı içerisindeki sahasında, yeni gemi inşa, su üstü bakım onarım ve havuzlama konularında faaliyetine devam etmektedir. Tersane, Doğu Akdeniz Bölgesinde halen tek bakım onarım tersanesidir. Bölgedeki tüm limanların römorkör ve deniz vasıtalarının ve bölgeye gelen gemilerin su üstü tamirleri tersane tarafından yapılmaktadır.

Harita 5. TR63 Bölgesi Limanları ve Limanların Yakın Çevresine Ulaşım Sistemi



Kaynak: DOĞAKA tarafından hazırlanmıştır.

TR63 Bölgesi'nde denizyolu altyapısına dair yer alan İskenderun Denizcilik İhtisas Sanayi Bölgesi (İDİSB) projesi, İskenderun Deniz Ticaret Odası ve üyeleri, İster Tersanesi, Kaptan Deniz İnşaat A.Ş. öncülüğünde ve yerel firmaların katılım ve desteği ile gerçekleştirilmesi planlanan bir denizcilik projesidir. Proje, Hatay ili, İskenderun İlçesi mülki idare sınırları içerisinde, Sarıseki, Bekbele ve Denizciler Beldeleri sahilinde, İskenderun Körfezi kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında devletin hüküm ve tasarrufunda altında bulunan 4 km uzunluğunda ve ortalama 600 metre genişliğinde, yaklaşık 1.700.000 m² alana deniz dolgusu yapılarak gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Projenin amacı, Antalya, Mersin, İskenderun Limanlarına gelen gemilerin, Akdeniz'e kıyısı bulunan Doğu Akdeniz'de yer alan komşu ülke limanlarına gelen gemilerin ve Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerin bakım, onarım ve havuzlama ihtiyaçlarını karşılamaktır.¹⁵



4. Genel Değerlendirme, Politika Önerileri

Küresel ölçekte ekonomik ve sosyal dinamiklerdeki hızlı değişimler, bilgi ve teknoloji alanındaki gelişmeler, dünya üzerinde ekonomik ve sosyal ilişkilerde mesafe kavramını engel olmaktan çıkarmıştır. Ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış ve kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır.

Avrupa Birliği'nin Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (Trans-European Transport Network, TEN-T) adı ile çok modlu ulaşım ağı geliştirme politikası çerçevesinde, bu politikanın Türkiye uzantısı uygulamalarına yönelik olarak Ulaştırma Bakanlığı ve Kalkınma Bakanlığı için hazırlanan "Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Sonuç Raporu"nda, Türkiye'de intermodal taşımacılığın geliştirilmesi için önemli potansiyel alanlar bulunduğu belirtilerek karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının TEN-T kriterlerine uygun olarak düzenlenmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Raporda, "Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye, Karadeniz, Asya, Orta Doğu, Avrupa ve Akdeniz ülkeleri arasında mükemmel bağlantı olanakları sunmaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin uluslararası ulaşımda önemli rol üstlenmesine, doğu-batı ve kuzey-güney akslarında uluslararası çok modlu ulaştırma ağı için etkin koridorlar oluşturmaya, Türkiye üzerinden Akdeniz'e Avrupa-Asya ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesine yönelik olarak ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi yolunda hamleler gerçekleştirilmelidir."¹⁶ ifadesine yer verilerek çok modlu ulusal ağın gelişiminde modlararası dengeli gelişime daha çok odaklanması gerektiği belirtilmiştir.

Türkiye'nin lojistik olanakları ulusal ölçekli stratejik belgelerde de yer almıştır. Ulaştırma Bakanlığı 2009-2013 Stratejik Planı'nda; başta havayolu ve denizyolu sektörleri olmak üzere, hizmet sektörlerinde yüksek katma değerli lojistik faaliyetlere destek verilmesinin ve böylece Türkiye'nin çeşitli hizmet alanlarında lojistik merkezi haline gelmesinin; ulaştırmanın yanı sıra, istihdama ve ülke ekonomisine sağlayacağı katkı göz önüne alınarak limanlar kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmesinin önemi vurgulanmıştır.

2011-2014 Sanayi Strateji Belgesi'nde ise sanayinin rekabet gücünün artırılmasında girdi tedariki yapan altyapı sektörlerinden olan lojistik sektöründe farklı taşımacılık modlarının geliştirilmesi ve etkin kullanımının önemi belirtilerek uluslararası alanda sanayinin rekabet gücünün geliştirilmesinin sadece üretim gücüne değil imalatla ilgili olmayan lojistik gibi des-

16 Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Sonuç Raporu, TINA Türkiye Ortak Girişimi, 2007

tekleyici faaliyetlere bağlı hale geldiği ifade edilmiştir. Aynı belgede sanayide katma değeri yüksek ürünlere geçiş stratejisi olarak lojistik sektörü gibi katma değeri artırıcı faaliyetlerin geliştirilmesi hususuna yer verilmiş ve lojistik sektörünün etkinliğinin artırılmasının sanayi stratejisinde önemli bir yeri olduğu belirtilmiştir. Belgede, sanayide rekabet gücünün artırılmasına yönelik olarak; ulaştırma ve lojistik sektörlerinin, firmaların rekabet gücüne katkısını azami düzeye çıkarabilmek amacıyla, farklı taşımacılık türlerinin en etkili oldukları yerlerde organize ve planlı bir şekilde kullanılmasına yönelik politikaların uygulanması ve Türkiye'nin coğrafi konumunun sunduğu fırsatları değerlendirmek için özellikle Avrupa ve Asya arasındaki geçişlerde kritik bir işlev üstlenebilecek, AB ve diğer bölgelerin lojistik sistemlerine Türkiye'nin entegre olmasını sağlayacak politikaların hayata geçirilmesi öngörülmüştür.

Benzer şekilde 2023 vizyonu ile hazırlanan Türkiye İhracat Stratejisi ve Eylem Planı'nda da coğrafi avantajlar ve alternatifli ulaşım olanaklarının yeterince etkin değerlendirilemediği belirtilerek, uluslararası rekabetçiliğin geliştirilmesi amacıyla lojistik altyapısının iyileştirilmesine yönelik stratejiler geliştirilmiş, limanların, büyük fabrikaların ve OSB'lerin birbirleriyle olan bağlantılarının iyileştirilmesi ve limanların lojistik üs haline getirilmesi hedeflenmiştir.

Lojistik sektörünün geliştirilmesi ile ilgili en güncel strateji belgesi olan 10. Kalkınma Planı'nda ulusal ölçekte Lojistik Master Plan çalışmasının yapılacağı ve kurulacak lojistik merkezlerin yer seçiminde rehber niteliği olacak bu çalışma ile ulaştırma koridor haritalarının çıkarılacağı belirtilmiştir. Lojistik altyapısı gelişmiş ülkelerin ticaret faaliyetlerinde daha etkili ve verimli olduğu ifade edilen Kalkınma Planı'nda kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolu paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esas alınmıştır.

10. Kalkınma Planının amaçlarına ulaşılabilmesi açısından önem taşıyan, genellikle birden fazla bakanlığın sorumluluk alanına giren, kurumlar arası etkin koordinasyon ve sorumluluk getiren reform alanları için "Öncelikli Dönüşüm Programları" tasarlanmış olup bir programlardan biri de "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı"dır. Bu programla, Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörünün ülke büyüme potansiyeline katkısının artırılması amaçlanmaktadır. Program, lojistik alanında etkin ve verimli planlama yapabilmek amacıyla mevzuat, eğitim, gümrük, altyapı ve sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet gücünün artırılması konuları üzerine yoğunlaşmıştır.

Program ile Türkiye'nin lojistik sektöründeki uluslararası konumunun güçlendirilmesi, sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyetlerin yükünün azaltılması ve nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması hedeflenmektedir. Bu hedeflere ulaşılabilmesi amacıyla;

Lojistikte Strateji ve Kurumsal Yapılanmanın Oluşturulması, Şehirlerde Lojistik Altyapısının İyileştirilmesi, Komşu ülkeler ve dış ticaretimizin bulunduğu diğer ülkelerle gümrük işlemlerinin hızlandırılması, gümrüklerin fiziki ve beşeri kapasitesinin artırılması, gümrüklerde bilgi teknolojisinin kullanımının yaygınlaştırılması, Sektörde Faaliyet Gösteren Firmaların Rekabet Güçlerinin Artırılması, Yurtiçi Lojistik Yapılanmasının Yurtdışı Yapılanmalarla desteklenmesi gerekmektedir. Aynı zamanda;

- Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması ile denizyolu ulaştırma,
- Karayolu ağında ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu kesimlerde bölünmüş yol ve BSK yatırımlarının yapılması ile karayolu ulaştırma,
- Yüksek katma değerli malların ticareti yoğun olan bölgelerde yeni hava kargo terminali yatırımlarının yapılması ile havayolu ulaştırma,
- Demiryollarında yapımı devam eden 19 lojistik merkezin tamamlanması ve trafiğin yoğun olduğu kesimlerde çift hat demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesi ve Mevcut konvansiyonel hatlarda eksik olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin tamamlanması ile demiryolu ulaştırma

altyapı yatırımlarının tamamlanması gerekmektedir.

2014-2018 yılları arasında lojistik sektörüne ilişkin hedef göstergelere de yer verilen Kalkınma Planı'nda, karayolu yük taşımacılığında % 4,9, demiryolu taşımacılığında % 18 ve denizyolu yükleme boşaltma kapasitesinde % 8 yıllık ortalama artış öngörülmüştür. Bu verilerden, yük taşımacılığında % 87 olan karayolu payının, lojistik sektöründeki gelişme ve yatırım hedefleri ile birlikte demiryolu ve denizyolu lehine azaltılması hedeflendiği görülmektedir.

10. Kalkınma Planı kapsamında tasarlanmış olan programların yanı sıra Avrupa Birliği tarafından aday ve potansiyel aday ülkelere sağlanacak tüm katılım öncesi mali yardımlar çerçevesinde Katılım Öncesi Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA) olarak adlandırılan sistem oluşturulmuştur. IPA kapsamında Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı "Bölgesel Rekabet Edebililik Operasyonel Programı'nı" hazırlamıştır. BROP, temel

müdahale alan ve konuları (öncelik) tanımlamakta ve bu alan ve temalara yönelik faaliyetler (tedbirler) geliştirmektedir. Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı 2 öncelik ve bu önceliklerin altında yer alan 6 tedbir çerçevesinde şekillenmiştir. Bu öncelikler;

1. İş Ortamının İyileştirilmesi,
 2. İşletme Kapasitelerinin Artırılması ve Girişimciliğin Teşvik Edilmesi,
 3. Teknik Yardım
- olarak belirlenmiştir.

Birinci öncelik kapsamında;

1. Sanayi Altyapısının Geliştirilmesi,
 2. Finansal Araçların Oluşturulması ve Geliştirilmesi,
 3. Ar-Ge, İnovasyon, Teknoloji ve Bilgi Toplumu Altyapısının Geliştirilmesi,
 4. Turizm Altyapısı ile Tanıtım ve Pazarlama Faaliyetlerinin Geliştirilmesi tedbirleri
- İkinci öncelik kapsamında;

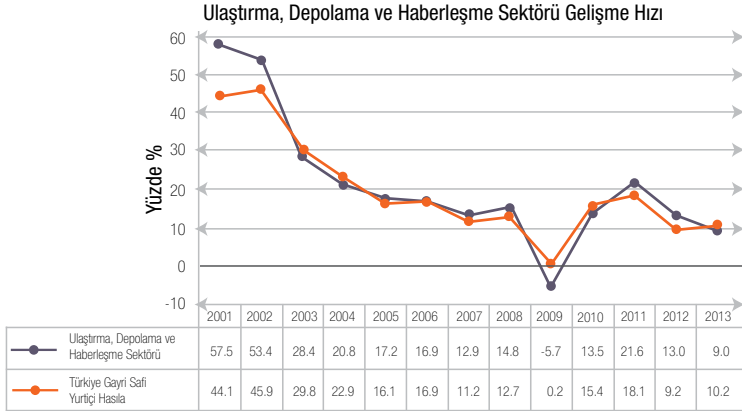
1. İşletmelere Temel Bilgi, Danışmanlık ve Yatırım Desteği Sağlanması,
2. Sanayi Sektörleri Arasında İşbirliğinin Güçlendirilmesi

tedbirleri oluşturulmuştur.

Birinci önceliğe yönelik oluşturulan "Sanayi Altyapısının Geliştirilmesi" tedbiri bazında desteklenebilecek faaliyetler arasında "Ortak ticari kullanıma yönelik lojistik merkezlerinin sanayi alanlarının içerisi veya çevresi ile havaalanlarının, limanların, ana ulaşım akslarının vb. çevresinde kurulması" başlığında lojistik faaliyetleri yer almaktadır. BROP çerçevesinde lojistik sektöründe kaynak kullanımının gerçekleştirilebilmesi adına proje önerilerinde bulunulması gerekmektedir. Bu bünyede "Samsun Lojistik Merkezi" projesi başarılı projeler arasında yer almıştır. Proje, Samsun'da dağınık durumdaki lojistik odakları bir araya toplayan veya birbirine bağlayan yeni bir lojistik merkez kurulması, bu merkezin altyapısı ile birlikte depolama alanları, gümrüklü alanlar, otoparklar, ofisler gibi üst yapının inşaa edilmesini ve sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikte işgücü yetiştirilmesi için gerekli eğitim programlarının düzenlenmesini içermektedir.

Türkiye'nin lojistik potansiyeli ülkede üretilen ekonomik değer verilerine de yansımıştır. TÜİK tarafından yayımlanan 2012 Yılı verilerine göre 1 Trilyon 561 Milyar TL olan Türkiye toplam Gayri Safi Yurtiçi Hasılası'nın 216 Milyar 437 Milyon TL'si (%13,8) ulaşım, depolama ve haberleşme sektöründen sağlanmıştır.

Şekil 2. Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörü Gelişme Hızı



Kaynak: TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri, 2013

1998 yılında 7 Milyar 735 Milyon TL. üretim değerine sahip sektör, 1998-2013 döneminde üretim değerini yaklaşık 28 kat artırarak toplam ekonomi içerisindeki payını da % 11'den % 13,8'e yükseltmiştir. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü, toplam Gayri Safi Milli Hasıla içerisinde % 15,4 pay alan imalat sektöründen sonra en yüksek paya sahip ikinci sektör konumundadır.

Şekil 2'de yer alan verilerde de görüldüğü üzere ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü son 14 yıllık süreçte Türkiye ortalamalarının üzerinde bir gelişme performansı göstermiştir. Sektörün gelişme performansında aynı dönemde haberleşme alanında yaşanan hızlı büyümenin etkisi olsa da ulaştırma alanında yaşanan gelişmeler de sektördeki büyümeye katkı sağlamıştır. 2011-2014 Sanayi Strateji Belgesi'ne göre Türkiye'de lojistik sektörünün son yıllardaki yıllık büyüme ortalaması % 15, sektörün Türkiye Gayri Safi Milli Hasıla içerisindeki payı % 4'tür.¹⁷

Türkiye'nin uluslararası alanda sahip olduğu lojistik avantajların benzeri, ulusal ve uluslararası ölçekte TR63 Bölgesi için de geçerlidir. Türkiye'nin kuzey-güney ve doğu-batı ekseninde kesişen bölge konumundaki TR63 Bölgesi, ekonomik ve sosyal açıdan farklı bölgelerin geçiş bölgesidir. Karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu altyapısı ile tüm ulaşım modlarında hizmet olanağına sahip bölge, liman ve gümrük kapıları ile uluslararası taşımacılıkta da

17 Sanayi Strateji Belgesi 2010-2014, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2010

gelişme potansiyeline sahiptir.

Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu (AGR) hükümlerine göre belirlenen uluslararası karayolu ağı içerisinde Türkiye Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır.

Harita 7. Türkiye'deki E-Yollar (Uluslararası Yol Ağı)



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

TR63 Bölgesi'nde; İskenderun-Dörtöy-Osmaniye hattında kurulu başta ana metal olmak üzere sanayi kuruluşları, Osmaniye'de hızlı bir büyüme sürecinde olan Organize Sanayi Bölgesi, Kahramanmaraş'ta tekstil ve metal mutfak eşya kuruluşlarının iç ve dış ticarete yönelik üretimleri, ulaşım altyapısını en verimli şekilde kullanmayı önemli hale getirmektedir.

Ayrıca, TR63 Bölgesi'ne komşu Gaziantep merkezli TRC1 Bölgesi ve Malatya merkezli TRB1 Bölgesi'nin özellikle deniz aşırı ticari ilişkileri bakımından TR63 Bölgesi'ndeki liman faaliyetleri lojistik avantaj sağlamaktadır. Bu iki bölge dışında Güneydoğu Anadolu illeri ve Doğu Anadolu'nun güney illerinde yeni teşvik yasası ile hareketlenen yatırımların üretime geçmesi ile birlikte TR63 Bölgesi liman faaliyetleri bu bölgelere de hizmet verecek konumda olacaktır. Türkiye'nin doğu ve batı illeri arasında ve tüm Orta Anadolu ile Doğu Anadolu ile Orta Doğu arasında geçiş noktası olmasından kaynaklanan ulusal jeopolitik konum, Avrupa ve Orta Doğu arasındaki konumu nedeniyle uluslararası bir niteliğe de bürünmektedir.

TR63 Bölgesi ile birlikte TR62, TRC1, TRC2 ve TRC3 bölgelerinin konumu, üretim hacmi ve ulaşım altyapısı birlikte değerlendirildiğinde lojistik gelişim potansiyeli öne çıkmaktadır. Bu doğrultuda bölgenin yüksek lojistik potansiyelinin değerlendirilmesi amacıyla kademelere göre lojistik ana merkez ve alt merkezlerin kurulması hedeflenmektedir. Buna göre konumu ve ulaşım altyapısı nedeniyle Mersin ve İskenderun bu bölge için ana lojistik merkezler olarak belirlenmiş ve bu noktalarda lojistik köy yatırımlarının tamamlanması önceliklendirilmiştir. Bölge içerisindeki tüm diğer iller bu iki ana merkez ile entegre edilecektir. Bu entegrasyonun alt merkezleri olarak Adana, Gaziantep ve Diyarbakır 2. Kademe, diğer iller ise 3. kademe alt merkezler olarak bu yapı içerisinde yer alacaktır.

Harita 8. Lojistik Gelişim Haritası



Bu temel çerçevede doğrultusunda ana merkezler öncelikli olmak üzere ulaşım altyapılarının iyileştirilmesi, sınır kapılarının modernizasyonu, bilgi ve iletişim altyapısı ile insan kaynaklarının geliştirilmesi sektörel öncelikler olarak belirlenmiştir. Ayrıca, bölgesel ana merkezlerden biri olarak belirlenen İskenderun Lojistik Merkezi için yatırım programına alınan Hassa-Dörtöl Tünel Projesi stratejik önem taşımaktadır. Bu yatırım ile birlikte tüm güneydoğu ve doğu bölgelerin bir kısmı için İskenderun lojistik bölgesine ulaşım süre ve maliyet açısından daha cazip hale gelecektir. Bu bakımdan bu projenin tamamlanması İskenderun lojistik merkezi için önem taşımaktadır.

Lojistik sektörü TR63 Bölgesi için bölgesel gelişmeye katkıda bulunacak ve geliştirilmesi hedeflenen sektörler arasında bulunmaktadır. Bu kapsamda, TR63 Bölgesinin uluslararası

koridorlarda yer alabilen, Türkiye'nin doğusu ile batısını, kuzeyi ile güneyini birleştiren bir lojistik üs olması hedeflenmiştir. İskenderun ilçesinde yer alan limanlar ile Cıvegözü ve Yayladağı sınır kapıları, bu potansiyelin gerçekleştirilmesinde kullanılabilecek ana unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Bu kapsamda mevcut potansiyelin en verimli şekilde kullanılabilmesi amacıyla "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Destek Merkezleri Master Planı" hazırlanmıştır.

Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Master Planı'nda, TR63 Bölgesi'nin lojistik altyapısı tüm yönleri ile ele alınmıştır. TR63 Bölgesi'nde lojistik köy ve lojistik destek merkezi yatırımlarına yönelik olanakların değerlendirildiği çalışmada;

- İskenderun-Dörtöyl bölgesinde taşımacılık sektöründe kapasiteye sahip limanların olması,
- İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesi ile birlikte lojistik altyapısına yönelik yatırımların artması,
- Limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları ile çok modlu taşımacılık sisteminin geliştirilmesine uygun olması,
- TR63 Bölgesi'nin kuzey-güney ve doğu-batı bölgeler arasında geçiş noktası olması ve Avrupa-Orta Doğu-Uzak Doğu lojistiğini sağlayabilecek konumda olması,
- TR63 Bölgesi kurulu sanayi yapısının lojistik sektöre yatırım potansiyeli sunması,
- TR63 Bölgesi dış ticaret hacminin gelişen bir görünüm arz etmesi,
- Doğu ve güneydoğu bölgelerin geniş bir hinterland sunması,
- Türkiye'nin diğer bölgelerine göre liman maliyetlerinin düşük olması,
- Türkiye'nin İstanbul'dan sonra en büyük tır filosuna sahip ilin Hatay olması

gibi nedenlerle, İskenderun merkezli lojistik köy kurulması ve bu lojistik köy ile entegre Hatay ve Osmaniye il merkezlerinde birer lojistik destek merkezi oluşturulmasına uygun yatırım ortamının olduğu sonucu elde edilmiştir. Master Plan tamamlandıktan sonra özel sektör tarafından yatırım kararı alınan ve Hatay ili Erzin ilçesinde yapılması planlanan, Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi'ne yaklaşık 10-12 km. mesafede olan yeni liman yapımı, Hatay ve Osmaniye illerinin lojistik cazibesini daha da artırmıştır.

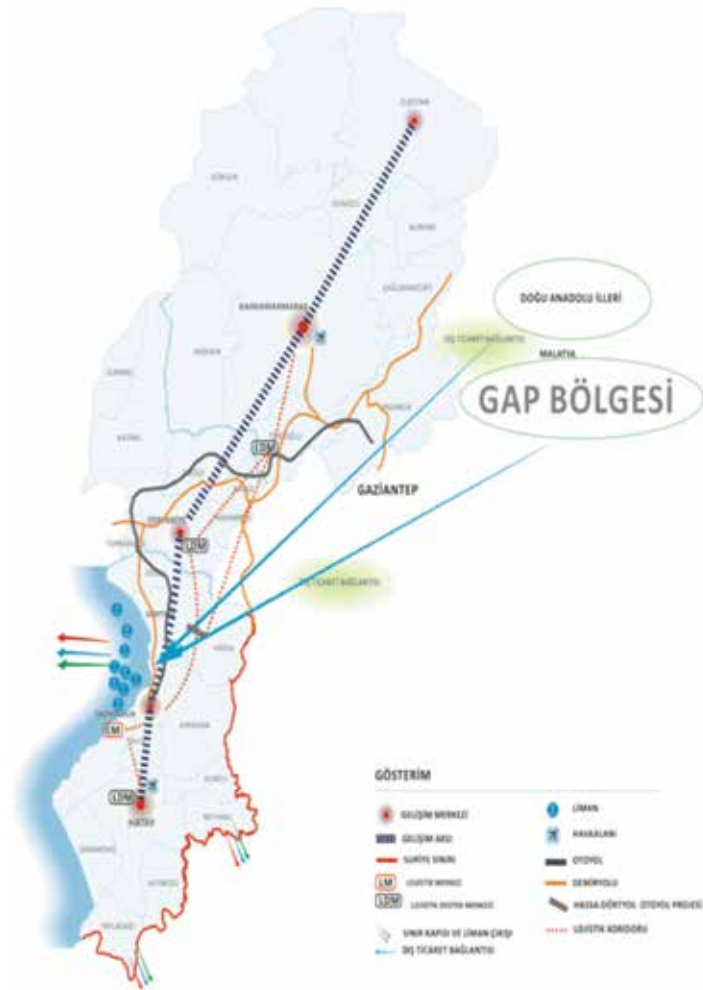
Söz konusu Master Plan ile lojistik altyapısının kurulması amacına yönelik yatırımların planlanması, ulaştırma altyapılarının iyileştirilmesi için gereken önlemlerin alınması ve bu amaca yönelik lojistik odaklar arasında işbirliği ve tanıtım faaliyetlerinin yerine getirilmesi hedeflen-

miştir. Mastır plan ile İskenderun ilçesinin lojistik üs olması için altyapısının hazırlanması, İskenderun ilçesinin ulusal ve uluslararası taşımacılıkta pazar payının artırılması, bölgedeki rekabet gücünün geliştirilmesi ve Doğu Akdeniz'de önemli bir liman olması hedeflenmiştir. İskenderun ilçesinde büyük ölçekli, depolama fonksiyonlarının ağırlıklı olarak yer aldığı, demiryolu bağlantılı, liman havzası içinde bir Lojistik Köy (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) düşünülmüştür. Lojistik köy kuruluşu ile birlikte, Antakya ve Osmaniye kent merkezlerinde de birer lojistik üs kurulmasını da önerilmektedir. Bu lojistik üsler, alan ve sunulacak hizmetler itibarıyla, İskenderun Lojistik Köyü kadar geniş ve kapsamlı olmamakla birlikte, Lojistik köy ile olacak aktivitelerin sinerji ve işbirliği yaratacak şekilde ortak çalışmalarını üstlenecektir. TCDD Demiryolu Aktarma Merkezleri projesinde yapılması planlanan Kahramanmaraş ili Türkoğlu İlçesi lojistik merkezinin mastır planda yer alan lojistik köy ve lojistik destek merkezleri ile entegre bir yapı oluşturması hedeflenmektedir.

TR63 Bölge Planında lojistik sektörünün geliştirilmesi amacına yönelik olarak İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Destek Merkezlerinin kurulması ve Türkoğlu Lojistik Merkezi ile entegrasyonun sağlanması, Organize Sanayi Bölgeleri ve büyük işletmelerin ulaşım altyapısının iyileştirilmesi, TR63 Bölgesi'nin Orta Doğu'ya çıkış kapıları olan Cilvegözü ve Yayladağı Gümrük Kapılarının fiziki ve teknolojik altyapının iyileştirilmesi ve gümrük işlemlerinin hızlandırılması, işlemlerde süreyi kısaltarak dış ticaret ve lojistik sürecinde etkinliği sağlanması, Lojistik ve gümrük işlemlerinde insan kaynağı potansiyeli geliştirilmesi plan döneminin önceliklerindedir.



Harita 9. TR63 Bölgesi Lojistik Sektörü Gelişim Haritası



Kaynak: DOĞAKA tarafından hazırlanmıştır.

Kaynakça

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı . (2010). Sanayi Strateji Belgesi 2010-2014. Ankara.

Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı. (2013). Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu. Bursa.

DHİMİ. (2012-2013). İstatistikler. 2014 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> adresinden alındı

DOĞAKA. (2010). İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Master Planı. Hatay.

DOĞAKA. (2013). TR63 Bölge Planı 2014-2023 (Taslak). Hatay.

DOĞAKA. (2013). TR63 Bölgesi Mevcut Durum Analizi 2014-2023 (Taslak). Hatay.

Eurostat. (2011). Transport Statistics. 2014 tarihinde Eurostat: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> adresinden alındı

Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İl Özel İdareleri. (2012). İl Çevre Düzeni Planları . Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye.

Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İl Özel İdareleri. (2013). Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye İl Özel İdaresi verileri. Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye.

İDİSB. (2012). İskenderun Denizcilik İhtisas Sanayi Bölgesi. 2014 tarihinde İskenderun Denizcilik İhtisas Sanayi Bölgesi: <http://idisb.com/panlatim.html> adresinden alındı

IMF, World Economic Outlook Raporu. (2014). World Economic Outlook Raporu.

Kalkınma Bakanlığı . (2013). Bölgesel Gelişme Vizyonu ve Stratejileri. Ankara.

Karacağ Kalkınma Ajansı. (2008). Diyarbakır Lojistik Merkezi Raporu. Diyarbakır.

Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü. (2012). Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü Verileri. Mersin.

KGM. (2013). İstatistikler. 2014 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveYolEnvanteri.aspx>, 2013 adresinden alındı

Mevlana Kalkınma Ajansı. (2010-2013). Mevlana Kalkınma Ajansı 2010-2013 Bölge Planı. Konya.

TBMM. (2013). 10. Kalkınma Planı Metni. Ankara.

TCDD. (2010). Lojistik Merkezler. 2014 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları: <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkey.pdf> adresinden alındı

TCDD. (2010). Yüksek Hızlı Tren. 2014 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları: <https://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=6> adresinden alındı

The World Bank. (2014). Logistics Performance Index. The World Bank.

TOBB, Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu. (2011). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu.

Traceca Türkiye Ulusal Sekreterliği. (2014). TRACECA - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru. 2014 tarihinde TRACECA - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru: <http://www.traceca.org.tr/> adresinden alındı

TÜİK. (2013). Dış Ticaret İstatistikleri. 05 2014 tarihinde Türkiye İstatistik Kurumu: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 adresinden alındı

TÜİK. (2013). Ulaştırma İstatistikleri. Türkiye İstatistik Kurumu: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051 adresinden alınmıştır

UBAK. (2007). Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Sonuç Raporu, TINA Türkiye Ortak Girişimi. Ankara.

Ulaştırma Bakanlığı. (2011). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023. Ankara.

World Trade Organization. (2011). Statistics. World Trade Organization: <http://www.wto.org/> adresinden alınmıştır





DOĞAKA
T.C. DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI
T.R. EASTERN MEDITERRANEAN DEVELOPMENT AGENCY

Yavuz Sultan Selim Cd. Birinci Tabakhane Sk.
No: 20 31050 Antakya / HATAY
Tel: 0326 225 14 15 Faks: 0326 225 14 52

www.dogaka.gov.tr
bilgi@dogaka.gov.tr

