

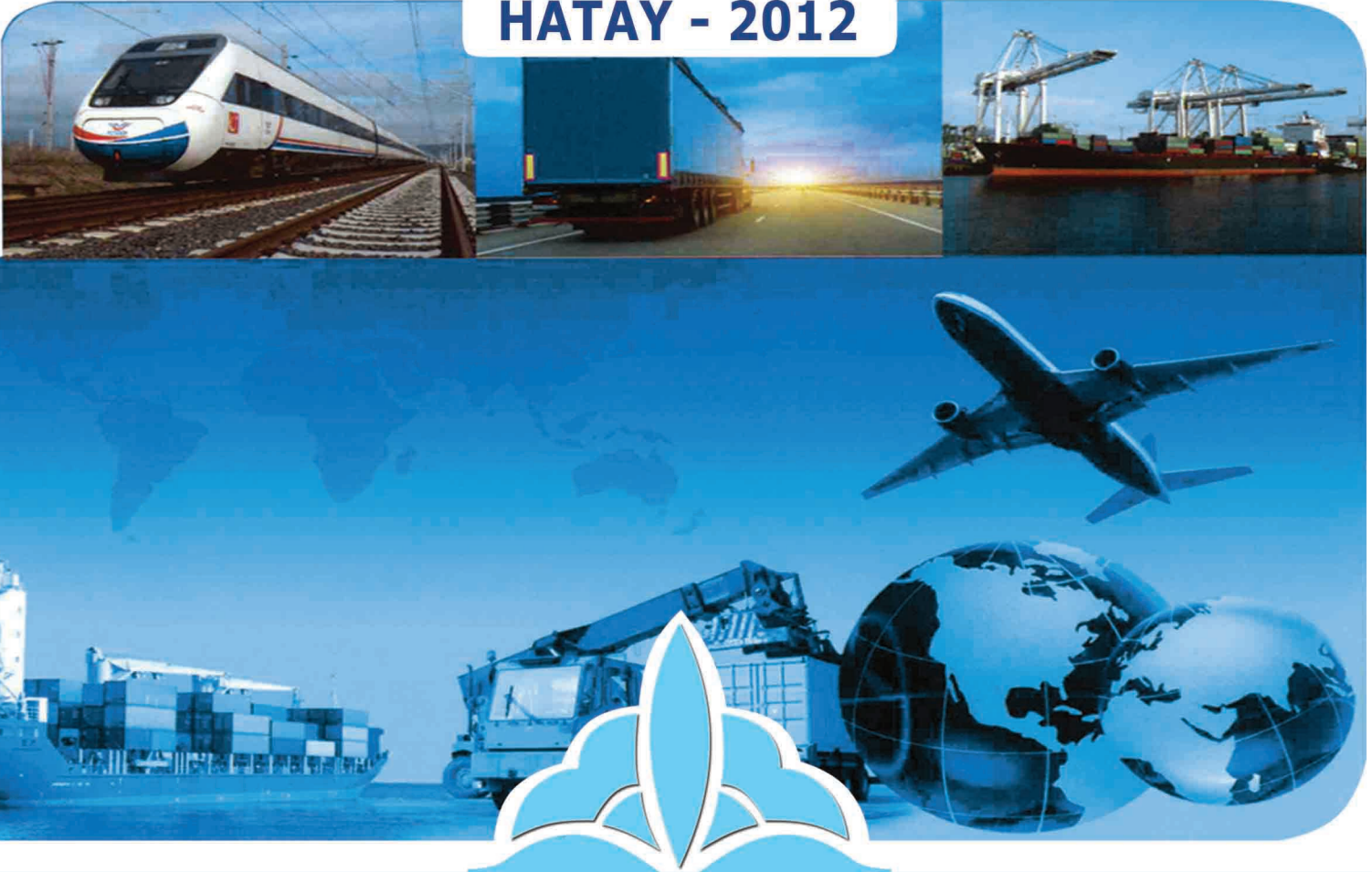


**T.C.
DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI**



ULUSLARARASI LOJİSTİK ZİRVESİ

HATAY - 2012



www.dogaka.gov.tr



HATAY ULUSLARARASI LOJİSTİK ZİRVESİ

18-19 Ekim 2012



İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	3
ZİRVE I. GÜNÜ PROGRAMI (18.10.2012 Perşembe).....	4
LOJİSTİK ZİRVESİ AÇILIŞ KONUŞMALARİ ÖZETLERİ	4
Onur YILDIZ- DOĞAKA Genel Sekreter V.....	4
Yusuf Hamit CİVELEK-İskenderun Belediye Başkanı	6
Prof. Dr. Hüsnü Salih GÜDER- Mustafa Kemal Üniversitesi Rektörü	7
M. Celalettin LEKESİZ- Hatay Valisi ve DOĞAKA Yönetim Kurulu Başkanı.....	9
Atilla YILDIZTEKİN- Lojistik Yönetimi Danışmanı.....	10
Kamil KAHYAOĞLU- Ulaştırma Bakanlığı TCDD Yük Dairesi Başkan Yardımcısı	11
1. Oturum	13
Ruhi Engin ÖZMEN- Uluslararası Nakliyeciler Derneği -UND- Başkanı	14
Cavit UĞUR- UTİKAD Genel Müdürü	16
İbrahim ÖZ- Demir Yolu Taşımacıları Derneği-DTD Başkanı	19
Bülent KAVSAK- İskenderun Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı	20
2. Oturum	22
Oğuz TÜMİŞ- LİMAK Port Genel Müdürü	23
Prof Dr. Okan TUNA- Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi	24
Yrd. Doç. Dr. Emine KOBAN- Beykoz Lojistik MYO Dış Ticaret Bölüm Başkanı.....	27
Yrd. Doç. Dr. Mehmet DURUEL- MKÜ Reyhanlı MYO Öğretim Görevlisi.....	30
ZİRVE II. GÜNÜ PROGRAMI (19.10.2012 Cuma).....	32
1. Oturum	32
Bedrettin ÖZ- Özler Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı	33
Özcan SALKAYA- Turkon Demiryolu Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürü	34
Nuri GÜNDOĞDU- Onitas Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı	36

2. Oturum	37
Hartmut BEYER- Hamburg Universal Transport Consulting Genel Müdürü	38
Prof. Dr. Francesco FILIPPI- Roma Sapienza Üniversitesi Öğretim Üyesi, Roma Taşımacılık ve Lojistik Merkezi Başkanı	40
3. Oturum	42
Prof. Dr. Murat ÇELİK- İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı	43
Mustafa AKARCA- Ekmar Ekinciler Limanı Liman Müdürü	46
M. Mehmet ÖZAL- Ekol Lojistik Genel Müdürü	49
4. Oturum	50
Ali YÜKSEK- Omsan Akdeniz Bölge Müdürü.....	50
Halit ANLATAN- THY Kargo Satış ve Pazarlama Başkan Yardımcısı	51
Cüneyt UZUNER- Aras Kargo Adana Bölge Müdürü	52

SUNUŞ

2011 yılında Hatay Valisi Sn. M. Celalettin LEKESİZ öncülüğünde, Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı (DOĞAKA) desteği ile bölgemiz lojistik potansiyelinin ortaya konulması amacıyla “İskenderun Lojistik Köyü İle Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri Master Planı” hazırlanmış, söz konusu plan çerçevesinde Hatay ili lojistik sektörü için bir yol haritası oluşturulmuştur.

Bölgemizin lojistik hedeflerinin gerçekleştirilmesi için ilerlememiz gereken uzun yola çıkmadan önce kuşkusuz bölgenin lojistik konusundaki gelişme planının, bölgede yapılacak olan kamu yatırımları ve özel sektör yatırımlarının kamuoyuna duyurulmasının, bölgemizde lojistik bilincinin artırılmasının, yerel sanayici, tüccar ve lojistik hizmet veren kuruluşların yönlendirilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda büyük bir gelişim içerisinde olan sektörün bu gelişimine paralel olarak kalifiye eleman ihtiyacındaki artışa cevap verilmelidir. Bölgedeki gençlerimiz hali hazırda Mustafa Kemal Üniversitesi’nin meslek yüksek okullarının hem lojistik hem de dış ticaretle ilgili bölümlerinde ihtiyaç duyulan eğitimleri almaktadır. Ancak sahip oldukları eğitimlerin dünyadan ve ülkemizden güncel örneklerle pekiştirilmesi, sektörün önde gelen yöneticileriyle değişik platformlarda bir araya gelmeleri gelişen sektöre adaptasyonlarını hızlandıracaktır.

Lojistik sektöründe kapasite artırımına yönelik gerçekleştirilecek tüm yatırımlar tanıtım, beşeri sermayenin gelişimi, bilgilendirme ve bilinçlendirme çalışmalarına yönelik yatırımlarla desteklendiği surette bölge kalkınmasına daha büyük katkı sağlayacaktır.

Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı ve Mustafa Kemal Üniversitesi işbirliği ile üniversitenin Atatürk Konferans Salonu’nda 18-19 Ekim 2012 tarihlerinde düzenlenen iki günlük “Uluslararası Lojistik Zirvesi” söz konusu alanlarda atılan ilk adımdır. Zirve Türkiye’de lojistik sektöründe yetki ve sorumluluğu olan resmi kuruluşlarımızın değerli yetkililerini, Türkiye’de kurulmuş bulunan taşımacılık ve lojistik ile ilgili derneklerimizin değerli başkanlarını, ülkemizdeki ulusal ve uluslararası lojistik şirketlerin yöneticilerini, ülkemizde ve diğer ülkelerde bulunan lojistik sektörü yöneticileri ve akademisyenlerini bir araya getirmiş onların değerli birikimlerini sanayicilerimizle, üniversiteli öğrencilerimizle paylaşımlarına imkân sağlamıştır.

Katkılarından dolayı değerli konuşmacılara, konferansa ilgi gösteren MKÜ öğrencilerine ve tüm Hataylılara ve zirve organizasyonunda emeği geçen herkese şükranlarımızı sunarız.

ZİRVE KOMİTESİ:

Atila YILDIZTEKİN - Lojistik Yönetim Danışmanı

Cenk ÖZBAYKAL - DOĞAKA Hatay Yatırım Destek Ofisi Koordinatörü

Serdar ÇINAR - DOĞAKA Hatay Yatırım Destek Ofis Uzmanı

Prof. Dr. Yakup BULUT - Mustafa Kemal Üniversitesi İİBF Dekanı

ZİRVE I. GÜNÜ PROGRAMI (18.10.2012 Perşembe)

LOJİSTİK ZİRVESİ AÇILIŞ KONUŞMALARI ÖZETLERİ

Onur YILDIZ - DOĞAKA Genel Sekreter V.



Hatay ilimiz tarih boyunca hem önemli ticaret yolları hem de medeniyetler arasında bir köprü vazifesi görmüştür. Türkiye'nin Ortadoğu'ya açılan kapısı olan ilimiz, günümüzde de dünyanın üretim ve tüketim merkezleri arasında konumlanmış önemli geçiş noktalarından birisi olma özelliğini korumaktadır. Bugün Hatay'da, söz konusu jeopolitik önemine istinaden dünya ticaretinden ve lojistik sektöründen hak ettiği payı alabilmek, eski görkemli günlerine geri dönmek için çaba sarf etmektedir. Bölgemizde gerçekleştirilen kamu yatırımları ve özel sektör yatırımları sayesinde Hatay'ı dünyanın önemli lojistik üslerinden biri haline getireceğine olan inancımız her geçen gün daha fazla artmaktadır.

Bu inancı göreve geldiğinden beri bizlere aşılamaaya çalışan Hatay Valimiz Sayın Celalettin LEKESİZ'e huzurlarınızda şükranlarımı arz etmek istiyorum. Aynı zamanda Sayın Valimiz öncülüğünde diğer alanlarda olduğu gibi lojistik sektöründe de başlatılan büyük hareketin içerisinde yer almamızdan dolayı memnuniyetlerimi ifade etmek istiyorum.

Kaynakların sistemli bir biçimde harcanması konusunda en doğru kararları verebilmek, sektörde gerçekleşen sürekli değişimin yarattığı fırsat ve tehlikelere hazırlıklı olabilmek, ortak çözümler ve ortak sorumlulukları belirlemek için Sn. Valimizin talimatları doğrultusunda Ajansımız desteğiyle bir lojistik mastır plan hazırlanmıştır. Çalışma yaklaşık 3 aylık bir sürede tamamlanmış, yapılan paneller, çalıştaylar ve bire bir görüşmelerle; yerel yöneticilerin çok değerli görüş, öneri ve eleştirileri de alınarak "İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri Mastır Planı" tamamlanmıştır.

Planın hazırlanmasında büyük emekleri olan Lojistik Yönetim Danışmanı Sn. Atilla YILDIZTEKİN ve ekibine, kendilerine destek olan Ajans uzmanlarımıza, yerelde destek veren kamu kurumları, özel sektör ve lojistikle ilgili sivil toplum kuruluşlarına da teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Hazırlanan plan doğrultusunda uzmanlar tarafından İskenderun ve Osmaniye'yi de içerisine alan hinterlandının potansiyeli lojistik açıdan değerlendirilmiş ve İskenderun'da bir lojistik köy, Hatay ve Osmaniye'de ise bu lojistik köye destek verecek iki adet lojistik merkez planlanmıştır.

Söz konusu Master Plan'la bölgemizde kurulması önerilen Lojistik Köy ve Destek Merkezleri; İskenderun'un ulusal ve uluslararası taşımacılıkta pazar payının artırılması, Asya, Avrupa ve Akdeniz bölgelerinin kesiştiği bölgemizde, küresel rekabet avantajı yaratılması, İskenderun Limanı'nın Doğu Akdeniz'in uluslararası aktarma limanı haline getirilmesi, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde GAP Projesi çerçevesinde oluşacak tarıma dayalı endüstriyel ürünlerin hammadde ve yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasına ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş-çıkış kapısı olmasına katkı sağlanması hedeflenmiştir. Ayrıca Hatay'ın Orta Asya ve hatta Uzak Doğu ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir denize çıkış noktası olması, İskenderun'un Anadolu'ya gidecek veya Anadolu'dan ihraç edilecek ürünler için transfer merkezi haline gelmesi, bölgedeki lojistik sektörünün hizmet kalitesinin artırılması, operasyonel maliyetlerin düşürülmesi, mevcut yapıyı bozmadan planlanan lojistik tesisler ile şehir trafiğinin rahatlaması projenin başlıca hedefleri arasında yer almaktadır.

"İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Merkezleri Master Planı'nda", yeni bir kavram olan lojistik konusunda farkındalığın artması, belirtilen tüm bu hedeflere ulaşmak için gerçekleştirilecek projelerin merkezi yönetimle, yerel yönetimle ve kamuoyuyla paylaşılmasının sahiplenme açısından gerekli olduğu vurgulanmıştır. Bunun için Uluslararası Lojistik Zirvesi ve tanıtıma yönelik benzer faaliyetlerin bölgemize önemli katkılar sağlayacağına inanıyorum.

Katılımlarınızdan dolayı hepinize teşekkür ediyorum.

Yusuf Hamit CİVELEK - İskenderun Belediye Başkanı

Kısaca lojistik bir malın bir yerden bir yere en etkin, en hızlı, en güvenilir ve en ekonomik şekilde taşınmasıdır. Bildiğiniz gibi dünyanın 4/5'i denizlerden oluşmaktadır. Türkiye'nin de 3 tarafı deniz olduğu halde bizler maalesef denizden yeterince faydalanamıyoruz. Çok güzel doğal limanlarımız var. Onları da kullanabilme imkânına henüz kavuşabildik.



Bugün İskenderun'un lojistik köy olması, Antakya ve Osmaniye'de de burayı tamamlayıcı nitelikte merkezler kurulması konuşuluyor. Lojistik insan vücuduna benzetebiliriz. İnsan ağzı, dişleri, boğazı, midesi ne kadar sağlıklı olursa o kadar iyi beslenebilir, boşaltım sistemi de iyi çalıştığı takdirde dengeli sağlıklı bir hayat sürer. Limanlarda da ham maddeler ne kadar rahat giriş yapabilirse ne kadar rahat yerine ulaştırılabilirse o ülkenin ekonomisi de o kadar rahatlar.

Globalleşen dünyada teknolojik gelişmelere paralel olarak ülkeler arası iletişim de her geçen gün artmaktadır. İletişim hızındaki bu artış lojistiğin de çok hızlı olmasını gerektiriyor. Günümüzde bir paradoks yaşanmaktadır. 1,5 milyar insanın aç olduğu bir dünyada belki hepsinin ihtiyacını karşılayabilecek kadar

ürün de dökülüp heba ediliyor. Lojistik sektörünün gelişmesi bu paradoksunda ortadan kalkmasına katkı sağlayacaktır. Yani bu gelişim aynı zamanda insani hizmetlerin artırılmasında da önemli katkı sağlayacaktır.

İskenderun limanının 3-5 aydır yatırıma açıldığını ve hareketliliğin arttığını belirttiler. İskenderun Limanı, Türkiye'nin belki de dünyanın en önemli limanlarından biridir. Bu limanı canlandırmak, yakınına lojistik köy kurmak malların kolayca bölgemize girip, bölgemizden çıkışını sağlayacaktır. Liman bundan 20-22 yıl önce çok canlıydı. Liman sayesinde bölgeden birkaç kez Türkiye vergi rekortmenleri çıktı. Körfez krizinden sonra liman aktiviteleri yavaşladı. Bu durum İskenderun ve Türkiye ekonomisinde büyük zarar verdi. Şimdi ne mutlu ki bu liman yeniden canlanıyor. Hem lojistik köy kuracağız hem de ilerleyen zamanlardaki gelişmelerle ilgili öngörüler doğrultusunda söz konusu lojistik köyün geleceğini planlayacağız. Şu an bile liman yeni yeni



çalışmaya başladığı halde tır trafiğinde tıkanmalar yaşanmaktadır. Büyük gemilerle gelen konteynırlardaki artışa paralel olarak tır filoları da artacak ve trafikte sıkışıklıklar yaşanacaktır. Uluslar arası limancılık anlayışında liman etrafındaki geniş bir alan da mutlaka limanlara ayrılır. Limanın hareket sahasının artırılması ve bununla lojistik köyün planlamasının yapılması gereklidir. İskenderun Limanı bölgemiz ve ülkemiz için çok önemlidir. Dolayısıyla bugün burada gerçekleştirilen zirve de çok önemlidir. Hem liman hem lojistik köy bölgemize ve ülkemize hayırlı olsun. İskenderun Lojistik Mastır Planı ve benzer planlama çalışmaları bizlerden sonra gelecek nesiller için hayati önem arz etmektedir.

Prof. Dr. Hüsnü Salih GÜDER - Mustafa Kemal Üniversitesi Rektörü

Geçtiğimiz 3 yıl içerisinde ilimizin makro düzeydeki planlanması, kaynaklarının yönetilmesi, girişimciler için bir cazibe merkezine getirilmesi ve sektörler arasında işbirliğinin sağlanması anlamında önemli bir altlık oluşturan plan ve planlamalar arasında lojistik mastır planının önemini vurgulamak istiyorum.



İskenderun'un lojistik köy olarak belirlenmesi ve Antakya lojistik bölgelerinin belirlenmesi, Hassa-İslâhiye eksenindeki alanın potansiyel lojistik alanlar olarak belirlenmesiyle birlikte ilde tarım alanlarıyla, birbirine çok yakın ulaştırma ağlarına olabildiğince yakın, çeşitli ulaştırma yollarıyla kesişen bir düzlem içerisinde önemli bir lojistik sektörü kurulabileceği, dolayısıyla İskenderun Limanı'nın ve bu limanın depolama merkezleri olarak görev yapabilecek bölgelerin, bütünleşik bir yapıyla ele alındığında ilimizin diğer yönlerden olduğu gibi, lojistik yönden de önemini ortaya koyan bir yapıyı oluşturmuş bulunmaktadır.

Hiç şüphesiz ülke olarak zengin, müreffeh, kalkınmış bir ülke olma yönünde geleceğe yönelik hedeflerimiz var. Ülkelerin

büyümesinde malların ve değerlerin birbirine aktarımı, paylaşılması, değişilmesi lojistik adı altında yürütülen bir sektör olarak gün geçtikçe güçlenmekte, hâkim sektörler arasında yerini almaktadır. Sadece ülkemizin iç ve dış ticaretinde üstleneceği rol ile değil, sahip olduğumuz avantajlı konuma dahil olarak bölgesel ve küresel ticaretin akışından alacağı pay ile de lojistik sektörü ilimizde önemli bir potansiyeli vaat etmektedir. Bulunduğu coğrafi konum itibarıyla Ortadoğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü durumunda olan ülkemiz bu avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından da önemli lojistik üsler arasında değerlendirilmektedir. Türkiye'nin özellikle son yıllarda uluslararası alanda gerçekleştirdiği atılımların bir yenisi şimdi lojistik sektöründe meyvelerini vermek üzere, Hatay'da gerçekleşmektedir. Lojistik sektörünü iyi yöneten şirketler ile, iyi yöneten ülkeler sektörün öncülüğünü ele geçirme potansiyeline sahiptir. Yapılan her çalışmanın ve atılan her adımın gerek ülke olarak, gerekse ülke ticaretini sürdürmekte olan kurum ve kuruluşlar ile özel sektör

için önemli bir avantaj haline dönüştüğünün altını çizmek istiyorum. Kamu kurum ve kuruluşları, özel sektör işbirliği ile düzenlenen takiplerin yanı sıra üniversitelerde lojistik sektöründe açılan eğitim amaçlı bölümler, lojistik kavramının her yönüyle öğrenilmesi ve bu alanda nitelikli kalifiye elemanların sektöre kazandırılması bakımından hayatiyet taşımakta ve bu günlerde de artan bir hızla gelişmektedir. Üniversitelerde verilen lojistik eğitiminde tüm ürün ve hizmetlerin maliyetleri içerisinde yer alan lojistik maliyetlerin kontrolü yönetilmesi ve optimum seviyelerde tutulması, akademik olarak takip edilmesi ve çeşitli yaklaşımlar ile sürece katkı sağlaması hedeflenmektedir. Üniversitelerde bu alanın ihtiyaç duyduğu insan kaynaklarını yetiştirmek üzere lojistik eğitimi gün geçtikçe çeşitlenerek artmaktadır. Mustafa Kemal Üniversitesi örneğine geldiğimizde lojistik eğitiminin 2000’li yıllardaki üniversitelerde başlayan ve ivme kazanarak bu yapısına paralel olarak üniversitemiz bünyesinde önce Reyhanlı Meslek Yüksekokulunda sonra Antakya ve Yayladağı Meslek Yüksekokulunda ve son olarak da Denizcilik Meslek Yüksekokulunda ön lisans programları olarak lojistik programları açıldı ve şu anda öğrenimlerini sürdürmektedirler. Bu okullarımızdan Reyhanlı Meslek Yüksekokulumuz 2011 yılında “Avrupa Birliği Genç İstihdamının Geliştirilmesi Projesi” kapsamında Özel Ufuk Derneği ile işbirliği halinde “Reyhanlı Gençler Lojistik Sektörüne Hazırlanıyor” adlı bir projeyi önce programına almış ve başarıyla tamamlamıştır. Reyhanlı Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilen mesleki yeterlilik eğitim yetki belgesi alan ilk kamu yükseköğretim kurumu olma başarısını göstermiştir. Bu belgeyle yüksekokulumuzda üst ve orta düzey yöneticilik eğitimleri verilmektedir. Son olarak üç yıl önce üniversiteler arasında Bodrum’da proje bazında, Türkiye birinciliği almışlardır. Üniversitemiz açtığı bölüm ve yaptığı çalışmalarla lojistik yapıya dayalı çalışma biçimi ve bağlı mesleklerin Hatay’daki profilinin belirlenmesi ve sahip olduğumuz lojistik avantajların ve konumun hem ilimizin hem de ülkemizin lehine değerlendirilmesi için çeşitli çalışmalarını bugünden yarına artırarak, güçlendirerek devam etme yolunda kararlılığa sahiptir.



M. Celalettin LEKESİZ - Hatay Valisi ve DOĞAKA Yönetim Kurulu Başkanı



Bugün dünyaya bakıldığında son yıllarda çok şeylerin değiştiği görülmektedir. Bundan yaklaşık 30 yıl önce dünyada nüfusu 10 milyonu geçen tek şehir New York idi. Bugün ise 10 milyonun üzerinde nüfusu olan en az 25 şehir var. 30 yıl önce sadece Japonya, ABD ve Kara Avrupası üretirken bugün dünya üretiminde korkunç bir rekabet var. Türkiye de üretiyor, üstelik kaliteli üretiyor. Hem Avrupa'da hem de dünyada belli sektörlerde dereceye girecek şekilde üretiyor. Dünyada hemen herkesin üretme yarışına düşmesi ile beraber, üretilen malların minimum maliyetle nihai tüketiciye intikal ettirilmesinin önemi, fiyat rekabeti avantajı yakalamak isteyen üreticiler arasında her geçen gün daha fazla artıyor. İşte burada belki de daha tekerleğin

icat edilmesi ile başlayan lojistik dediğimiz hadise devreye giriyor. 2001 krizinde ihtiyacımız olan para 5 milyar dolar iken bugün Dubai sadece lojistikten bu parayı kazanmaktadır.

Lojistik Sektörü zenginlik ve iş imkânı sağlayan bir sektördür. Gençlerimiz için de büyük bir iş potansiyeli olan sektörde ilimizin ise vazgeçilmez bir konumu vardır. 'İlimiz, jeostratejik ve jeolojistik açıdan hayati derecede önemli bir ildir. Lojistik koridorları günümüzde milletlerin önemli kan damarlarından birisi haline gelmiş durumdadır. İlimizin de kilit konumda olan pozisyonu hepimizi bir çalışmaya sürükledi. Bunun sonucunda İskenderun Limanı merkezli bir Lojistik Köy, Antakya ve Osmaniye'de de söz konusu Lojistik Köye destek olacak aktarma istasyonları ile beraber orayla bağlantılı bir yapı kurulmasının, ilimize milyar dolarlar kazandıracak, sosyal ve ekonomik hareketliliğine ivme kazandıracak bir proje olduğunu değerlendirdik.

Söz konusu çalışmaları öngören Lojistik Master Planı'nın hazırlandığını ve hayata geçmesi için gereken çalışmaların hızla devam ettiğini de hatırlatan Lekesiz, 'Bu iş önümüzde uzun bir yol ve hepimizin yapacağı çalışmalar var. Üniversitemiz lojistik bölümü açtı, açılan kurslarda da ihtiyaç duyulacak olan insan kaynaklarının yetişmesine ilişkin çalışmalar devam ediyor. Lojistik Master Planı ve Lojistik Zirvesi'nde emeği geçen herkese teşekkür ederim.

Atilla YILDIZTEKİN - Lojistik Yönetimi Danışmanı

Mastır Plan Kapsamında TR63 Bölgesi Lojistik Projeleri



Lojistik son 5 yılda Türkiye’de hazırlanan tüm ulusal ve bölgesel kalkınma planlarında bölgesel gelişmeye katkı verecek en önemli iş kolundan biridir.

Hatay Akdeniz’deki yerleşimi, limanları, demiryolu bağlantıları, organize sanayi bölgeleri ile bir lojistik üs olmaya adaydır. İskenderun’un ağır sanayisi, Antakya’nın tarım potansiyeli ve transit ticaretteki önemi, özelleştirilen İskenderun Limanının yaratacağı iş hacmi gibi etkenler göz önünde bulundurularak Lojistik Mastır Planı hazırlanmıştır. Hazırlanan mastır planda vizyonumuz:

Hatay’ı ülkemizin kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerinde oluşacak ulusal ve uluslararası yük koridorlarında başlangıç noktası yapmaktır.

Mastır planda geçen uzun dönem bölgesel hedeflerimiz:

- ⇒ Ülkemizin doğusu ve batısı, kuzeyi ile güneyi arasında lojistik merkez oluşturulması,
- ⇒ Doğu Akdeniz Bölgesi’nin iç ve dış ticaretine destek olması,
- ⇒ Bölge sanayicisine, tarımsal üreticisine ve tüccarına destek verilmesi,
- ⇒ Anadolu’ya giden ve Anadolu’dan gelen ürünlere lojistik merkez yaratılması,
- ⇒ Intermodal taşımacılığın desteklenmesidir.

Uzun dönem yerel hedeflerimiz ise:

- ⇒ Yerel ticaret ve üretim merkezleri ile lojistik tesislerin bağlantısının sağlanması,
- ⇒ Kentsel lojistiğin düzenlenmesi,
- ⇒ Lojistiğin çevreye yapacağı olumsuz etkilerin azaltılması,
- ⇒ Lojistiğin bölge ekonomisine katkısı,
- ⇒ İskenderun Limanı'na intermodal hub özelliği kazandırılması,
- ⇒ Lojistik köy ve lojistik merkez (Organize Lojistik Bölgeleri) kurulması,
- ⇒ Lojistik kavramının yerleştirilmesi, eğitimin verilmesidir.

Lojistik Master Plan ile Hatay Akdeniz Bölgesi'nde yeni bir merkez olacak, bölgesinde şehir planlamalarına baz teşkil edecek ve bölgenin ekonomik gelişmesine destek olacaktır. Bunun yanı sıra liman, OSB, lojistik odaklar, karayolu, demir yolu, deniz yolu taşıması birbirine bağlanacak, iş gücü talebi yaratılacak, lojistik sektörü diğer sektörlerle destek olacak, kent halkı için çevre sorunları azalacaktır.

Lojistik Master Planda yapılması planlanan lojistik köy ile bölge lojistiği bir merkeze toplanacak, araç trafiği düzenlenecek, kentsel ulaşım rahatlayacak, planlı büyümeye katkı sağlanacak, yeni iş alanları oluşturulacak, limanların verimliliğini arttırılacak, yatırım süresince bölgeye kaynak aktarılacaktır.

Kamil KAHYAOĞLU - Ulaştırma Bakanlığı TCDD Yük Dairesi Başkan Yardımcısı

Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı, TCDD Lojistik Merkezleri ve İskenderun Demiryolu Projeleri



Ülkemizde toplam 11.915 km demiryolu ağı vardır ve 2.047 km ana hat inşaatı devam etmektedir.

Bu ağın % 33’ü sinyalli hatlardan oluşmaktadır ve tüm hatların 1 milyar 260 milyon dolar maliyetle sinyalleşmesi, % 26’sı elektrikli hatlardan oluşan ağın tamamının elektrifikasyonunun 1 milyar 101 milyon dolar maliyetle tamamlanması planlanmaktadır.

Demiryolu ağıımızda 26 istasyonda taşımacılık, 84 terminalde ise intermodal taşımacılık yapılmaktadır.

Ülkemiz ile komşu ülkeleri birbirine bağlayan sınır istasyonları:

- ⇒ Suriye: Nusaybin-Kamışlı, Islahiye-Meydanekbez, Çobanbey,
- ⇒ Yunanistan: Uzunköprü – Pityon,
- ⇒ Bulgaristan: Kapıkule – Sivilengrad,
- ⇒ İran: Kapıköy – Razi,
- ⇒ Ermenistan: Doğukapı – Ahuryan (Kapalı) istasyonlarıdır.

Demiryollarına yapılan yatırımlarla lojistikte depolama, stoklama ve elleçleme alanları 150 bin metrekareden 1 milyon metrekareye çıkarılmıştır.



Türk demiryollarındaki yük trafiğinin %22'si intermodal taşımacılık şeklinde yapılmaktadır. Bu taşımacılıktaki mod paylaşımı %80 demiryolu-karayolu, %20 denizyolu-demiryolu şeklindedir. Toplam taşımacılığın % 86'sı yurtiçi, % 14'ü uluslararası taşımacılıktır. Demiryollarının 99 lojistik müşterisinden 67'si intermodal taşımacılığı kullanmaktadır.

Uluslararası demiryolu koridorlarının geliştirilmesine yönelik:

- ⇒ Marmaray,
- ⇒ Tekirdağ-Derince Feribot Projesi,
- ⇒ Kars-Tiflis Demiryolu Projesi,
- ⇒ Kavkaz-Samsun Feribot Projesi,
- ⇒ İliçevski-Derince Feribot Projesi,
- ⇒ Van Gölü Geçişi İçin Yeni Feriler ve Tesisler,
- ⇒ Tır Kasası Taşımacılığı,
- ⇒ Ro-La (Yürüyen Yol),
- ⇒ Lojistik merkezler kurulması gibi, projeler sürdürülmektedir.

1. Oturum

Moderatör: Prof. Dr. İbrahim BAKAN

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dekanı

Konuşmacılar:

Ruhi ENGİN Özmen (Uluslararası Nakliyeciler Derneği -UND- Başkanı)

Cavit UĞUR (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Üretenler Derneği -UTİKAD)

İbrahim ÖZ (Demir Yolu Taşımacıları Derneği-DTD Başkanı)

Bülent KAVSAK (İskenderun Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı)



Ruhi Engin ÖZMEN - Uluslararası Nakliyeciler Derneği -UND- Başkanı

Uluslararası Taşımacılığımız, Lojistik Köylerin Önemi ve İskenderun Lojistik Köyü'nün Etkisi



Ülkemizde son yıllarda uluslararası lojistik taşımacılığı açısından önemi artan İskenderun Bölgesinde bir lojistik Köy ile Antakya ve Osmaniye'de bu lojistik köyü destekleyecek birer destek merkezinin yapılması ile ilgili planlama çalışmalarını ilgi ile takip etmekteyiz. Bu çalışmaların Sn. Valimiz ve Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı koordinasyonunda, ilgili resmi makamların, yerel ve ulusal mercilerin katkılarıyla bugün çok önemli bir aşamaya gelmiş olmasını büyük takdirle karşıladığımızı tüm sektörümüz adına ifade etmek istiyorum.

UND olarak 2012-2012 döneminde Türkiye çapında sektörümüzün faaliyet gösterildiği 47 ilde, lojistik bölümü bulunan toplam 20 üniversitedeki, 100 civarındaki öğrencimizin desteğiyle sektörde yetki belgeleriyle faaliyet gösteren, toplam 1357 firmanın katılımıyla

yürüttüğümüz Türkiye Karayolları Eşya Taşımacılığı Sektörü'nün Analiz Projesi'nin sonuçları da sektörümüz açısından bu bölgenin önemini somut verilerle ortaya koymuştur. Bu bölge yetki belgeli uluslararası lojistik firmalarının %14'ünü barındırmaktadır. SRC Belgeli profesyonel sürücü istihdamının %14'ü ve ADR Belgeli Tehlikeli Madde Taşımacılığı alanında çalışan profesyonel sürücülerin de %6'sı yine bu bölgede istihdam edilmektedir. Gıda taşımacılığı ve proje taşımacılığı alanlarında öne çıkan bu bölgenin gerek üniversite mezunu çalışan oranı ve gerek yabancı sermayeye ilgisi gerek yeni pazarlara açılım eğilimi gibi kriterler performans açısından İstanbul ve Marmara Bölgesini yakından takip ettiğini göstermektedir. Ekonomi Bakanlığımız tarafından yapılan İl Dış Ticaret Araştırması da Hatay ilinin dış ticaret ve lojistik açıdan önemini vurgulamaktadır. Bu kapsamda bugüne dek Güneyde AB koridor planlarının tek resmi lokasyonu olarak yer almış olan Mersin'e ek olarak, Batı'dan ve Kuzey'den gelip Akdeniz ve Ortadoğu coğrafyasına ulaşacak ticaret güzergâhları üzerinde İskenderun ve Hatay'ın etkin birer lojistik merkez haline gelmesi ülkemizin uluslararası ticarete daha fazla pay alabilmesinin önünü açabilecektir. İskenderun bu potansiyelini özellikle son bir yıldır

Ortadoğu'ya kara ağırlıklı seyreden ticaretimizin transit ülkesi konumunda olan, yakın zamana kadar ortak sınır kapısı inşası aşamasına kadar geldiğimiz ancak bugünkü savaş koşullarında Türk Ticaretine karadan geçit vermez hale gelen Suriye güzergâhına sunduğu Ro-Ro alternatifiyle kanıtlamaktadır. Eylül ayında faaliyete geçen İskenderun-Mısır Ro-Ro hattı, Cilvegözü Sınır Kapısı'nın kapanmasının yarattığı kaybın telafisini sağlamaya adaydır. Mersin ve Taşucu Limanlarındaki faaliyetleri de takviye etmektedir.

Bugün 285 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaştığı belirtilen Türkiye Lojistik Sektörü son yıllarda yapılan önemli yatırımlarla yerli ve yabancı yatırımcıların gözdesi haline gelmiştir. Türkiye sahip olduğu tüm lojistik avantajlarla küresel arenada önemli bir güç olma yolundadır. Nitekim Transport Intelligence tarafından yayınlanan "Yeni ve Hızlı Gelişen Ülkeler Endeksi"'nde ülkemiz yeni ve hızlı gelişen 41 ülke arasında gelecek beş yıl içerisinde lojistik yatırımlar için en fazla tercih edilen 7. Ülke ve lojistik alanda en hızlı büyümesi beklenen ülkeler arasında Çin, Brezilya, Hindistan ve Rusya'dan sonra 5.ülke olarak sıralanmaktadır.

Ancak sahip olduğumuz potansiyel, iyi değerlendirilmez ve sektördeki rekabete ayak uyduramazsak ülkemize beklenen getiriyi sağlayamayacaktır. Bu yüzden, Türkiye olarak ülkemizi çevreleyen bölgeden geçmesi planlanan 2 trilyon dolarlık potansiyel mal akımını kendi topraklarımız üzerinden çekmeyi hedeflemeliyiz. Dolayısıyla uluslararası ticaret erbabına etkin, rekabetçi, güvenilir, kesintisiz ve hızlı, çok modlu ulaşım koridoru sunma kapasitemiz ile küresel ticaretten alacağımız pay doğru orantılı olarak artacaktır. Bu noktadan hareketle, hızla çevremizde şekillenen uluslararası ulaşım koridorlarına daha fazla ve etkin şekilde entegre olmamız gerektiğinin altını çiziyorum. Günümüzde 20 trilyona yaklaşan dünya ticareti yeni oluşan uluslar arası koridorlar üzerinden şekillenmektedir. Doğu'nun yeni gelişen ekonomilerinin Batı'ya, Kuzey'in azalan nüfus, daralan talep ve finansman sorunlarıyla bunalan ekonomilerini yeni ve cazip pazarlara vadeden Güney'e bağlayacak uluslar arası ulaşım koridorları üzerinden adeta bir ekonomik savaş yürütülmektedir. Asya Pasifik'ten Orta Asya'ya Asya'dan Avrupa'ya uzanan Modern İpek Yolu yeni baştan şekillenirken Türkiye'yi by-pass etmeye çalışan koridorlar projelerinin hızla geliştiğini gözlemlemekteyiz. Rakip Koridorlardan en çok dikkat çekenlere baktığımızda Çin'den Ukrayna'ya oradan Avrupa'nın geri kalanına uzanan demiryolu koridoru olan Trans-Sibirya, Uzak Doğu'dan Kuzey Avrupa'ya, Kuzey Avrupa'dan Güney Avrupa'ya uzanan ve Akdeniz'e inen Kuzey-Güney Trans Avrupa Ağları, Rusya, İran, Hindistan tarafından oluşturulan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridorları gibi projeler Türkiye'yi tercih edilebilir bir güzergâh olmaktan uzaklaştırma tehdidini ortaya koymaktadır. UND olarak Modern İpek Yolu'ndan dışlanmanın bedelinin dünya ekonomi sahnesinde gerilere düşmek ya da ulusal rekabet gücünü yitirmek olacağı kanaatindeyiz. Bu nedenle bizler 10. Ulaştırma Şurası'nın Sonuç Raporu'nda da belirtildiği gibi şu tezi şiddetle savunuyoruz:

Anadolu yolları Uzak Doğu'ya Asya ve Afrika'ya bağlanmadıkça bu coğrafyadan taşınan yükün önemi daha düşük kalacaktır. Bugün küresel ölçekte birer büyüme motoru olarak görülmeye başlanan lojistik merkez

konseptinin arka planında da bu anlayış yatmaktadır. Söz konusu merkezler tüm dünyada, ülkeden diğer dış pazarlara aktarılması hedeflenen ürün ve hizmet ticaretinin daha hızlı, daha düşük maliyetli ve daha rekabetçi şekilde sevk edilmesi imkânını sağlamaktadır. Bu merkezler ayrıca etkiledikleri bölgeye daha fazla ticareti çekme potansiyeli de sunmaktadır. Singapur Limanı 200 yıl önce bu anlayışla bugünkü geniş çaplı alt yapının temellerinin atılmasına sahne oldu. Dubai de aynı anlayışla 50-60 yıl önce yatırım çalışmaları başlatılmıştır. UND olarak son dönemde gözlemlediğimiz bir başka gelişme açısından da değerlendirildiğinde lojistik merkezin önemi yerel, bölgesel ve ulusal ekonomi için daha da artmaktadır. Bu da UND'nin gerçekleştirdiği araştırmada ortaya konulduğu gibi lojistik sektöründe bir güç birliği gereksimini işaret etmektedir.

Cavit UĞUR - UTİKAD Genel Müdürü

Türkiye’de Forwarderlar, Lojistik Köylerin ve İskenderun Lojistik Köyü’nün Etkisi



Uluslararası Taşımacılık Sektörü ve Lojistik Hizmetleri Üretenler Derneği ülkemiz lojistik sektörünün en büyük temsilcisi olan sivil toplum örgütüdür. Derneğimize yaklaşık 400 firma üyedir ve bu firmalarda yaklaşık 50 bin kişi doğrudan istihdam edilmektedir.

Türkiye’de:

Havayolu taşımacılığının % 95’i

Karayolu taşımacılığının % 73’ü

Denizyolu taşımacılığının % 60’ı

Demiryolu taşımacılığının % 20’si

UTİKAD üyeleri tarafından organize edilmektedir. UTİKAD’ın amaçları sektörde dünya standartlarını yakalamak, sektörel

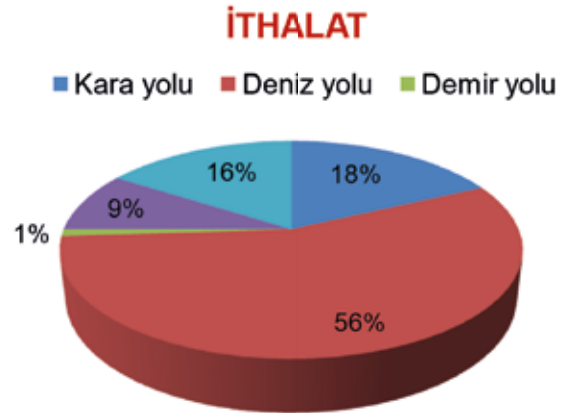
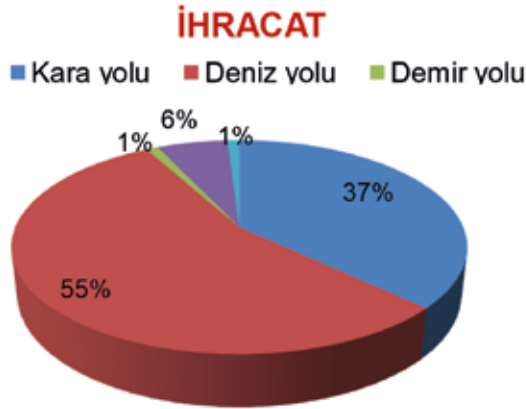
eğitimler verilmesi, sektörün yurtiçinde ve yurtdışında temsil edilmesidir.

Derneğimizde:

- ⇒ Deniz Yolu Çalışma Grubu,
- ⇒ Hava Yolu Çalışma Grubu,
- ⇒ Kombine Taşımacılık ve Demir Yolu Çalışma Grubu,
- ⇒ Gümrük Çalışma Grubu,
- ⇒ Genç Forwarder Çalışma Grubu,
- ⇒ Eğitim, Tanıtım, Üye İlişkileri ve Sosyal Sorumluluk Proje İhtisas Çalışma Grupları bulunmaktadır.

Derneğimiz tarafından İstanbul'da 1999 Balkan Kongresi, 2002 FIATA Dünya Kongresi ve 2011-10. Güneydoğu Avrupa Freight Forwarderlar ve Lojistik Operatörleri Kongresi organize edilmiştir.

Rakamlarla Türkiye Lojistik Sektörüne baktığımızda 400.000 kişi istihdam edilmekte, 3 bin firma bulunmakta, 80 milyar TL sektör büyüklüğü bulunmaktadır. GSYH içinde sektörün payı ise % 15 tir.



2011 yılı verileri ile dış ticarete taşıma türlerinin payına baktığımızda:

İhracatın %55'i denizyolu,

% 37'si karayolu,

% 6'sı havayolu,

% 1'i demiryolu ve,

% 1'i diğer taşımacılık yöntemleri ile yapılmaktadır.

İthalatın ise % 56'sı denizyolu,

% 18'i karayolu,

% 16'sı diğer,

% 9' u havayolu ve % 1'i diğer taşımacılık yöntemleri ile yapılmaktadır.

Hatay'ın lojistik olanaklarını incelediğimizde ekonomik Hatay'a hakim sektörler olarak tarım, sanayi, ticaret, ulaştırma ve inşaat sektörleri göze çarpmaktadır. Hatay'ın en çok ihraç ettiği ürünler ise çelik ve yaş sebze-meyvedir.

Kuzey-Güney koridoru projesi ile Akdeniz ile Karadeniz Orta Anadolu'ya ve Akdeniz ile Karadeniz limanları birbirine bağlanacak, Avrupa-Asya-Ortadoğu arasındaki yük hareketliliği hızlanacaktır.

Denizyolu taşımacılığında İskenderun'un işlem hacmi her yıl daha da artmaktadır. 2011 yılında Türkiye'de 70 milyon ton konteynır elleçlenmişken, İskenderun'da bunun 335 bin tonu elleçlenmiştir.

İskenderun körfezinin ilk konteynır terminali olan ASSAN Port 2010 yılı sonunda hizmete açılmıştır. Şu an yıllık 250.000 TEU kapasiteyle çalışan limanın 2014 yılı hedefi 400.000 TEU kapasiteye ulaşmaktır.

Özelleştirilen İskenderun Limanına 1,3 milyon TEU'luk konteynır yatırımı yapılmıştır ve hedef 3 milyon TEU'luk kapasiteye ulaşmaktır.

Akdeniz Bölgesinin en büyük havalimanı olma hedefini taşıyan Hatay Havalimanında kargo taşımacılığı yapılabilmesi için altyapı çalışmaları devam etmektedir.

Demiryolu bağlantısı olan İskenderun Limanına gelen ve sevk edilecek bütün yükler demir yolu bağlantısıyla ulusal ulaşım ağına bağlanabilmektedir.

Hatay Lojistik Sektörüne genel olarak baktığımızda sektörün güçlü yönleri:

- ⇒ İskenderun Körfezi,
- ⇒ İskenderun Limanı'nın 750 dönümlük alanıyla Türkiye'nin 4'üncü büyük limanı olması,
- ⇒ Demir yolu – liman bağlantısı,
- ⇒ Büyük sanayi ve tarım kuruluşlarının varlığı,
- ⇒ Sınır ve bavlul ticaretidir.

Zayıf yönleri ise:

- ⇒ Altyapı eksikliği ve,
- ⇒ Kalifiye personel sıkıntısıdır.

Fırsatlar olarak:

- ⇒ İskenderun Limanı'nın özelleşmesi,
- ⇒ Uluslararası ulaşım koridorları üzerinde yer alma,
- ⇒ Türkiye'nin ihracatının büyük bölümünün deniz yolu ile yapılması,
- ⇒ Suriye, İran ve Irak gibi Orta Doğu ülkelerinin transit geçiş güzergâhında bulunma,
- ⇒ GAP Projesi ön plana çıkmaktadır.

Tehditler ise:

- ⇒ Mersin Limanı,
- ⇒ Yenice Lojistik Merkezi,
- ⇒ Olası bir Ortadoğu Savaşı olarak gözükmemektedir.

Hatay ilinde lojistik gelişimin bölge için önemi:

- ⇒ Hatay'da bulunan büyük sanayi kuruluşlarının dünyaya daha rahat açılması,
- ⇒ Bölgenin yabancı yatırımcılar için teşvik edici hale gelmesi,
- ⇒ Bölge içi ulaşım altyapısının gelişmesi ve intermodal taşımacılığa elverişli hale gelmesi,
- ⇒ Yeni istihdam sahalarının yaratılmasıdır.

Lojistik gelişimin Türkiye ve lojistik sektörü için önemi:

- ⇒ Mal hareketliliğinin hızlanması,
- ⇒ Bölgesel ticaretin kuvvetlenmesi,
- ⇒ Transit taşımacılığın kolaylaşması,
- ⇒ Türk ürünlerinin dünya çapında daha hızlı ve daha kaliteli şekilde dolaşımına imkân sağlanması,
- ⇒ Rekabet gücünün artırılmasıdır.

İbrahim ÖZ - Demir Yolu Taşımacıları Derneği (DTD) Başkanı

Türkiye’de Özel Sektör Demir Yolu Taşımacılığı, Lojistik Köylerin ve İskenderun Lojistik Köyü’nün Etkisi



1950 yılından beri ihmal edilmiş olan demiryollarımız yurtiçindeki diğer taşıma modları karşısında rekabet gücünü yitirmişti. Ancak son yıllarda demiryolları yeniden “devlet politikası” haline gelebilmiştir. 2010 ve 2011 bütçelerinde demiryoluna ayrılan yatırım payı karayoluna ayrılardan daha fazla olmuştur. Bu durum 60 yıl sonra bir ilktir.

Türkiye’ de TCDD tekel durumundadır. Özel sektör demiryolu firmalarının kendi lokomotiflerini kullanma imkânları yoktur. Yeni çıkarılacak “Demiryollarının Serbestleştirilmesi Kanunu” ile özel sektör taşımacılığında bugünden farklı bir uygulamaya geçilecektir. Yeni teşvik yasasında demiryolu ve denizyolu ile yük ve yolcu taşımacılığına öncelik verilerek teşvik kapsamına alınmıştır.

2010 yılı itibariyle yurtiçi yük taşıma miktarı 600 milyon tona ulaştı.

Ortalama yıllık yüzde 5’lik bir ekonomik büyüme ile Türkiye’ de yıllık taşınan yük miktarının 2023 yılında 900 milyon ton, 2050’ye gelindiğinde ise 3,2 milyar ton olması tahmin edilmektedir.

Kurulması planlanan İskenderun Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi bölgeye önemli katkılar sağlayacaktır. İskenderun uluslararası taşımada denizyolu, karayolu ve demiryolu bağlantısının sağlanmasında önemli bir konuma sahiptir. Bölgede Uzak Doğu, Orta Asya ve Avrupa arasındaki ticaret koridorunda deniz ve demiryolu bağlantısı sağlanabilecektir. Yine bölgenin ülkemizin Akdeniz üzerinden ihracat ve ithalat taşımalarında bir transfer ve aktarma merkez olabileceğini dikkate aldığımızda, bölgeye yapılacak lojistik yatırımlar stratejik öneme sahip olacaktır.

Bülent KAVSAK - İskenderun Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı

İskenderun'da Deniz Taşımacılığı ve İskenderun Lojistik Köyü'nün Etkisi



Bilindiği gibi, Hatay'ın ilçesi İskenderunumuzun çok cazip bir yatırım bölgesi olduğu herkesin ittifak ettiği bir husustur.

Gerçekten ilimiz gerek tarım, gerek sanayi, gerek turizm ve gerekse de denizcilik sektörü açısından son derece güçlü bir potansiyeli barındırmaktadır.

İskenderun Körfezi'nde toplam 8 liman ve 10 iskele mevcuttur.

Bu liman ve iskelelere senede yaklaşık olarak 1.000 adet çeşitli tonajlarda tanker ve 3.000 adet yine farklı tonajlarda normal yük ve konteynır tipi gemi gelmektedir.

Toplam sıvı tahliye 3.100.000 ton ve toplam 56.500.000 ton da sıvı yükleme yapılmaktadır ve ayrıca 30.000.000 ton da normal kargo tahmil ve tahliyesi yapılmaktadır.

Bu büyük potansiyeli barındıran körfezimizin hemen aklımıza getirdiği en önemli yatırımlardan bir tanesi de bu gemilerin bakım ve onarımını üstlenecek bir tesise ihtiyaç duyulduğu gerçeğidir.

Bu itibarla bölgemizde gecikmiş de olsa bir denizcilik projesi olan Denizcilik İhtisas Sanayi Bölgesi

Projesi başlatılmıştır. Paydaşları İskenderun'da mukim şirketler olup; elbette odaların da desteği ve katkıları olacaktır.

Denizcilik İhtisas Sanayi Bölgesi'nin amacı Antalya, Mersin, İskenderun Limanlarına gelen gemiler, Akdeniz'e kıyısı bulunan doğu Akdeniz'deki yakın komşumuz ülke limanlarına gelen gemiler ve Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerin bakım onarım ve havuzlama ihtiyaçlarını karşılamaktır.

Yine körfezimizde kurulu çelikhanelerin kullanımına sunulacak demir hurdası teminini de bu bölgede ihdas edilecek deniz vasıtaları geri dönüşüm tesislerinde yapılacaktır. Deniz yapılarının, yani petrol platformlarının üretim, montaj ve ihracatına yönelik tesislerin ortak kullanımına açık bir endüstriyel limanın kurulması, buna ek olarak arka planda 4 bin m2 arazi üzerine Hatay Valiliği'nce planlanan lojistik köyün inşa edilmesi hedeflenmektedir.

Ayrıca kurulması planlanan lojistik köye entegre olan bir Ro-Ro rıhtımı, gemi yan sanayi tesisleri ve sosyal alanları kapsayan 300 dekarlık alan üzerine “deniz endüstrisi ihtisas alanı” kurulması hedeflerimizden bir başkasıdır. Bu ihtisas alanı Doğu Akdeniz Bölgesi'ndeki tüm kıyı tesislerine ve seyir yapan gemilerin tümüne hizmet verecek kapasitede petrol türevi katı, sıvı ve tehlikeli atıkları toplayarak deniz kirlenmesinin de önüne geçilmiş olacaktır.

Bu arada bu atıkların değerlendirilmesiyle kurulacak olan bir enerji santrali tesislerin enerji ihtiyacını da karşılayacaktır.

Projenin tamamlanması ile:

- ⇒ En az 10.000 kişi istihdam edilecektir.
- ⇒ Bölgedeki çelikhanelerin ihtiyacı olan en az 1 milyon ton hammadde ihtiyacı karşılanacaktır.
- ⇒ Ülkemiz bu proje ile tamir bakım konusunda lider olan Dubai ve Uzakdoğu ülkelerinden daha ileri seviyede bir konuma gelecektir.
- ⇒ Yıllık en az 1 milyar dolar ülkemize döviz girdisi olacaktır.
- ⇒ Projenin tamamlanması ile İskenderun marka değeri olan önemli bir dünya denizcilik merkezlerinden biri olacaktır.
- ⇒ Bölgemiz gemi bakım ve onarım için yeterli su derinliğine sahiptir. (Tersanelerde ise buna ihtiyaç yoktur.)
- ⇒ Marpol anlaşmasına göre bundan böyle her geminin 2,5 yılda bir bakıma girme mecburiyeti vardır.

Bölgemizde başlayan ve İskenderun Limanı'n özelleştirilmesi ile gelişecek olan konteynır taşımacılığı da bölgemize ayrıca bir hareket getirecektir.

Mütevazı başlayan hareketin iki sene içerisinde 1 milyon TEU'ya ulaşacağını tahmin ediyorum.

İskenderun Körfezi'nin bu hareketliliğinin doğal olarak bilimsel olarak da desteklenmesi gerektiği aşikârdır. Bu vesile ile İskenderun'da başlangıç olarak Sefa Atakaş Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Deniz Ticaret Odamızın teşviki ile kurulmuştur.

Bununla da yetinilmeyip MKÜ ile birlikte denizcilik fakültesinin de temelini yakın bir tarihte atacağımızı ümit ediyorum. Burada hedefimiz bölgemizde oluşacak denizcilikle ilgili kuruluşlara mesleki ehliyete sahip insan gücü arz etmektir.

Yine İskenderunumuzda gelecekte bu bölgenin ihtiyacı olduğunu düşündüğümüz bir yat limanı da şimdiki İskenderun'daki balıkçı barınağına yapılacaktır.

İskenderun'un ve halkımızın balık beslenme ihtiyacı körfezimizin fakirleşen balık potansiyeli ile karşılanamayacağı aşikârdır.

2. Oturum

Moderatör:

Prof. Dr. Yakup BULUT

Mustafa Kemal Üniversitesi İİBF Dekanı

Konuşmacılar:

Oğuz TÜMİŞ (Limak Port Genel Müdürü)

Prof Dr. Okan TUNA (Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Yön. Bölümü Öğretim Üyesi)

Yrd. Doç. Dr. Emine KOBAN (Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu Dış Ticaret Programı Öğretim Üyesi)

Yrd. Doç. Dr. Mehmet DURUEL (Mustafa Kemal Üniversitesi Reyhanlı MYO Öğretim Üyesi)



Oğuz TÜMiŞ - LİMAK Port Genel Müdürü

LİMAK İskenderun Limanı Projesi, Geleceğe Dönük Hedefleri ve İskenderun Lojistik Köyünün Etkisi



İskenderun Limanının toplam alanı 752.000 m²'dir.

Liman içinde çeşitli yerlerde tahliye ve yıkım işlemleri yapılmıştır:

- ⇒ M/V Mustafa Alkan Gemisi tahliye edilmiş,
- ⇒ 365X30 metrelik konveyör sökülmüş,
- ⇒ 40 bin m² alandaki maden tesisi TASİŞ üzerinden tasfiye edilmiş,
- ⇒ 75X10 metrelik parmak iskele yıkılmış,
- ⇒ Eski ambarlar yıkılmıştır.

İlk projenin birinci aşamasında 550 metre uzunluğunda rıhtım inşaatına başlanmış, RTG yolları ve alt yapı çalışmaları yapılmış, 3.700

m²'lik CFS ambarı yapılmış, liman sınır çitleri yapılmış, güvenlik kameraları yerleştirilmiş, atık alım tesisi yapılmıştır.

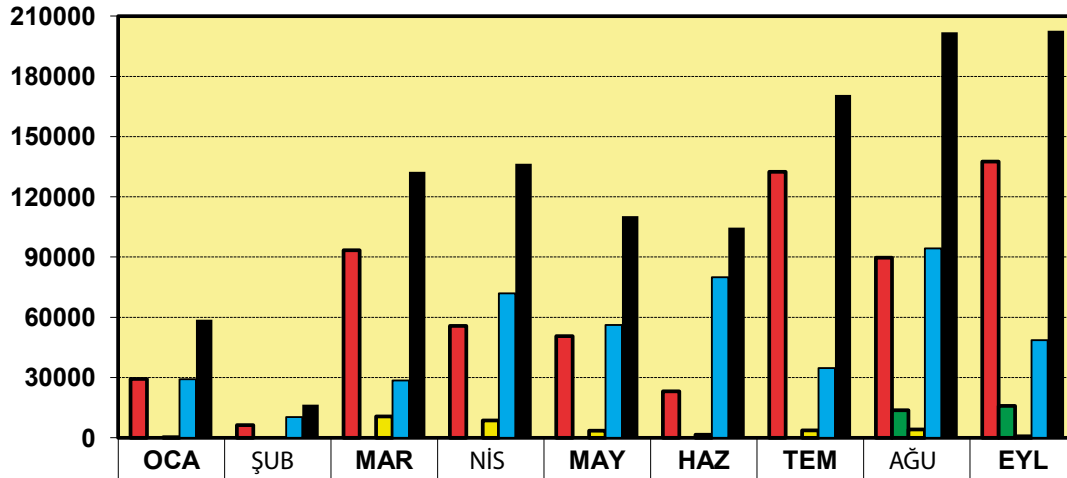
İkinci aşamasında 1.680 metre uzunluğunda, 15,5 metre derinliğinde 1,3 milyon TEU kapasiteli rıhtım inşaatına başlanmıştır.

İkinci projeyle 2.580 metre uzunluğunda rıhtım ve 3 milyon TEU kapasite öngörülmektedir.

İskenderun Limanı'nın 2012 yılı itibariyle devredilmesinden sonra aylık tonaj artışı % 300'lere ulaşmıştır. Ro-Ro elleçlemede 5 aylık dönemde toplam 14.286 CEU ya ulaşılmıştır.

2012 Ağustosunda ROPAX elleçleme başlamış ve 2 aylık dönemde 1731 ROPAX elleçlenmiştir.

TOPLAM ELLEÇLENEN YÜK (TON)



	OCA	ŞUB	MAR	NİS	MAY	HAZ	TEM	AĞU	EYL
İTHALAT	29.283	6.255	93.469	55.784	50.676	23.117	132.494	89.751	137.514
KABOTAJ	0	0	0	0	0	0	0	13.704	15.853
TRANSIT	355	0	10.549	8.694	3.535	1.590	3.646	4.164	746
İHRACAT	29.135	10.309	28.524	71.940	56.165	79.967	34.693	94.317	48.577
TOPLAM	58.773	16.564	132.542	136.418	110.376	104.674	170.833	201.936	202.690

Prof Dr. Okan TUNA - Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi

Deniz Taşımacılığı ve İskenderun Limanları



Küresel ekonomi, ticaret ve denizyolu ticaretinde yaşanan gelişmeler:

- ⇒ Konteynır ticaretinin büyümesi, liman konteynır elleçlemesini de arttırmıştır. Toplam liman hareketinde aktarmaların payı 1980'lerde % 10'dan 2007 yılında % 27'lere yükselmiştir
- ⇒ Konteynerize ticaretin ikiye katlanarak 2016 yılında 287 milyon TEU, 2020 yılında ise 371 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir.
- ⇒ Artan konteynerize ticaret hacimleri dünya konteynır filosu ve küresel liman elleçleme kapasitesi için olduğu gibi, çoklu (intermodal) taşıma ve hinterlant bağlantıları için de ipuçları vermektedir.

Türkiye'deki Limanlar ve Yük Tiplerine İlişkin Talep Tahmini ve Kapasite Analizi

Akdeniz Bölgesi	2030 Tahmini (Ort)	Mevcut Kapasite	Kapasite Farkı
Konteyner (TEU)	10,015,515	1,907,000	-8,108,515
Genel ve Dökme Yük (Ton)	139,670,042	54,574,052	-85,095,990
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	63,795,770	54,510,000	-9,285,770
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	230,999	130,000	-100,999

TÜRKİYE TOPLAMI	2030 Tahmini (Ort)	Mevcut Kapasite	Kapasite Farkı
Konteyner (TEU)	29,824,054	9,355,298	-20,468,756
Genel ve Dökme Yük (Ton)	484,185,854	269,414,862	-214,770,991
Sıvı Kimyasal Yük (Ton)	179,442,035	143,045,889	-36,396,146
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	1,082,031	1,679,800	597,769
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	1,714,316	250,000	-1,464,316
Otomobil (Adet)	5,938,210	1,989,230	-3,948,980

Teknolojik gelişmeler:

- ⇒ Gemi kapasitelerinin büyümesi, yeni nesil limanların yüksek su çekimine yani drafta sahip rıhtım ve yaklaşım kanallarına sahip olmalarını gerektirmektedir.
- ⇒ Gemi kapasitelerindeki artış ve gemi başına elleçlenen konteynır sayılarının artması, yeni nesil limanların konteynıra özgü elleçleme ekipmanları, daha geniş depolama alanları ile daha gelişmiş hinterlant ulaşım ağlarına sahip olmasını zorunlu kılmaktadır.
- ⇒ Limanların otomasyona geçmesi, insan gücüne göre çok daha verimli çalışan bilgisayar kontrollü elektro-mekanik liman işletim sistemlerinin gelecekte tüm saha operasyonlarında insan gücünün yerini alacağını göstermektedir.

Politik/yasal gelişmeler:

- ⇒ Emniyet boyutunda 2004 ortasından beri bireysel bayrak devletlerine ilaveten çeşitli organlar gemilerin ve liman tesislerinin ISPS Kod'a uyumunu takip etmektedir.
- ⇒ Konteynır Güvenlik İnisiyatifi (CIS) yüksek riskli konteynırları, Amerika'daki varış yerlerine gelmeden önce denizaşırı limanlarda belirlemek ve denetlemek için ABD Gümrük ve Sınır Koruması (CBP) inisiyatifidir. Benzer düzenlemeler AB için de söz konusudur
- ⇒ Deniz çevresi ile ilgili düzenlemeler; deniz kirliliği (MARPOL), gemi yakıt emisyonları, balast suyu yönetimi, gemi geri dönüşümünden oluşmaktadır.
- ⇒ Gemi emniyeti ve kalitesi ile ilgili düzenlemeler; Liman Devleti Kontrolü ve SOLAS'ın yenilenmesi, gemilerin uzun dönemli takibinden oluşmaktadır.

⇒ Son 10 yılda birçok devlet rekabet hukuku altında tarifeli deniz taşımacılığını ele alış biçimini yeniden gözden geçirmişlerdir. Avrupa Birliği beli bir süreliğine “konferanslar” ve “discussion agreements”lar için blok muafiyetleri gözden geçirme süreci yaşamıştır.

⇒ Dünyada devletlerin giderek serbestleştirme politikaları uygulamaları neticesinde, liman özelleştirmelerine genel ilgi düzeyi sürekli artmaktadır.

Tedarik zinciri, lojistik ve Intermodal taşımacılık yönetimindeki gelişmeler:

⇒ Gemi barındırma işlevi artık bir liman için ikincil önemdedir. Asıl önemli olan, yükü düşük maliyetle, seri biçimde, güvenli ve kaliteli olarak ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir.

⇒ Liman sistemi sadece ulaştırma sisteminin bir unsuru değil, aynı zamanda üretim ve lojistik sisteminin de temel alt sistemi bir alt sistemi olarak görülmektedir.

⇒ Limanlar lojistik bir merkez olarak rol almakta ve uluslar arası tedarik zincirlerinin önemli bir unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.

Limanları Etkileyen Mikro Gelişmeler

Liman müşteri ve kullanıcıları:

⇒ Taşıtanlar; uluslararası yüklemeleri için kesintisiz bir dağıtım kanalı arayışı içerisindeyler. Bu çerçevede, limanların önemli bir rolü de mamul veya hammaddelerin dağıtım kanalı içerisinde kesintisiz akışını sağlamalarıdır.

⇒ Taşıtanlar; maliyetleri düşürüp hizmet kalitesini arttırabilmek için müşterilerinin ihtiyaçlarına anında yanıt verme, stoksuz üretim, lojistik dış kaynaklama vb stratejilere yönelmişlerdir.

⇒ Limanlar da, tüm bu gelişmelere ayak uydurabilmek ve ek gelirler elde edebilmek için, yeni yatırımlar yanı sıra, geleneksel liman hizmetleri dışında maliyet düşürücü ve hizmet kalitesini arttırıcı birtakım katma değerli lojistik hizmetlere yönelmiştir.

Limanlar arasındaki rekabet:

Limanlar, mevcut gemi işletmelerini kaybetmemek ve yeni gemi uğrakları elde edebilmek için esas olarak konteynır gemi işletmeleri ve onların oluşturdukları yeni örgütlerden gelen baskılara boyun eğmek zorunda kalmışlardır.

Diğer yandan taşıyıcıların yeni sefer stratejileri ve yeni gelişen çoklu taşıma ağları (intermodal networks) limanların mevcut hinterlandlarını kaybetmelerine ve rollerinin değişmesine yol açmıştır. Bu durum çeşitli düzeylerde liman rekabetine yol açmıştır.

Liman tedarikçilerindeki gelişmeler:

Elleçleme ekipmanları ve teknolojileri üreten firmalar, limanlara hem terminal sahasında, hem de kıyıda bir dizi gelişmiş elleçleme olanakları sunabilmektedirler.

Bilişim olanakları üreten teknoloji ve yazılım şirketleri, limanların daha verimli, etkin ve kaliteli hizmetler sunabilmeleri için elektronik veri değişimi, gerçek zamanlı ve tam zamanlı takip sistemleri, komputerize ve otomotize edilmiş elleçleme sistemler ve olanaklar sağlayabilmektedirler.

Bu tür olanaklar limanlarda terminal operasyonlarının optimizasyonu ve kapasite kullanımını arttırırken, daha etkin ve kaliteli hizmetler sağlama olanağı vermektedirler.

Yrd. Doç. Dr. Emine KOBAN - Beykoz Lojistik MYO Dış Ticaret Bölüm Başkanı

Lojistik Eğitimi İçin Gerekenler



Dünyada ve Türkiye’de lojistik sektörü enerji, elektronik, otomotiv, sağlık, perakende ve bilişim gibi son dönemde hızla gelişen sektörlerin de etkisi ile büyümektedir.

Dünyamızda ticaret hacminin 25 trilyon doları aşmasında lojistik sektöründeki hızlı büyüme ve gelişme trendinin rolü büyüktür.

Türkiye’nin 370 milyar doları aşan dış ticaret hacmi, yanı sıra iç ticaret ve perakende sektöründe büyük ölçekli gelişmeler ile büyüyen e-ticaretin payı lojistik sektörünün gelişimini hızlandırmada önemli rol oynamıştır.

Türk lojistik sektöründe taşımacılık hizmetleri, en fazla dışarıdan tedarik edilen hizmetlerin başında gelirken, bunu; depolama, gümrükleme, paketlenme ve müşteri stoklarının yönetilmesi faaliyetleri izlemektedir.

Bugün ülkemizde ticaret işletmelerine lojistik hizmet sunan 2000 gümrük müşaviri işletme, 1200 uluslararası karayolu nakliye firması, 1000 uluslararası denizyolu işletmesi, 250 freight forwarder ve 1200 gümrüklü depo işletmesi bulunmaktadır.

Türkiye’de lojistik sektörünün 2015 yılındaki büyüklüğünün 120 milyar dolar olacağı tahmin edilmektedir.

TÜİK 2009 verilerine göre ulaştırma-iletişim ve depolama hizmetlerinde Türkiye’de 1,1 milyon kişi istihdam edilmektedir.

Yönetim Gurusu Peter Drucker 1962 Yılında Lojistik İçin:

“Ekonominin Karanlık Anakarası” tanımını yapıyor ve hiç bir zaman göz ardı edilmemesi gereken geleceğin en parlak iş sahası olduğunu belirtiyor.

Firmalar tarafından lojistiği etkin bir biçimde kullanma gerekliliği son on beş yılda fark ediliyor ve lojistik alanında insan kaynağının önemi hissedilmeye başlıyor.

Lojistikte verimlilik ve hizmet kalitesi için:

- ⇒ Fiziksel altyapı,
- ⇒ Yasal ve mevzuat altyapısı,
- ⇒ İnsan kaynağı altyapısı,
- ⇒ Ticari altyapı,
- ⇒ Teknolojik altyapı,
- ⇒ Finansal altyapı gerekmektedir.

Lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalar değişen müşteri ihtiyaçları ve rekabet koşulları karşısında:

- ⇒ Uluslararası tedarik ve uluslararası pazarlara ulaşma,
- ⇒ Dünya ile iş yapma ve hızlı hareket etme,
- ⇒ Bilgisayar destekli iş yapış şekline geçiş,
- ⇒ Kalite yönetimi uygulamaları,
- ⇒ İş hacminde büyüme ve planlı hareket etme, konularına uyum sağlamak zorundadırlar.

Bu noktada ise yetkinlik kazanmış işgücünün önemi artmaktadır.

Lojistik Sektöründeki gelişmeler beraberinde lojistik alanında donanımlı, ulusal ve uluslararası iş yapış şekillerine hâkim, sektörel bilgi birikimine sahip uzmanlara duyulan ihtiyacı giderek arttırmış ve daha da arttırmaktadır.

Nitelikli ve uzmanlaşmış işgücü firmalar ve sektör kuruluşlarının:

- ⇒ Yönetim süreçlerinde verimlilik,
- ⇒ Piyasa koşullarına ve tüketici taleplerine uyum sağlamada hızlı hareket etme,

- ⇒ Üretkenlikte artış,
- ⇒ Kalite anlayışında ve uygulamalarında gelişme,
- ⇒ Riskler ve iş kayıplarında azalma,
- ⇒ Maliyet düşüşü ve rekabet avantajı sağlama gibi birçok hedef noktasına ulaşmasında büyük rol oynamaktadır.

Bütün bu nedenlerle lojistik sektöründe nitelikli işgücünün önemi büyüktür. Nitelikli işgücünün temelini ise eğitim altyapısı oluşturmaktadır. Ayrıca akademik bilgi ve donanıma sahip, araştırmacı yetkinliğini kazanmış çalışanların lojistik disiplinin teorik esaslarının uygulama ile bütünleştirilmesine katkısı olacaktır.

Lojistik operasyonların (taşıma, depolama, gümrükleme, sigorta, stok yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, ambalajlama) doğru yürütülmesine ilişkin olarak:

- ⇒ Ekonomi, hukuk, uluslararası ticaret, yönetim-organizasyon, pazarlama, iletişim, matematik ve istatistik, bilişim, teknoloji konularında aldığı eğitimlerle donanım kazanmış,
- ⇒ Lojistik mesleğinin bilgi, beceri ve kültürünü içselleştirebilen,
- ⇒ Yabancı dil yeterliliğine sahip,
- ⇒ Sektörel uygulamaları bilen ve güncel gelişmeleri yakından takip eden,
- ⇒ Farklı sektör kurum ve kuruluşları ile bağlantılı çalışmalar ve projeler yürütebilecek ve projelerde görev alabilecek,
- ⇒ Etik değerlere ve insan haklarına saygılı,

lojistik uzmanlarına, nitelikli ve donanımlı işgücüne sektörün ihtiyacı bulunmaktadır.

Lojistik Sektöründe Nitelikli ve Donanımlı İşgücü İhtiyacının Karşılanmasına Yönelik Öneriler

ÖNERİ 1:

Lojistik sektöründe insan kaynakları envanteri hazırlanması ve sektörün insan kaynaklarına ilişkin beklentilerinin ve sektör çalışanlarının beklentilerinin ölçümünün yapılması.

ÖNERİ 2:

Yükseköğretimde lojistik eğitiminin esaslarını ve standartlarını belirleme çalışması.

ÖNERİ 3:

Türkiye’de lojistik eğitim altyapısının yeni oluşmakta ve şekillenmekte olduğu göz önünde bulundurularak, öğretim elemanlarına işletmelerde mesleki uygulama ve iş yeri staj programı düzenlenmesi.

Lojistik Eğitimi Nasıl Olmalı?

- ⇒ Lojistik eğitimi veren yükseköğretim kurumlarında öğretim elemanlarının akademik birikimlerinin geliştirilmesinin yanı sıra sektör tecrübesine sahip olması yönünde çalışmalar yürütülmesi, (Özellikle Anadolu’daki Meslek Yüksekokulları Öğretim Elemanları için Yaz dönemi iş yeri uygulamaları Programı)
- ⇒ Eğitim Programlarında Ders planları ve içerikleri hazırlanırken Temel Lojistik derslerine ve daha sonra alt kırılımlarda uzmanlık kazandıran seçmeli derslere ağırlık verilmesi,
- ⇒ Öğrencilerin iş yeri uygulaması ve stajlarının sistemli ve programlı yürütülmesi,
- ⇒ Sektörün üst kuruluşları ve temsilcileri ile işbirliğinde eğitim programlarının ve ders içeriklerinin hazırlanması.

Lojistik Eğitiminden Sektörün Beklentileri

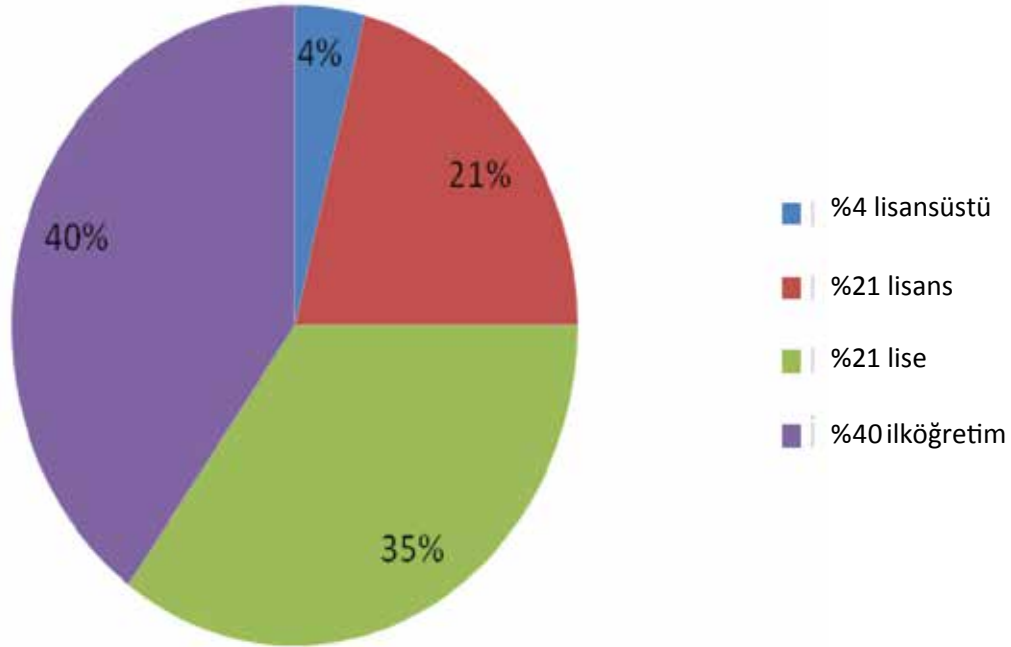
Sektör firmalarının işe alımda adaylardan beklentilerinin tespitiye yönelik olarak Transport Dergisi tarafından yapılan çalışmadan alıntılar;

“Sektörde deneyimli ve eğitilmiş insan kaynağı sıkıntısı yaşıyor musunuz?” sorusu sorulduğunda:

- ⇒ Sektör temsilcilerinin çok büyük bir kısmı ‘Evet’ cevabını veriyor. Bazı firmalar çalışanlarına şirket içi eğitimler vererek yetiştirdiklerini ve bu eğitimleri alan çalışanlara şirketin en tepe noktasına kadar çıkma ve kariyer planı imkânı sunduklarını söylüyor.
- ⇒ Cevaplar içerisinde en fazla” yabancı dil” konusuna verilen önem öne çıkıyor.
- ⇒ Firmalar ağırlıklı olarak çalışmada deneyim, eğitim ve dil diyor. Deneyimin okulu olmadığına göre bunun yolu staj yapmaktan geçtiği belirtiliyor.

- ⇒ Ayrıca adaylarda iş verimliliğini ve karlılığı arttıracak projeleri ve iş modellerini üretme ve hayata geçirme konusunda yaratıcı ve gelişime açık olma ile dinamik olma özellikleri önemli görülüyor.
- ⇒ Firmalar üniversitelerin lojistik bölümlerinin sektör için çok önemli olduğu konusunda hemfikir. Ancak lojistik sektörü temsilcileri üniversitelerde verilen eğitimlerde ‘Müfredat Birliği’nin önemine ve mezunların yetkinliklerinin artırılmasının gerekliliğine dikkat çekiyor.

Türk Lojistik Sektöründe Çalışanların Eğitim Profili



Yrd. Doç. Dr. Mehmet DURUEL - MKÜ Reyhanlı MYO Öğretim Görevlisi

Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye



Dış ticarete lojistik maliyetler, gelişmiş ülkelerde GSYİH'nın %10'u civarındayken az gelişmiş ülkelerde bu oranın çoğu zaman %30'a ulaştığı görülmektedir. Benzer şekilde lojistik maliyetler firmaların toplam maliyetleri içerisinde de önemli bir yer teşkil etmektedir. Avrupa Lojistik Birliği tarafından yapılan bir araştırmaya göre lojistik maliyetlerin firmanın yıllık cirosu içindeki payının; gıda sanayinde %30'u aştığı, metal sanayinde %27'ye, kimya sanayinde %23'e ve otomotiv sanayinde %15'e ulaştığı, sanayinin tümü bakımından da ortalama lojistik maliyetin %22 olduğu belirtilmektedir. Diğer taraftan lojistik maliyetlerin, ürünün satış fiyatının %4'ü ile %20'si arasında olduğu, kar marjının ise %5'lere, hatta %1-2'lere düştüğü bir ortamda lojistiği etkili kullanmak önemli bir rekabet avantajı sağlamaktadır. Dünya Bankası tarafından 2007 yılında yayımlanan

Küresel Lojistik Performans Endeksi, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren 800'den fazla uluslararası firma yöneticisinin katılımıyla, web-tabanlı ankete dayalı araştırma sonuçlarından elde edilmiştir.

Dış ticaret yapan firmalar açısından tedarik zincirinin bütününe güvenilirliliğinin, maliyet ve zaman faktörlerinin bile önüne geçtiğini, lojistik zincirdeki belirsizliklerin maliyetleri arttırdığını ortaya koyan rapor kapsamında Türkiye'nin, Küresel Lojistik Performans Endeksindeki yerinin 34'üncü sırada olduğu görülmektedir. Bu sıralamaya göre Türkiye, genel lojistik performansı konusunda Macaristan, Slovenya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Letonya, Litvanya, Estonya, Slovak Cumhuriyeti, Kıbrıs Rum Kesimi, Romanya ve Bulgaristan olmak üzere AB'ye yeni üye olmuş tüm ülkeleri geride bırakmış ve Doğu Avrupa'da bu alanda bir numaraya yükselmiş bulunmaktadır.

Türkiye için umut verici bir diğer gösterge de "üst-orta gelir grubu" alt endeksinde 4'üncü olmasıdır.

Lojistik Performans Endeksi

	Ülke	LPE	Gümrükler	Altyapı	Uluslararası Sevkiyatlar	Lojistik Yetkinlik	Yük İzleme	Yurtiçi Lojistik Maliyetler	Zamanında Teslim
1	Singapur	4,19	3,9	4,27	4,04	4,21	4,25	2,7	4,53
2	Hollanda	4,18	3,99	4,29	4,05	4,25	4,14	2,65	4,38
3	Almanya	4,1	3,88	4,19	3,91	4,21	4,12	2,34	4,33
14	ABD	3,84	3,52	4,07	3,58	3,85	4,01	2,2	4,11
33	İsrail	3,21	2,73	3	3,27	3,23	3,46	2,17	3,58
34	Türkiye	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	2,71	3,38

Lojistik üs, coğrafik ve ekonomik açıdan bulunduğu kıtanın en uygun yerleşim bölgesinde yer almaktadır. Lojistik üssün en önemli avantajlarından bir tanesi, pek çok ülkeye olan yakınlığıdır. Bu avantaj üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamasından kaynaklanmaktadır. Geniş bir ticari potansiyele sahip coğrafyaya nüfuz edebilmekte ve bölge ülkelerine hizmet verebilmektedir. Petrol ürünleri, dökme yük ürünler, paketlenmiş ürünler ve birçok türdeki eşya küresel lojistik üslerde toplanıp, depolanıp, dağıtımaya hazır hale getirilmekte ve alıcılara ulaştırılmaktadır. Bu bakımdan Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi, bahsedilen önemli coğrafik avantajını kullanabilmesi ve ayrıca fiziksel ve kurumsal alt yapı alanında iyileştirmelere gitmesi kaçınılmazdır. Türkiye'nin lojistik üs olma konusunda fiziki alt yapı alanında, tüm taşıma türlerini rahatlıkla kullanabilmesi ve teknolojik alt yapıya sahip olması gerekmektedir. Bunun için taşıma modlarının en etkin bir şekilde kullanılması ve "lojistik köy"lerin artırılması önemli enstrümanlar olacaktır. Kurumsal alt yapı alanında da; lojistik sektörün gelişimini sağlayacak dünya ile uyumlu yasal, finansal ve yönetsel uygulamalar dikkate alınmalıdır.

ZİRVE II. GÜNÜ PROGRAMI (19.10.2012 Cuma)

1. Oturum

Moderatör:

Prof. Dr. Ercan ENÇ

Mustafa Kemal Üniversitesi İktisat Bölümü Başkanı

Konuşmacılar:

Bedrettin ÖZ (Özler Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı)

Özcan SALKAYA (Turkon Demiryolu Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürü)

Nuri GÜNDOĞDU (Onitas Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı)



Bedrettin ÖZ - Özler Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı

İskenderun Bölgesindeki Taşımlar ve Lojistik Köyün Etkileri



Lojistik konusunda öğrencilerimiz umutsuzluğa düşmektedir. İş bulamayacaklarını ya da başka bir bölüm okurlarsa daha kolay iş bulacaklarını düşünmektedirler. Lojistik sektöründe nitelikli personele özellikle de yabancı dil bilen uzmana her zaman ihtiyaç vardır. Diğer sektörlerde göre daha kolay iş bulabilirler, ayrıca üretici, tüccar ya da ücretli çalışan olma fırsatı vardır.

İskenderun Limanı özelleştirildi ve firmalara ait İskenderun Körfezinde özel limanlar bulunmaktadır. Ancak liman yapmakla iş bitmiyor. Limanların etrafında depo alanları, park yerleri ve geniş alanlar olması gerekmektedir. Limanlar çevresiyle büyür, bu yüzden etrafındaki tesisler de önem taşımaktadır.

Lojistik köy en başta hizmet üretecektir, hizmet sunacaktır. İç bölgelerdeki firmalar ürünlerini gemilere yükletmek için lojistik köye getirecektir. Ağır yüklerin limanın çevresinde depolanması önemlidir çünkü denizyolu taşımacılığı ucuz ve aynı zamanda Hassa-Dört Yol Tünel projesi ile yol 70 km daha kısalacak ve bütün Güneydoğu ürünlerine buraya gelme fırsatı doğacaktır. İskenderun geleceğin altın limanı olacaktır.

Özcan SALKAYA - Turkon Demiryolu Taşımacılık A. Ş. Genel Müdürü

İskenderun Bölgesindeki Lojistik Köy'ün ve İntermodal Taşımacılığın Durumu ve Gelişme Önerileri



İntermodal taşımacılık kapıdan kapıya taşımacılık zincirinde en az iki ulaşım biçimi (karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu) kullanılarak yükün yer değişmesidir.

İntermodal taşımacılığın temel unsurları:

- ⇒ Taşıma araçları, (gemi, kamyon, uçak, tren, vb.)
- ⇒ Taşıma terminalleri, (limanlar, istasyonlar, yükleme indirme bindirme ekipmanları)
- ⇒ Taşıma üniteleri, (konteynır, palet, treyler, vb.)

Bütün bu unsurların tek bir merkezde toplanması, ekonomik ve verimli bir şekilde sevk ve idare edilmesi lojistik yük merkezlerini zorunlu kılmaktadır.

Lojistik Yük Merkezlerinin maliyet avantajı yaratması için:

- ⇒ Yüksek miktarlarda işlem hacmine,
- ⇒ Bir defada çok miktarda taşıma modlarına, (demiryolu)
- ⇒ Yeterli sayı ve kalitede işgücüne,
- ⇒ Yük cinsine ve miktarına uygun makine ve ekipmana,
- ⇒ Katma değerli yüklere,
- ⇒ Doğru lokasyona ve yeterli büyüklüğe sahip olmalıdır.

Ayrıca yüksek miktarlarda finansman ihtiyacı ve maliyeti nedeniyle, bu yatırımların teşvik sistemi kapsamında olması gereklidir.

İskenderun Körfezinin durumundan bahsetmek istiyorum.

- ⇒ Bölgedeki sanayi ağırlıklı olarak demir çelik ve buna bağlı yan sanayilerden oluşmaktadır.
- ⇒ Sanayinin girdileri, cevher, kömür, hurda gibi dökme yükler ağırlıktadır.
- ⇒ Mevcut limanlarda dökme ve genel kargo yük cinsine hizmet edecek şekilde ölçülere ve ekipmana sahiptir.
- ⇒ Assan Limanı konteynır operasyonu yapmaktadır.
- ⇒ Limak Limanı hazırlık aşamasındadır.
- ⇒ Bölgedeki iki limana direkt demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. (LİMAK, İSDEMİR)
- ⇒ Körfez Limanları; Doğu, Güneydoğu, Orta Anadolu bölgelerinin ithal kömür operasyonlarını yürütmektedir.
- ⇒ Bölgede dağınık halde irili ufaklı kömür stok ve işleme tesisleri bulunmaktadır.
- ⇒ Tesislerin çevre ile olan ilişkileri büyük sorun yaratmaktadır.
- ⇒ Hiçbir tesisin direkt demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır.
- ⇒ Sanayi çıktısı demir çelik ürünleri; yurtiçinin hemen her bölgesinin yanı sıra, başta İran olmak üzere Ortadoğu, hatta Orta Asya ülkelerine sevk edilmekte, sevk şekilleri ağırlıkla demiryolu olmaktadır.
- ⇒ TCDD taşıma istatistiklerine baktığımızda bölgedeki taşımanın neredeyse tamamı dökme ve genel kargo yüklerinden oluşmaktadır.
- ⇒ Az sayıdaki konteynır trafiği karayolu ile yapılmaktadır.
- ⇒ Demiryolu istasyonları iptidai çözümler hariç, konteynır elleçlemeye uygun yapıya ve ekipmanlara sahip değildir.
- ⇒ Konteynır operasyonu konusunda yetkin insan gücü bulunmamaktadır.

ASSAN ve LİMAK liman yatırımı bölgedeki yük cinsini ve ulaşım koridorlarını yeniden şekillendirecektir. Konteynır hatlarının sayısı ve gemi kapasiteleri arttıkça, dökme ve genel kargo yüklerinin yanı sıra konteynır trafiğini önemli ölçüde arttıracaktır. Bu da bölge sanayisinin üretim çeşitliliği ve değişimine katkı sağlayacaktır.

Nuri GÜNDOĞDU - Onitas Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı

İskenderun Bölgesi'ndeki Soğuk Gıda Ürünleri Dış Ticareti, İç Ticareti ve Lojistik Köyün Sektöre Faydaları



Ticari hayatın lokomotifi ihracat ile ithalat birbirinden hiç ayrılmazken bunları destekleyerek başarıya ulaştıran lojistiklerdir. İthalat ve ihracat için lojistik programlarının ne kadar önemli olduğu zirve konuşmacıları tarafından ısrarla vurgulanıyor. Ortak görüş mutlaka bu işe iyi bir eğitim alarak başlamaktır. Örneğin Almanya'da Fraunhofer Lojistik Enstitüsü sadece lojistikte uzman personel yetiştirmektedir. Türkiye'nin de Almanya'da olduğu gibi lojistik üniversitesine ihtiyacı vardır. 1939 yılında sınırları çizilen bu ilin gerçek kurtuluşu lojistik köyün temeli atıldığında olacaktır. Eskiden ürünler İskenderun-Çin arasında at, deve sırtında taşınmaktaydı. Ancak artık gelişen teknolojiyle birlikte ulaşım araçları da gelişti ve değişti. Modern gemiler, modern demiryolu ağı, tır filoları, THY ve özel hava yolları uçaklarımız ile dünyanın her yerine Hatay'dan ulaşma imkânımız vardır.

Geçmişte bir elin parmaklarını geçmeyecek kadar ülkeye çok az ürün ihraç ederken bugün milyarlarca dolarlık ürünü birçok ülkeye pazarlamaktayız. Hatay fabrikaları, demir çelik sanayisi ile isim yaparken aynı zamanda İstanbul'dan sonra en büyük tır filosuna sahip ikinci ildir. Bunun yanı sıra, otobüs filosu da çok büyüktür. İlimiz hizmet üretmekte ve hizmeti dünyaya taşımaktadır. Bu ilde üretim yapan bir işadama olarak ürettiğim ürünlerin lojistik köyler aracılığıyla dünyaya ihraç etmek için sabırsızlanıyorum. Ancak gümrüklerde eskiden beri süregelen zaman sorunlarının çözülmesi gereklidir. Bölgemize ve ülkemize çok önemli katkılar sağlayacak lojistik köy projesinin bir an önce sonuçlanmasını umut ediyorum.

2. Oturum

Moderatör:

Prof. Dr. Mehmet ÖZBİRECİKLİ

Mustafa Kemal Üniversitesi Öğretim İşletme Bölüm Başkanı

Konuşmacılar:

Hartmut BEYER (Hamburg Universal Transport Consulting Gmbh Genel Müdürü)

Prof. Dr. Francesco FİLİPPİ (Roma Sapienza Üniversitesi Öğretim Üyesi, Roma Taşımacılık ve Lojistik Merkezi Başkanı)



Hartmut BEYER - Hamburg Universal Transport Consulting Genel Müdürü

Almanya Lojistik Köyleri ve Dizayn Esasları



2011 yılında 1,22 milyar euroluk satış cirosu olan Hamburg Hafen Und Logistik AG (HHLA) Almanya'nın en büyük limanlarından birine sahip intermodal taşımacılık ve lojistik operatörüdür.

Hamburg Hafen Und Logistic Şirketinin bağlı ortaklığı olan ve 3 ayrı şirketten oluşan danışmanlık grubu vardır.

Intermodal taşımacılıkta işletme direktörlüğünü yaptığım UNICONSULT Universal Transport Şirketi, liman planlaması, operasyonlar ve IT Hizmetlerinde Hamburg Port Consulting (HPC) ve taşımacılık ile ilgili eğitim hizmetlerinde Hamburg Port Training Institute (HPTI) şirketleri faaliyet göstermektedir.



Almanya'daki Lojistik Köyler ve Gelişim Sıralaması

- LEVEL 1 = poor development
- LEVEL 2 = poor to average development
- LEVEL 3 = average development
- LEVEL 4 = average to higher development
- LEVEL 5 = high development
- LEVEL 6 = very high development

UNICONSULT şirketi demiryolu, karayolu, havayolu, deniz ve iç deniz taşımacılığı ile ilgili market analizleri, süreç yönetimi, altyapı planlaması ve ekonomik analizler gerçekleştirmektedir.

Inovatif Yöntemlerle Hamburg Limanı'nın Verimliliği ve Rekabet Gücünün Artırılması, Litvanya Lojistik Köyü'nün Fizibilite Çalışması, AB Marco Polo Programı Kapsamında Taşımacılık Projesi v.s. projeler UNICONSULT Şirketi'nin referansları arasındadır.

Şirketimizin Türkiye'de gerçekleştirmiş olduğu projeler bulunmaktadır.

Gemlik GEMPORT Limanı'nın İhale Aşamasında Değerlendirme Çalışması ve Teknik Danışmanlık Hizmetleri verilmesi ve Marmaray Treni'nin Kapasite İhtiyaç Analizi Çalışmaları UNICONSULT'ın Türkiye'deki faaliyetleri arasında yer almaktadır.

Şirket faaliyetlerini anlattıktan sonra Hatay'da da kurulması planlanan lojistik köylerle ilgili bilgi vermek istiyorum.

Lojistik köyler, ulusal ve uluslararası geçişler için taşımacılık, lojistik, eşyaların dağıtımı ile ilgili faaliyetlerin çeşitli operatorler tarafından gerçekleştirildiği yerlerdir. Bu merkezlerde aynı zamanda depolar, benzin istasyonları, restoran, kamyonlar için teknik servis istasyonları gibi kullanıcıları tarafından ihtiyaç duyulan unsurlar yer almaktadır.

Bir yerin lojistik köy olarak adlandırılabilmesi için o yerde karayolu ve demiryolu gibi en azından iki taşımacılık modu arasında bağlantı imkânının sağlanması gerekir.

Lojistik köyler kamu girişimleri ile temelleri atılır daha sonra özel sektöre devredilir.

Kamu lojistik köylerin kurulması ile:

- ⇒ Lojistik şirketlerinin şehir merkezinden dışarılara taşınması sayesinde şehir trafiğinin rahatlatılması,
- ⇒ Lojistik şirketlerine genişlemeye uygun sunulması imkânı ve bölgenin ekonomik kalkınması,
- ⇒ Kargo taşımacılığını karayolundan demiryoluna kaydırmak suretiyle CO2 emisyonunun azaltarak çevre ve sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlamayı hedefler.

Özel sektör ise ticari açıdan cazip bir yatırım yapmayı hedefler.

Biraz da lojistik köylerin planlama aşamalarından yapılacak işlerden adım adım bahsedelim.

İlk olarak pazar potansiyelinin tespit edilmesi aşamasında, yeni bir yer arayan firmaların analizi, intermodal terminalin yaşayabilmesi için gerekli olan kargo hacmi ve elleçleme talebi belirlenir.

Yer seçiminde ise bağlanabilirlik, erişilebilirlik, yerin ve m² maliyetinin uygunluğu, yerin uzun dönem planlama için genişleme imkânının olması gibi unsurlar dikkate alınır.

Altyapının ve kapasitenin boyutlandırılmasında gerekli altyapının belirlenmesi, uygun deniz, demiryolu, nehir ve yol bağlantıları ve temel lojistik imkanların optimal kombinasyonu belirlenir.

Yerleşim planı aşaması, karayolu, demiryolu altyapı hizmetleri, operasyon ve depolama alanları, merkez hizmetlerin lokasyonunu belirlenir.

Organizasyonel yapıda kamu ve özel kurum yapısı seçilmeli, bağımsız bir Geliştirme ve planlama Kurulu oluşturulur ve ekonomi, pazarlama, lojistik, yerel iş imkânları v.s. hususlarda know-how gereksinimlerinin belirlenir,

İş planı yapılırken ekonomik parametrelerin ve faaliyetlerin sürdürülebilirliğinin tanımı, kar/zarar hesabı, finansal planlama yapılır.

Eş finansman sağlamak amacıyla ulusal programlar ve AB Programlarına başvuru yapılabilir.

Geliştirme ve Planlama Kurulu pazarlama, proje ve eş finansman bulma aktivitelerine başlar.

Prof. Dr. Francesco FILIPPI - Roma Sapienza Üniversitesi Öğretim Üyesi, Roma Taşımacılık ve Lojistik Merkezi Başkanı

İtalya'da Lojistik Köyler ve Taşımacılığa Etkisi



Geleneksel lojistik köyler, taşımacılık operatörleri, forwarderlar, deniz nakliye firmaları, gümrükleme firmaları gibi bağımsız şirketlerden ve kamu kurumlarından oluşan bir coğrafi gruptur.

Lojistik köylerde karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları, gibi çeşitli taşımacılık metotları bir arada yer alır.

Taşımacılık, lojistik ve eşya dağıtımıyla ilgili tüm işlemler buralarda yürütülür. Beraberinde bakım, onarım ve saklama hizmetleri sunulur.

Lojistik köylerin ayırt edici bir özelliği de hizmet, ekipman ve diğer olanakların belirli bir yer içerisinde gruplanmış firmalar arasında paylaşılmasıdır.

İtalya'da intermodal trafiğin kavşakları konumunda olan lojistik köy, liman ve tren istasyonlarının başlıcaları: Busto Arsizio, Verona, Novara, Genova ve La Spezia'dır.

İtalya'da lojistik köylerle ilgili eğilimlerden bahsetmek istiyorum. Tren yolları, karayolları, iç su yolları Orta İtalya'da bilhassa Roma çevresinde yoğunlaşmış durumdadır. İtalya'da 2007 yılından itibaren demiryolu ve konteynır taşımacılığında düşüş yaşanırken yolların gelişmesiyle birlikte karayolu taşımacılığında artış yaşanmaya başlamıştır. İtalya Lojistik Planına göre Novara, Padova, Bologna, Rivalta Scrivia, Bari Scalo, Marcianise ve Nola olmak üzere toplam 7 adet yeni lojistik köy yapılmıştır. Ayrıca Roma'nın doğusu ve Milano'nun güneyine yeni iki adet lojistik köy yapılması planlanmıştır.

Padova Lojistik Köyü



İtalya'da katma değerli lojistik hizmeti sunabilmek için müşteri ihtiyaçları doğrultusunda daha iyi seviyede hizmet verilmesi ve kişiye özel ürün geliştirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Ayrıca katma değer yaratabilmek için lojistik maliyetleri düşürmek, kaynakları birleştirmek, esneklik ve markete yakınlık önem kazanmaktadır.

Basit depolama, dağıtım, sipariş hazırlama, ülkeye ve kişiye özel hizmet verme, montaj, tamir, tersine lojistik, kalite kontrolü, ürün testi, müşterinin işyerinde ürün tanıtma gibi faaliyetler lojistikte katma değer sağlamaktadır.

Bildiğiniz gibi lojistik köylerin kurumasının temel gerekçelerimden biri şehir içi yük taşımacılığının şehir dışına taşınması suretiyle şehir içi trafiğinin azaltılmasıdır. Şehir içi yük taşımacılığının zararlarında bahsetmek gerekirse, öncelikle şehir içi yük sevkinin şehrin yaşanılabilirliği ve refahını olumsuz etkilediğini söyleyebiliriz. Daha sonra da sosyal ve çevresel olumsuz etkilerinden bahsedebiliriz.

Şehir içi yük taşımacılığı fosil yakıt tüketimi, sera gazı emisyonu, hava ve ses kirliliği, yaya ve bisikletliler için alanlar, yol güvenliği ve kazalar, yol trafiği sıkışıklığı gibi olumsuz etkilere sebep olmaktadır.

İtalya'nın başarılı lojistik köy uygulamalarından bir tanesi olan Padova Cityporto Lojistik Köyü'nden bahsetmek istiyorum.

Söz konusu lojistik köy 2004 yılından bu yana yük dağıtım ve birleştirmenin ideal bir şekilde yapıldığı bir merkezdir. Proje, valilik, belediye, lokal ticaret ve sanayi odası ile APS Mobilita isimli bölgede faaliyet gösteren ve mobilizasyon planlaması yapan bir firma tarafından imzalanan bir sözleşme ile hayata geçmiştir. Proje aynı zamanda Çevre Bakanlığı tarafından da desteklenmektedir. Özel ve kamu menfaatleri göz önünde bulundurularak tasarlanmış olan Padova Cityporto Lojistik Köyü'nün içerisinde farklı taşımacılık operasyonları için oluşturulmuş bir konsolidasyon merkezi ve çevre dostu hibrit CNG araçlarından oluşan filo, ve günlük teslimat planlarını destekleyen ITS (Akıllı Taşımacılık Sistemi) teknolojisi yer almaktadır.

Lojistik köy hızla gelişmektedir. 2005 yılında 190.000 olan teslimat sayısı 2010 yılında 350.000'e yükselerek %86'lık bir artış göstermiştir. Başlangıçta lojistik köyde kullanılan araçların temininde kamu fonları kullanılmıştır. Bugün gelirler ve operasyon maliyetleri farkından oluşan kar sayesinde kendi ilave araçlarını temin edebiliyorlar.

Söz konusu lojistik köyde ve son yıllarda İtalya lojistik sektöründe kullanılan bazı gelişmeler nelerdir?

Az önce bahsetmiş olduğum Bilgilendirme ve İletişim Teknolojileri (ICT) tabanlı Akıllı Taşımacılık Sistemi (ITC) verimlilik, güvenlik ve çoklu taşımacılık açısından önemli katkılar sağlamaktadır.

Modern lojistik köylerde güzergahlar ve alternatif güzergahlarla ilgili bilgi sunan, uyarılarda bulunan operatörlerin programı ile geliş programları arasında link kuran, taleple arzın eşleştirilmesini sağlayan, data analizleri yaparak daha iyi tahminler için zaman serileri ve modeller geliştiren birimler bulunmaktadır.

İtalya'nın lojistik sektörü için önemli iki ana giriş-çıkış kapısı vardır. Biri Cenova'a diğeri ise Kuzeydoğu merkezli Trieste'dir.

Söz konusu ana giriş-çıkış kapılarında giden ve gelen önemli malların akışının yapıldığı ana liman ve diğer limanların önünde büyük sahalar bulunmaktadır. Deniz-demiryolu, deniz-karayolu, deniz-iç suyuolları bağlantılarının yapıldığı merkezlerdir. Buralardaki yığılmalar dış şebekelerle oluşturulan ağı, ölçek ekonomisini ve yoğunluğu etkilemektedir.

3. Oturum

Moderatör:

Prof. Dr. Zeynep TÜRK (Korkut Ata Üniversitesi İİBF Dekanı)

Konuşmacılar:

Prof. Dr. Murat ÇELİK (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı)

Mustafa AKARCA (Ekmar Ekinciler Limanı Liman Müdürü)

M. Mehmet ÖZAL (Ekol Lojistik Genel Müdür Yrd.)



Prof. Dr. Murat ÇELİK - İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı

Dünya'da Lojistik Köylerden Örnekler ve Kullanımları



Lojistik, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zincirinin içindeki tüm malzemelerin; servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi süreçlerinin bütünü olarak tanımlanmaktadır.

Bu anlamda, lojistik köyler, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilgili faaliyetlerin ve bu amaçla inşa edilmiş yapıların bulunduğu ortak merkezlerdir. Lojistik Köyler, ülkelerin coğrafik özelliklerine de bağlı olarak (kara, hava, demir yada su yolları üzerinde taşımacılık yapılmasına elverişlilik) mal-eşya ve hammadde akışını kolaylaştıracak, taşıma maliyetlerini düşürecek, ticaret hacminin artmasını sağlayacak ve ülkelerin uluslararası ticarete prestij kazanmasını sağlayacak yatırım merkezleridir.

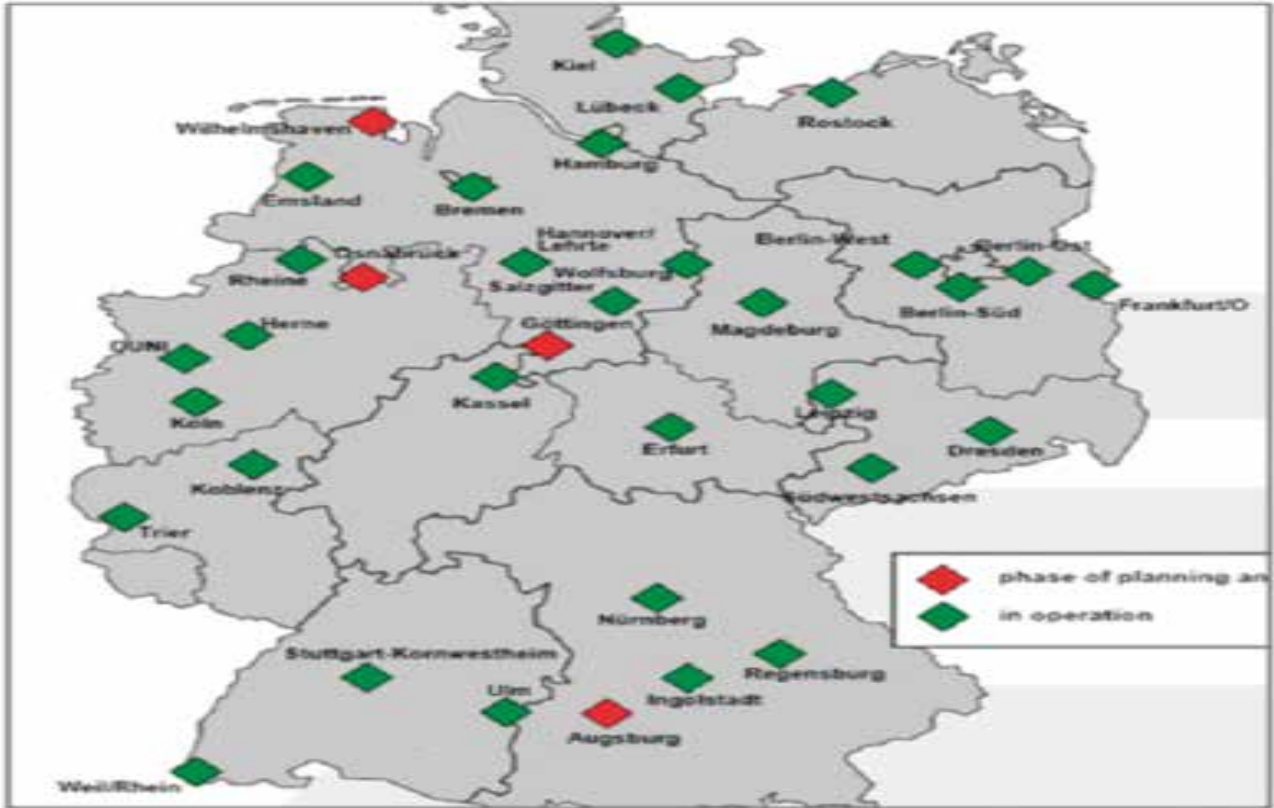
Avrupa Ülkelerindeki Lojistik Merkezler

Almanya

- Almanya'daki lojistik merkezlerin finansmanı genellikle kamu-özel ortaklıkları şeklinde yapılmaktadır ve bu merkezlerin geliştirilmesi kamu tarafından değişik siyasi ve idari makamlarca sürekli olarak desteklenmektedir.

- Ayrıca Almanya’da Hiyerarşik Lojistik Köy Ağı Modeline örnek gösterebileceğimiz, GVZ Limited Şirketi’nin 1997 yılında kurduğu ortaklık, ülkenin lojistik sektörü açısından önemli bir girişim olarak tanımlanabilir. Firmanın çeşitli büyüklüklerde yaklaşık 1200 adet girişimcisi bulunmaktadır. Böylece Almanya çapında 40.000’e yakın çalışanı bulunmaktadır.

Almanya’da Lojistik Köyler



Finlandiya

- Finlandiya’daki lojistik merkez yapılanması, çoğunlukla sanal bir organizasyona sahiptir. Gerçek lojistik merkezlerin bulunmasının yanı sıra böylesine sanal bir yapılanmaya gidilmesinin temel nedeni, tüm ülkenin bu merkezlerin faaliyetlerinden en kolay şekilde yararlanmasının sağlanmasıdır.

- Lojistik ile ilgili faaliyetlerin (Gümrükleme, ücretlendirme, mal-eşya miktarları, aktarma-yükleme ve lokasyon bilgileri vb.) hemen hemen tümünün bilgisayar destekli bir şekilde yürütülmesi için Finlandiya'nın tüm lojistik merkezlerinde kullanılabilecek ortak bir sistem üzerinde çalışılmaktadır. Böylece müşterilerin ülke çapında internet aracılığı ile ulaşabilecekleri bir veri tabanı yaratılması amaçlanmaktadır. Müşteriler bu şekilde lojistik köylerin hizmetleri ulaşım alternatifleri, maliyetler ve aktarma süreleri gibi bilgilere kolaylıkla erişebileceklerdir.

İtalya

- İtalya'da ülke geneline yayılmış 'interporto' olarak adlandırılan 21 lojistik merkezden bahsedilebilir. Bu merkezler, ülkedeki taşıma ve lojistik trafiğinin % 60'ına hizmet vermektedir. İntermodal terminal çözümleri ile tasarlanmış olan merkezlerde bulunan kurumlara etkili ulaştırma çözümleri sunulmaktadır. Kara, deniz, hava ve demiryollarının entegre bir şekilde kullanıldığı intermodal sistem, İtalya'nın lojistik köy yaklaşımının temelini oluşturmaktadır.
- İtalya'daki lojistik merkezler, UIR (Unione Interporti Riuniti) adı altında kurulmuş bir birlik tarafından ortak bir merkezde toplanmıştır. Bu birlik kar amacı gütmeyen bir yapıya sahiptir ve her türlü ulaştırma ve lojistik hizmeti veren firmayı belli bir konsept çerçevesinde bir araya getirmeyi hedeflemektedir.

İspanya

- İspanya'da faaliyet gösteren 21 adet lojistik merkez bulunmaktadır. Bunlar ülkenin artan ulaştırma ve lojistik masraflarının azaltılması amacı ile kurulmuşlardır. Kuruluşlarından bu yana da, lojistik merkezlerde konumlanan firmaların toplam maliyetlerinde önemli ölçüde tasarruf ettiği görülmüştür: yük acenteleri toplam maliyetlerinden %10, depo işletmecileri %12 gibi bir tasarruf sağlamıştır.
- 1991 yılında, İspanya Lojistik Merkezleri Birliği (ACTE - Asociación de Centros de Transporte de España) çatısı altında toplanan lojistik merkezler, ortak bir komite tarafından yönetilmektedirler. Komitenin başkanlığını ise Ulaştırma Genel Müdürü üstlenmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında, İspanya'daki lojistik merkezlerin kamu-özel ortaklığı ile yönetilen modeller oldukları söylenebilir.

Bu ağsal yapının iyi organize edilmesi için de merkezlerden 12 tanesi denize yani liman bölgelerine hizmet verecek şekilde konumlandırılmıştır. Diğer 9 lojistik merkez ise, ülkenin iç kesimlerindeki önemli kent merkezlerine hizmet sağlayacak şekilde kurulmuşlardır.

Mustafa AKARCA - Ekmar Ekinciler Limanı Liman Müdürü

İskenderun Limanları ve Lojistik Köyünün Limancılık Sektörüne Etkileri



İskenderun Körfezi:

- ⇒ Demir-Çelik ve enerji sektörünün ön plana çıktığı,
- ⇒ Türkiye Ham Sıvı Demirinin %48'nin üretildiği,
- ⇒ BTC ve Kerkük Petrol Boru Hattının bulunduğu,
- ⇒ Batman-Dört Yol ulusal petrol boru hattının bulunduğu,
- ⇒ Türkiye'nin en derin doğal derinliğine sahip,
- ⇒ Ulusal-uluslararası kara, demiryolu ve havayolu bağlantıları olan,
- ⇒ 64 milyon ton, sıvı-katı-gaz yüklerin elleçlendiği,
- ⇒ Dünya lojistik merkezi olma özelliğine sahip,
- ⇒ Turizm den pay alan eşsiz doğal ve tarihi zenginliği olan,

- ⇒ Türkiye narenciyesinin %6'sını üreten,
- ⇒ Çok verimli tarım alanlarının çalışan insanlarla buluştuğu özel bir körfezdir.
- ⇒ İskenderun Körfezi Uydu Görüntüsü

MMK İskelesi'nde Elleçlenen ürünler:

- ⇒ Hurda demir, diğer demir çelik ürünleri,
- ⇒ Her türlü genel kargo ve dökme katı ürünlerdir.

İsdemir Limanı'nın:

- ⇒ Türkiye'nin en büyük, dökme katı, genel kargo limanıdır.
- ⇒ 16 milyon ton, yıllık elleçleme kapasitesi vardır.
- ⇒ 200.000 DWT'ye kadar gemiler yanaşabilmektedir.
- ⇒ Konteynır Liman Projesi sürmektedir.

İsdemir Limanı'nda Elleçlenen ürünler:

- ⇒ Hurda demir, diğer demir çelik ürünleri ile her türlü genel kargo ve dökme katı yük ürünleri,
- ⇒ Dökme sıvı ürünler,

Ekinciler İskelesi:

- ⇒ 3 milyon ton/yıl kapasiteye,
- ⇒ 28.000 m2 A Tipi, antrepoya, (açık saha)
- ⇒ 50.000 m2, gümrüksüz açık sahaya,
- ⇒ 2700 m2 tam kapalı sahip,
- ⇒ 60.000 DWT'ye kadar gemilerin yanaşabildiği bir iskeledir.

Ekinciler İskelesi'nde Elleçlenen ürünler:

- ⇒ Hurda demir, diğer demir çelik ürünleri,
- ⇒ Her türlü genel kargo ve dökme katı yük ürünleridir.

Ekinciler İskelesininin elleçleme kapasitesini 5,4 milyon tona çıkarma hazırlığı vardır.

Assanport İskelesi'nin:

- ⇒ 250.000 teu/yıl, kapasitesi vardır.
- ⇒ Limana Max: 75.000 DWT'luk gemiler yanaşabilir.

Elleçlenen yükler:

- ⇒ Konteyner,
- ⇒ Genel kargo yükler,
- ⇒ Ro-Ro Rampası mevcut.

Yazıcı İskelesi:

- ⇒ 7 milyon ton/yıl kapasite,
- ⇒ Max: 60.000 DWT luk gemiler yanabiliyor.

Elleçlenen ürünler:

- ⇒ Hurda demir, diğer demir çelik ürünleri,
- ⇒ Her türlü genel kargo ve dökme katı yük ürünleri,

Ayrıca:

- ⇒ Ro-Ro Rampası mevcut.
- ⇒ İskele uzatım projelerine başladılar.
- ⇒ 4 milyon ton/yıl ilave kömür tahliyesi hazırlığı çalışmaları başlamış durumdadır.

Denbirport İskelesi:

- ⇒ 1.800.000 ton/yıl kapasite,
- ⇒ Kapalı A ve C tipi gübre depoları.

Elleçlenen ürünler:

- ⇒ Ağırlıklı olarak gübre çeşitleri,
- ⇒ Tahıl ürünleri,
- ⇒ Torbalı-paketli ürünler,
- ⇒ Dökme sıvı ürünler,

Konteynır liman projeleri vardır.

İskenderun Lojistik Köyü'nden beklentimiz:

- ⇒ Depo sorunun çözülmesi, (Açık ve Kapalı)
- ⇒ Elleçlenen ürün çeşitliliğinin artması,
- ⇒ Transit yüklerin elleçlenmesinin kolaylaşması,
- ⇒ Ulaşım kaynaklı, gemilerdeki gecikmelerin son bulması,
- ⇒ Limanlardaki yük elleçleme reytlерinin artması,
- ⇒ İş makinesi sorununun çözümü,
- ⇒ Kalifiye eleman istihdamının sağlanması,
- ⇒ Genel olarak, maliyetlerinin azalması-talep patlaması yaşanmasıdır.

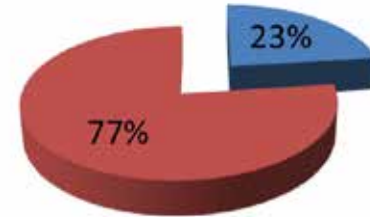
M. Mehmet ÖZAL - Ekol Lojistik Genel Müdürü

Türkiye’de Lojistik ve İskenderun Bölgesinde Lojistiğin Gelişmesi İçin Yapılacaklar



Taşımacılık ve Lojistik sektörü dünyadaki CO₂ emisyonlarının % 23’ünü oluşturuyor ve bu oranın % 35’i yük taşımacılığından kaynaklanmaktadır.

CO₂ emisyonları



- Taşımacılık ve Lojistik sektörü
- Diğer sektörler

Çevre dostu tedarik zincirinin kurulması için filo, teknoloji, operasyon ve organizasyon konularında değişime ihtiyaç bulunmaktadır.

Filo konusunda Euro 5 motora geçilmesi ve sürücü eğitimlerinin yapılması,

Teknoloji konusunda yük ve rota optimizasyonunun sağlanması ve araç hareketlerinin takip edilmesi,

Operasyonel anlamda etkin araç kullanımının sağlanması intermodal taşımacılığın ve acente ağının geliştirilmesi ve organizasyonel anlamda CO₂ emisyonlarının düzenli raporlanması gerekmektedir.

4. Oturum

Moderatör:

Prof. Dr. Ali Osman ATAHAN

Mustafa Kemal Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekan Yardımcısı

Konuşmacılar:

Ali YÜKSEK (Omsan Akdeniz Bölge Müdürü)

Halit ANLATAN (THY Kargo Satış ve Pazarlama Başkan Yardımcısı)

Cüneyt UZUNER (Aras Kargo Adana Bölge Müdürü)



Ali YÜKSEK - Omsan Akdeniz Bölge Müdürü

Türkiye’de Lojistik ve Demiryolunun Gelişmesinin Lojistiğe ve Lojistik Köylere Etkisi



Intermodal Taşımacılığın Avantajları

- ⇒ Kapıdan kapıya hizmet,
- ⇒ Karayolundan daha uygun navlun,
- ⇒ Karayoluna göre sabit fiyat ve sürekli ekipman temini garantisi,
- ⇒ Kötü hava şartları, şoför hatası vb. faktörlerden minimum aksaklık yaşanması,
- ⇒ Yüksek hacim,
- ⇒ Güvenli,
- ⇒ Düzenli seferler,
- ⇒ Uluslararası geçiş belgesi sorunu yok
- ⇒ AB normlarına uyumlu (çevreci), gelecek vaat eden taşıma modelidir.

Firmamız kurulacak olan lojistik köyde:

- ⇒ Liman ve deniz lojistiği hizmetleri yani yükleme / boşaltma, liman acenteliği, komple ve parsiyel konteynır forwarding hizmetleri, her türlü dökme ve genel kargo yüklerin denizyolu ile taşınması için gemi kiralama (chartering), ve Panamax ve Capesize dahil her türlü gemi için brokerlik hizmeti
- ⇒ Depolama hizmetleri, başka bir deyişle depolama, paletleme, etiketleme, sipariş toplama, özel ürün depolama
- ⇒ Antrepo hizmetleri yani tüm gümrüklü ürünlerin depolanması,
- ⇒ Nakliye hizmetleri. Limandan depoya/depodan limana ara nakliye hizmeti, limana/depolama merkezine gelen ürünlerin yurtiçi dağıtımının yapılması ve yurtiçinde toplanan ürünlerin deniz, kara veya demir yolu ile depolama merkezi ve limana ulaştırılması, komple ve parsiyel taşıma, sevkiyat planlaması ve uygun araç temini
- ⇒ Tır tescil hizmetleri, Ro-Ro tescil hizmetleri, demiryolu acentelik hizmetleri, hava-deniz acentelik hizmetleri gibi acente hizmetleri,
- ⇒ İthalat ve ihracat gümrükleme gibi müşavirlik hizmetleri,
- ⇒ Sigorta hizmetleri,
- ⇒ Hava taksi ve hava kargo hizmetleri sağlayabilecektir.

Halit ANLATAN - THY Kargo Satış ve Pazarlama Başkan Yardımcısı

Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığı



Neden hava kargo tercih edilmeli sorusuna şu cevapları verebiliriz:

- ⇒ Yüksek hızda taşıma ve kısa teslim sürelerinin varlığı,
- ⇒ IATA, ICAO gibi uluslararası kuruluşlar tarafından belirlenmiş yüksek emniyet ve güvenlik prosedürleri,
- ⇒ Tarifeli ve ihtiyaca göre düzenlenecek charter seferleri,

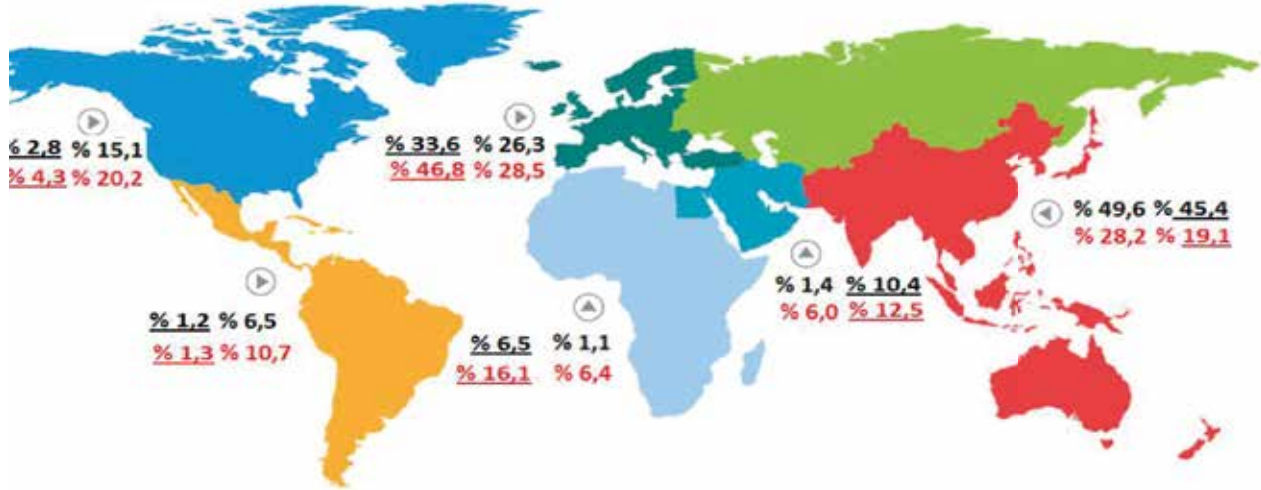
Kişiyi özel kargo çözümleri,

- ⇒ Kargonun yükleme ve boşaltma işlemlerinde karayolu ve denizyolu alternatiflere göre daha profesyonel olarak elleçlenmesi,
- ⇒ Dünya geneline yayılmış havayolu network ağları ve havalimanları.

Turkish Kargo Türkiye’de hava kargo pazarında liderdir ve toplam taşınan kargo bakımından 2011 yılı rakamlarıyla Avrupa’da 7. Sırada yer almıştır. 2011 yılında 636 milyon doların üzerinde gelir elde etmiştir. 36 ton kapasiteli 3 adet kargo uçağı ve 70 ton kapasiteli 2 adet uzun menzilli kargo uçağı bulunmaktadır.

Hatay ili 2012 yılı Ocak-Haziran ayları arasında 1,028 milyon dolar ihracat ve 2,268 milyon dolar ithalat gerçekleştirmiştir. İhracatının % 49 u demir-çelik ana sanayi ürünleri, % 24 ü yaş meyve ve sebze ve % 27 si diğer ürünlerdir. Bu bağlamda Turkish Cargo ile Gaziantep ve Adana’dan gümrüklü gönderim imkânına sahiptir. Hatay yaş meyve ve sebze ihracatında önemli bir rol oynadığından bozulabilir kargo taşımalarında firmamızın sahip olduğu özellikler bu ihtiyacı karşılayabilecektir.

Gelir Bazında Dünya Kargo Trafiği



- Bölgelere ait siyah renkli yüzdeler ihracatı, kırmızı renkli yüzdeler ithalatı gösterir.
- Altı çizgili olmayan veriler bölgelerin toplam pazar içindeki yüzdelerini, altı çizgili olanlar bölgelerin Turkish Cargo taşımaları içindeki yüzdelerini gösterir

Cüneyt UZUNER - Aras Kargo Adana Bölge Müdürü

Türkiye’de Kargo Sektörü ve İskenderun Bölgesinde Beklenen Gelişmeler



Türkiye’de İnternet Kullanımı

Türkiye 35 milyon internet kullanıcısı ile Avrupa’daki en büyük beşinci, dünyadaki en büyük 13. internet toplumunu temsil ediyor. Türkiye’de 9 milyon online alışveriş kullanıcısı varken, kredi kartı kullanıcılarının sayısı ise 51 milyondur. Türk internet kullanıcısı aylık internette geçirdiği ortalama 32,4 saatle Avrupa ülkeleri içinde 3. sırada bulunuyor. Türkiye Facebook kullanımında dünyada altıncı, Friendfeed kullanımında dünyada birinci, Twitter kullanımında ise dünyada dokuzuncudur.

Türkiye’de E-Ticaretin Gelişimine baktığımızda;

E-ticaret sektörü ciro bazında 2011 yılında %50 büyüyerek 22 milyar TL’yi aştığını görmekteyiz. İşlem başına harcama tutarı ise ortalama 147 TL den 169 TL’ye yükselmiştir. 2012 ‘de ciro bazında 30 milyar TL’yi aşması beklenmektedir.

E-ticarete alışveriş yapılan sektörlerin başında % 18 payla bilgisayar ve elektronik kategorisi gelmektedir. Çok çeşitli ürün satışı yapan sitelerin oranıysa % 13’ dür. Kozmetik, güzellik ve doğal ürünler kategorisiyse % 12,5 payla üçüncü sırada yer almaktadır. En hızlı yükselen sektörler, kıyafet ve iç giyim, takı ve mücevher, kozmetik ve ayakkabıdır.

Türkiye yüzde 64’lük kredi kartı penetrasyonu ile dünyadaki en büyük yedinci pazar konumundadır. Ödeme altyapısında % 57’nin üzerinde dilimle kredi kartı kullanımı ön plana çıkmaktadır. Havale işlemleri % 19 pay almaktadır. En fazla tercih edilen üçüncü ödeme türü % 17 ile kapıda ödemedir.

Firmamız günaydın kargo, uçak hızında teslimat, aynı gün içerisinde teslim, yurtdışı kargo, tahsilâtlı kargo, özel paketleme seçenekleri, geri dönüşlü kargo, SMS ile bilgilendirme hizmetleri ile KOBİlere, doğrudan satış firmalarına, e ticaret yapan firmalara avantajlar sağlamaktadır.



T.C. DOĞU AKDENİZ KALKINMA AJANSI

Yavuz Sultan Selim Cad. 1. Tabakhane Sk.
No:20 Antakya / HATAY
T: (326) 225 14 15 F: (326) 225 14 52
bilgi@dogaka.gov.tr

HATAY YATIRIM DESTEK OFİSİ

Kışlasaray Mah. Vilayet Cad.
Hükümet Konağı Kat:2 Antakya/HATAY
T:(326) 212 25 76 F:(326) 212 25 74
hydo@dogaka.gov.tr

KAHRAMANMARAŞ YATIRIM DESTEK OFİSİ

Yenişehir Mah. Trabzon Cad.
İl Müftülüğü Binası Kat:2 Kahramanmaraş
T: (344) 231 14 17-18 F: (344) 231 17 18
kydo@dogaka.gov.tr

OSMANİYE YATIRIM DESTEK OFİSİ

Osmaniye Sanayi ve Ticaret Odası
Kat:3 Osmaniye
T: (328) 888 00 00 F: (328) 888 00 01
oydo@dogaka.gov.tr