

T.C
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EKONOMİ VE FİNANS ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İKTİSAT BİLİM DALI



KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGE EKONOMİSİNE
ETKİLERİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Elif BALTA

Tez Danışmanı
Yrd. Doç.Dr. Derya KULOĞLU

İSTANBUL - 2014

T.C

İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EKONOMİ VE FİNANS ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İKTİSAT BİLİM DALI



KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGE EKONOMİSİNE
ETKİLERİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Elif BALTA

Tez Danışmanı
Yrd. Doç.Dr. Derya KULOĞLU

İSTANBUL - 2014



T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi

Enstitümüz Ekonomi ve Finans Ana Bilim Dalı Uluslararası İktisat Tezli Yüksek Lisans Programı Y1212.160001 numaralı öğrencisi **Elif BALTA**'nın "KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGE EKONOMİSİNE ETKİLERİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME" adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 19.08.2014 tarih ve 2014/20 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından .*Başarılı* ile Tezli Yüksek Lisans tezi olarak *kabul* edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi :25/09/2014

1)Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Derya KULOĞLU

2) Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Tefik Ercüment İSTEMİ

3) Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. İlkay KARADUMAN

[Handwritten signatures of Derya Kuloğlu, Tefik Ercüment İstemi, and İlkay Karaduman]

Not: Öğrencinin Tez savunmasında **Başarılı** olması halinde bu form **imzalanacaktır**. Aksi halde geçersizdir.

ÖN SÖZ

“Lojistik, maddi ve manevi tüm alışveriş ilişkilerinde zaman, hareket, enerji ve mekan yönetimi ve kontrolünde duyarlılık yaratacak önemli bir felsefe ve enstrümandır.”

Ömer Baybars Tek

“Öğrenmek ve öğretmek yaşamın en anlamlı alış verişidir. Tıpkı sevmek ve sevilmek gibi.”

Ömer Baybars Tek

Araştırmalarım da yönlendirici katkıları ile tez danışmanım Sayın Yr.Doç.Dr. Derya Kuloğlu'na ve bu çalışmaya imkân sunan İstanbul Aydın Üniversitesine,

Hayatımda üzerimde emeği olan biricik dedem merhum Hüseyin KOCAMAN'a ve annem Sultan KOCAMAN'a ve bu tezi hazırlarken sevgileriyle desteklerini içimde hissettiğim kardeşlerim Vildan ve Yusuf Hüseyin GÜRSOY'a

Teşekkür eder, saygılarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ	i
KISALTMALAR	vi
TABLolar LİSTESİ	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİK YÖNETİMİ	2
1.1. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ	2
1.2. LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ	3
1.3. DÜNYA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KAVRAMININ GELİŞİMİ	4
1.3.1. Dünya'da Lojistik Sektörü	4
1.3.2. Türkiye'de Lojistik Sektörü	5
1.4. TEDARİK ZİNCİRİ KAVRAMI İLE LOJİSTİK KAVRAMI ARASINDAKİ FARKLAR	7
1.4.1. Tedarik Zinciri Yönetimi	7
1.4.2. Tedarik Zincirinin Küreselleşmesi	8
1.5. LOJİSTİK YÖNETİMİ VE LOJİSTİK MALİYETLERİ	8
1.6. LOJİSTİKTE YENİ TRENDLER	8
1.7. LOJİSTİĞİN GELECEĞİ VE KÜRESELLEŞME	9
1.8. LOJİSTİK MERKEZLER	10
1.8.1. Kentsel Lojistik Kavramı	12
1.8.2. Lojistik Köy, Merkez Kavramı	12

İKİNCİ BÖLÜM

2. KÜRESELLEŞME ve KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞI	13
2.1. KÜRESELLEŞME	13
2.2. KÜRESEL YÜK TAŞIMACIĞI VE ÇEŞİTLERİ	13
2.2.1. Küresel Demiryolu Taşımacılığı	14
2.2.2. Küresel Havayolu Taşımacılığı	14
2.2.3. Küresel Denizyolu Taşımacılığı	14

2.2.4. Küresel Boru Hattı Taşımacılığı	14
2.3. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ VE ENTEGRE OLMA TÜRLERİ	15
2.3.1. Coğrafi Entegrasyon	15
2.3.2. Sektörel Entegrasyon	16
2.3.3. Fonksiyonel Entegrasyon	16
2.4. DÜNYA TİCARETİNDE LOJİSTİK ÜSLER	16
2.4.1. Küresel Lojistik Üsler	17
2.4.2. Uluslararası Lojistik Üsler	17
2.4.3. Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	17
2.4.4. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri	18
2.5. LOJİSTİK ÜS BÖLGELERİNİN GELİŞİMİ	18

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGE EKONOMİSİNE ETKİLERİ	19
3.1. GENEL ANLAMDA EKONOMİ	19
3.2. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE BÖLGESEL PROJELERDE TÜRKİYE	19
3.2.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikalarının Genel Çerçevesi	25
3.2.2. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları	30
3.2.3. Avrupa Birliği'nin Türkiye İle İlgili İlerleme Raporu Ulaştırma Politikaları	34
3.2.4. Türkiye'nin Bölge Ulaştırma Projelerine Bakışı	39
3.3. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK ANLAŞMALARI	39
3.4. DAĞITIM VE DEPOLAMA	40
3.5. ÇEVRECİLİK POLİTİKALARI	40
3.6. KAMU TARAFINDAN DESTEKLENEN ALT YAPI ÇALIŞMALARI	40
3.7. GÜVENLİK POLİTİKALARI	41
3.8. TRAFİK YOĞUNLUKLARI	41

3.9. TEKNOLOJİDEKİ GELİŞMELER	41
3.10. VERGİLER VE SİGORTALAR	42
3.11. ENDÜSTRİYE DAYALI YERLEŞİM BİÇİMİ	42
3.12. KÜRESEL ULAŞTIRMA PAZARI VE YATIRIM HARCAMALARINDAKİ EĞİLİMLER	42
3.13. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ	42
3.14. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGELERİN EKONOMİLERİNE ETKİLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ...	43

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞI'NIN BÖLGESEL ETKİLERİ AÇISINDAN DİYARBAKIR VE GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGELERİ ÖRNEĞİ	44
4.1. GÜNEYDOĞU ANADOLU PROJESİ(GAP) VE DİYARBAKIR.....	44
4.2. GAP BÖLGESİNİN GELİŞİMİ	46
4.2.1. Demografik Yapı	46
4.2.2. Sanayi Gelişimi ve Temel Sektörlerin Dağılımı	48
4.2.3. Dış Ticaretteki Genel Durumu	48
4.2.4. Bölge İtibari İle, Bütçe Vergi Gelirleri ve Firmaların Durumları	50
4.3. DİYARBAKIR İLİ SANAYİ VE TİCARİ YAPISI	50
4.3.1. Diyarbakır İli Sanayi Yapısı	50
4.3.2. Diyarbakır İli Ticari Yapısı	51
4.4. DİYARBAKIR İLİ ULUSAL VE ULUSLARARASI LOJİSTİK DURUMU	51
4.4.1. Diyarbakır'da Depo ve Antrepolar	51
4.4.2. Diyarbakır'da Nakliyeciler ve TIR Parkları	53
4.4.3. Diyarbakır'da Organize Sanayi Bölgeleri	54
4.4.4. Diyarbakır'da Lojistik Unsurların Mevcut Durumu	55
4.4.4.1. Diyarbakır Lojistik Platformu ve Önerilen Temel Eylem Planları	57

4.4.4.2. Diyarbakır Lojistik Platformu Paydaşlarının ve Temel Görevlerinin Tanımı	59
4.4.4.3. Diyarbakır Lojistik Platformun Yönetişim Yapısı ...	60
4.4.4.4. Diyarbakır Lojistik Platformu Eylem Planı ve Çalışma Alanları	62
4.4.4.5. Lojistik Merkez Kurulum Sürecine İlişkin Platform Yol Haritası	63
4.5. GÜNEYDOĞU ANADOLU VE DİYARBAKIRDA OLMASI BEKLENEN LOJİSTİK UNSURLAR	67
SONUÇ	71
KAYNAKÇA	72
ÖZET	77
ABSTRACT	78

KISALTMALAR

- AB** : Avrupa Birliği
- ABD** : Amerika Birleşik Devletleri
- AR-GE** : Araştırma ve Geliştirme
- DLİOSB** : Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Belgesi
- DPT** : Devlet Planlama Teşkilatı
- GAP** : Güneydoğu Anadolu Projesi
- GATT** : General Agreement on Tariffs and Trade (Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması)
- GSYİH** : Gayri Safi Yurt İçi Hasılat
- İBBS** : İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
- JIT** : Tam Zamanında Tedarik
- MLA** : Multilateral Agreement (Çok Taraflı Anlaşma)
- MRP** : Malzeme İstek Planlaması
- OSB** : Organize Sanayi Bölgeleri
- PTSO** : Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası
- TACİS** : Bağımsız Devletler Tooluluğu Ve Gürcistana Teknik Yardım Programı
- TCDD** : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
- TENT** : Trans-Avrupa Ulaşım Ağları
- TINA** : Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Analizi
- TRACECA**: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
- TÜSİAD** : Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği
- ÜTİKAD** : Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği
- WTO** : World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1: Lojistik Performans İndeksi 2010 (Dünya Bankası)	6
Tablo 2: Gap Bölgesi'nin Demografik Yapısı	46
Tablo 3: Trc2 Bölgesi'ne Ait Seçilmiş Demografik Göstergeler	46
Tablo 4: Sektör İtibari'yle Türkiye Ve Gap Bölgesi'nde Gayri Safi Katma Değer (2006)	47
Tablo 5: Dış Ticaretteki Genel Durum	48
Tablo 6: 2012 Yılı Gap Bölgesi İthalat Verileri	48

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Lojistik Merkezler.....	10
Şekil 2: Türkiye Havalimanları Haritası.....	10
Şekil 3: Türkiyedeki Lojistik Merkezleri.....	11
Şekil 4: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru Projesi.....	28
Şekil 5: Pan-Avrupa Koridorlarının Geçtiği Ülkeler Ve Güzergahları.....	31
Şekil 6: Gap Bölgesin’de Uluslar Arası Sermaye Şirketlerinin Dağılımı (2011)	44
Şekil 7: Güneydoğu Anadolu Bölgesi İlleri	66

GİRİŞ

Çalışmamın birinci bölümünde lojistik kavramı ve lojistik yönetimi ele alınmıştır. Bu amaçla; lojistiğin tarihçesi, Dünya'da Türkiye'de lojistiğin gelişimi, lojistik sektörü. Tedarik zinciri kavramı ile lojistik kavramı arasındaki farklar. Tedarik zincirinin yönetimi ve küreselleşmesi, lojistik yönetimi ve lojistik maliyetleri, lojistikte yeni trendler, lojistiğin geleceği ve küreselleşme, lojistik merkezler, kentsel lojistik kavramı, lojistik köy kavramı.

İkinci bölümde; Küreselleşme, küresel yük taşımacılığı ve çeşitleri, küresel yük taşımacılığının gelişimi ve entegre olma türleri, Dünya ticaretinde lojistik üsler.

Üçüncü bölümde; Küresel yük taşımacılığının bölge ekonomisine etkileri.

Genel Anlamda Ekonomi; bölgesel projelerde Türkiye, Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları ve Uluslararası taşımacılık anlaşmaları, dağıtım ve depolama, çevrecilik politikaları, kamu tarafından desteklenen alt yapı çalışmaları, güvenlik politikaları, trafik yoğunlukları, teknolojiye gelişmeler, vergiler ve sigortalar, endüstriye dayalı yerleşim biçimi, küresel ulaştırma piyasası ve yatırım harcamalarındaki eğilimler, küresel yük taşımacılığının Türkiye ekonomisine etkileri açısından değerlendirilmesi, küresel yük taşımacılığının bölgelerin ekonomilerine etkileri açısından değerlendirilmesi.

Dördüncü bölümde; Küresel yük taşımacılığının bölgesel etkileri açısından Diyarbakır ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri Örneği Güneydoğu Anadolu Projesi ve Diyarbakır ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

1.1. LOJİSTİK KAVRAMI VE LOJİSTİĞİN ÖNEMİ

“Lojistiğin kelime kökeni Latince de logic (mantık) ve static (istatistik) kelimelerinin birbirleriyle bağlanmasından meydana gelmiştir, sözlük deki manası ise mantıklı istatistiktir.”¹

Lojistik işletmelerin maksimum kar amacıyla malzeme ve maddeleri, tamamlanan ürünleri planlı bir biçimde depolayan, kontrol eden, depolama akışını sağlayan, idari sorumluluklarını düzenlemekte faydalı olan sistemdir.²

Başka bir deyimde göre; Lojistik, müşteri ihtiyaçlarına cevap verebilmek açısından üretimden tüketime kadar olan bilgi, hizmet ve malların depolanmasını ve etkili ve verimli bir biçimde ileri ve tersine akışını hesaplayan, uygulayan ve kontrol eden bir tedarik zinciri projesinin parçasıdır.³ Günümüze gelene kadar lojistik kavramı; İşletme lojistiği, kanal yönetimi, dağıtım, endüstriyel lojistik, lojistiksel yönetim, malzeme yönetimi, fiziksel dağılım, hızlı yanıt sistemleri, tedarik yönetimi, tedarik zinciri yönetimi gibi, birçok farklı adla anılmıştır.⁴

Lojistiğin önemine değinilecek olursa; zaman rekabetinin artması, üretim teknolojilerinin önemli alanlarda doyma noktasına ulaşmasıyla maliyet düşürmek amaçlı yöneticilerin lojistik alana yönelmek istemesi, stok kontrolünde tam zamanında tedarik (JIT), malzeme istek planlaması (MRP), KANBAN gibi sistemlerin tercih edilmesi, ürün çeşitlerinin, değişime uğrayan ve gelişmeler gösteren tüketici isteklerini giderme ihtiyacının hızla artması, sistemlerinin gelişmesi ve bilgisayar kullanımındaki artışlar, uluslararası üretim ve satış firmalarının artması şeklinde özetlenebilir.

¹ SPIRA, Robert M. (2003), A Lawyer's Perspective on Transportation and Logistics, NavesinkLogistics' Newsletterfor Executives, s.12

² Donald F.Wood; Anthony Barone, Paul Murphy, Daniel L. Wardlow. International Logistics (USA: Chapman& Hall, 1995), s.4.

³ , Birdoğan, Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Trabzon: Lega Kitapevi,2004,s.70

⁴Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa Eliram, Fundamentals of Logistics Management, Atlanta: Irwin/Mc Gray Hill, 1988, s.2.

Üreticilerin stratejilerinde de Lojistik, ciddi derecede önem kazanmaya başlamıştır. ABD ve Avrupa'daki işletmeler, değişik ticaret şekilleri ve diğer ülkelerden bu pazara yeni giriş yapan rakiplerle karşılaşmaktadırlar. Bu nedenlerden dolayı maliyet ve kâr ifadeleri de oldukça önem kazanmaya devam etmektedir. İşletmeler, stoklarını zaman odaklı rekabetle ilgili maliyetlerini minimuma indirmeye çalışırken diğer yandan müşteri memnuniyetini artırmanın çaresini araştırmaktadırlar.⁵

1.2. LOJİSTİĞİN TARİHÇESİ

Lojistik faaliyetler, binlerce yaşındadır, organize ticaretin ilk şekillerine kadar uzanmaktadır.⁶ Bilimsel anlamda lojistik 1900'lerde tarım ürünlerinin dağıtılması ile ilgili ele alınmıştır. Lojistik son 30 yılın sektörü olsa da taşımacılık; tekerleğin icat edildiğinden beri vardır, depolama da yerleşik yaşama geçiş tarihinden itibaren yer almaktadır.

Gemiler ve kervanlarla, Ortaçağda, ülkeler ve hatta kıtalararası ticaret başlamıştır. Böylece ülkeler zenginleşmiş, nakliyat deniz ve kara yollarında önem kazanmıştır.

Lojistik sektöründe, dağıtımın optimizasyonu, depolamanın ve kontrolünün önem kazanması, lojistik sektörünün gerekliliği 2. Dünya Savaşı'nı da anlaşılmıştır ve bu sebeple savaşı kazanan ülkelerin dünya ticaretini serbestleştirme ve geliştirme amacı ile aldıkları kararlardan sonra GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) ve WTO'nun (Dünya Ticaret Örgütü) kurulmuş ve küresel anlamda ticaret başlatılmıştır.⁷

⁵ FERNIE, John ; Outsourcing Distribution In U.K. Retailing, Journal of Business Logistics, Vol.20, Issue 2,1999, s.83-96

⁶Lambert, Stock and Ellram,op.cit., s.5.

⁷ <http://www.lojisturk.net>, Atilla Yıldıztekin Erişim, 28.02.2014

1.3. DÜNYA VE TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KAVRAMININ GELİŞİMİ

Bilimsel olarak lojistiğin ele alınması, 1900'lerde tarım ürünlerinin dağıtılması⁸ ile dikkati çekmiş ve örgütün iş konusundaki stratejine destek olarak⁹ zaman ve yer yararı sağlamanın bir yolu¹⁰ şeklinde değerlendirilmiştir.

Dünyada ki değişim ve gelişim sonucu, tarım toplumundan sanayi toplumuna, buradan da bilişim ve teknoloji toplumuna geçişi beraberinde getirmiş durumdadır.¹¹

1.3.1. Dünya'da Lojistik Sektörü

Ticari lojistiğin başlangıcı ise; II. Dünya savaşındaki askeri gelişmelere bağlanmaktadır. 1940-1960 Lojistik sistemin kurulduğu yıllardır. 1960-1970 yılları ise bu sistemin itibar kazanma yıllarıdır. 1970-1980 yılları modeller ve önceliklerin değişme çağıdır. 1980 sonrası, günümüze kadar ise yeni ekonomik ve teknik değişim çağı olarak ele alınmaktadır ve lojistik sektörü tedarik zinciri yöntemiyle yeni bir boyut kazanmaktadır.

2000'li yıllar, bilgi çağı ile birlikte eş zamanlı olarak, elektronik pazarlama, modern pazarlama ve lojistiğin en ciddi kısmı olan, müşterilerle sıkı ilişkiler, uzun seneler devam edecek ilişkiler tasarlayan ilişkiyel pazarlama ve dolayısıyla değer çağını simgelemektedir. İnsan ilişki ve faaliyetlerine, insana değer katmayan, emek, para ve zaman harcamadan, artı değer kazanmayı kısa yollardan elde etmenin artık kimseye bir şeyler kazandıramayacağı çağ olacaktır.¹²

⁸ John F. Cromwell, Report of the Industrial Commission on The Distribution of Farm Products, Vol.6.(Washington DC: U.S. Government Printing Office,1901) den aktaran İbit.

⁹ Arch W.Shaw, An Approach to Business Problems (Cambridge; Harvard University Press,1916)'dan aktaran İbit

¹⁰ Louise Dwight H.Weld, The Marketing of Farm Products (New York; Macmillan, 1916)'dan aktaran İbit.)

¹¹ Ömer Baybars Tek, İlkay Karaduman, Lojistik Yönetimi, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla, Küresel Yönetimsel, Yaklaşım, Türkiye Uygulaması, Ekonomi Yayınları, İzmir, 2012, s.8.

¹² Baybars Tek, Karaduman, age. s.42.

1.3.2.Türkiye’de Lojistik Sektörü

Türkiye’de 1960 ve 1980 seneleri arasında planlı ekonomi içerisinde klasik pazarlama ve satış çağını, 1980’lerdeki “modern pazarlama” çağına giriş ve 1990’larda ki “modern perakendecilik çağı” belirtmektedir. Küreselleşme akımı zorluk yaratsa da çok sayıda haksız çıkar elde etmek isteyen avcılar, mutsuz tacirler nedeniyle, Türkiye’de Dünyanın gitmekte olduğu yöne geçişte sancılar yaşansa da, yine de bu konuda son yıllarda önemli adımlar atılmaya devam edilmektedir.

Son yıllarda Türkiye’de taşımacılık sektörü ve lojistikte geleneksel anlamdaki taşımacılıktan sıyrılma eğilimleri ağırlıklı bir hal almıştır. Türkiye’nin Avrupa ve Asya arasındaki avantajlı pozisyonu, sektör dinamikleri, genç ve canlı demografik yapısı ve 2023 hedefleri ile bu bölgeler arasında merkezi konuma gelebilecek kapasiteyi taşımaktadır.¹³

¹³ Tüsiad, Dış Ticaret Raporu, 2012, s.31.

Lojistik Performans İndeksi 2010 (Dünya Bankası)					
1	Almanya	4.11	21	Yeni Zelanda	3.65
2	Singapur	4.09	22	İtalya	3.64
3	İsveç	4.08	23	Güney Kore	3.64
4	Hollanda	4.07	24	Birleşik Arap Emirlikleri	3.63
5	Lüksemburg	3.98	25	İspanya	3.63
6	İsviçre	3.97	26	Çek Cumhuriyeti	3.51
7	Japonya	3.97	27	Çin	3.49
8	İngiltere	3.95	28	Güney Afrika	3.46
9	Belçika	3.94	29	Malezya	3.44
10	Norveç	3.93	30	Polonya	3.44
11	İrlanda	3.89	31	İsrail	3.41
12	Finlandiya	3.89	32	Bahreyn	3.37
13	Hong Kong	3.88	33	Lübnan	3.34
14	Kanada	3.87	34	Portekiz	3.34
15	A.B.D	3.86	35	Tayland	3.29
16	Danimarka	3.85	36	Kuveyt	3.28
17	Fransa	3.84	37	Litvanya	3.25
18	Avustralya	3.84	38	Slovakya	3.24
19	Avusturya	3.76	39	Türkiye	3.22
20	Tayvan	3.71	40	Suudi Arabistan	3.22

Tablo 1. Lojistik Performans İndeksi 2010 (Dünya Bankası)

Lojistik Performans indeksi dünya bankası verilerine göre; gümrük işlemlerinde Türkiye'nin sıralaması 46, uluslararası sevkiyatlarda 44, lojistik kalitesi ve yetkinliğinde 37, altyapıda 39, işlem süresinde 31, yükün izlenebilirliğinde 56, olarak yer almıştır.

Genel sıralamada ise 39. sırada bulunan Türkiye, aynı çalışmanın 2007 yılında yayınlanan bir önceki sürümünde ise 34. sırada yer almıştır.¹⁴

Kosta Sandalcı, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTIKAD) Yönetim Kurulu Başkanı, Dünya'nın 17. Ekonomisi olan Türkiye'nin lojistik sektöründe, Dünya pazarında ilk 10'a girme hedefinde olduğunu belirtmiştir.¹⁵

1.4. TEDARİK ZİNCİRİ KAVRAMI İLE LOJİSTİK KAVRAMI ARASINDAKİ FARKLAR

Tedarik zinciri yönetimi ve Lojistik kavramları genellikle karıştırılmaktadır. Aslında, tedarik zinciri yönetimi ile lojistik farklı kavramlardır, tedarik zinciri bir süreçtir ve bu sürecin içindeki stratejilerin yönetimi ise ayrı bir operasyondur. Böylece tedarik zinciri, yönetim ekini almaktadır. Lojistik ise bir yönetim kavramını kendi içinde içermektedir.

Mal ve hizmetlerin tedarik aşamasından, üretimine ve son tüketiciye ulaşmasına kadar ardı ardına gelen tüm halkalar, Tedarik zinciri olarak tanımlanmaktadır.

1.4.1. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik zincirleri; Ketchen ve Giunipero'ya göre, ticaretin başlangıcından beri vardır. Fakat modern anlamda bakılacak olursa, "zincir"den 80 yıldan bu yana söz edilebilir. Bir disiplin olarak ise, tedarik zinciri yönetimi anlamında henüz gelişiminin başlangıcındadır.¹⁶

Tedarik zinciri yönetimini birçok şekilde tanımlamak mümkündür; Müşteriye doğru ürünün, doğru zamanda, doğru yerde, imkânı olan en az maliyetle ulaşma imkânı tanıyan malzeme, para ve bilgi akışının planlanmasıdır.

¹⁴ Tüsiad, Dış Ticaret Raporu, 2012, s.31.

¹⁵ Kosta Sandalcı Referans Gazetesi, Referans Rapor 07, 30 Ocak 2008, s.5.

¹⁶ Baybars Tek, Karaduman, age. s.88.

Bununla beraber, zincir içinde bulunan temel iş süreçlerinin doğru programlanması sağlanarak müşteri memnuniyetini artıracak strateji ve iş modellerinin oluşturulması olarakta açıklanabilir.¹⁷

1.4.2. Tedarik Zincirinin Küreselleşmesi

Dünya ticaret hacminin gelişmesi, küresel lojistik ile orantılı büyüme göstermektedir. Uluslararası ticaret geliştikçe, lojistik sektörü ilerlemekte ve bu piyasadaki profösyönelik seviyesi yükselmektedir.¹⁸

1.5. LOJİSTİK YÖNETİMİ VE LOJİSTİK MALİYETLERİ

İşletmelerin, lojistik sistemi beş faaliyet merkezinden oluşmaktadır. Bunlar; İletişim, ulaştırma, depolama, envanter, ambalajlama ve üniteleştirmedir. Bütün bu beş faaliyet merkezi, birbirleriyle fonksiyonel bağımlılık içindedir. Lojistik sisteminde bu faaliyetlerin toplam maliyeti, saptanmış olan performans, politikalarıyla eşgüdümlü olmak koşuluyla, minimumda tutulabildiği sürece herhangi bir lojistik faaliyeti ile ilgili ne kadar maliyet oluşturulursa oluşturulsun, faaliyet merkezleri arasındaki bir değiş tokuş dengesinden yararlanmak, toplam maliyet yaklaşımı analizlerinin esasını oluşturur.¹⁹ Bazı lojistik faaliyet merkezlerinin maliyet unsurlarını şöyle sıralayabiliriz: Ulaştırma, depolama, döküm maliyetleri gibi.

1.6. LOJİSTİKTE YENİ TRENDLER

Günümüzde ki lojistik anlayışına göre, olaylara hızlı tepki verilebilmesi önemlidir. Envanterin, siparişlerin ve sevkiyatların tedarik zinciri süresince izlenebilmesi, tedarik ağındaki stok seviyesinin azaltılabilmesi, müşteri memnuniyetinin yükseltilebilmesi sırasında karşılaşılabilecek ani değişiklik gerektiren durumlara cevap verme açısından hız oldukça büyük öneme sahiptir. “Şeffaflık”; verinin elde edilmesini, iletişim; verinin akmasını

¹⁷ Şen, KOBİ’lerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Araştırmada Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi, TC Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Yayınları, Ankara, 2006, s.9.

¹⁸ Murat Erdal, “Küresel Ulaştırma Pazarı ve Yatırım Harcamaları: 2009 Projeksiyonu”, Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7326, 24 Haziran 2004, s:2.

¹⁹ Baybars Tek, Karaduman, age. s.670.

sağlarken, çeviklik; hızlı bir şekilde yanıt verilmesini mümkün kılmaktadır.²⁰

Son yıllarda küresel lojistikte yaşanan değişim ve yeni trendler şunlardır;

- Tedarik zinciri yönetimi,
- Ortaklık anlaşmaları ve lojistik araçları,
- Tedarik zincirinin küreselleşmesi,
- Tedarikçi kontrolündeki envanter yönetimi,
- Negatif stok ve parsiyel toplama konsolidasyon,
- Çapraz yükleme,
- Kombine taşımacılık,
- Tersine ve bütünleşik lojistik,
- Çevik lojistik.²¹

1.7. LOJİSTİĞİN GELECEĞİ VE KÜRESELLEŞME

Küreselleşmenin etkisi ile, global lojistikte; talep, ürün farklılığı, uzaklık ve dokümantasyon bölümlerinde belirsizlik vardır. Bu nedenle lojistik faaliyetlerinde “karmaşıklık” ve “maliyet artışı” kendini göstermektedir. Küreselleşmenin etkisi ile rekabet avantajını artırabilmek amacıyla firmaların dikkate alması gereken yaklaşımlar şöyle sıralanabilir.²² Müşteri servis seviyelerinin gelişimi, entegre taşıma ve sipariş işleme sistemleri uygulanması, hızlı değişim gösteren pazarlara tepki gösterilmesi, problem çözme tekniklerinin bütün pazarlara uygulanması, lojistiğin de AR-GE masraflarına ortak edilmesi gerekmektedir.

Ülkelerin gerçekleştirdikleri ekonomik büyümelere paralel olarak, lojistik ve taşımacılık sektörlerinde de büyümeler, gelişmeler görülmektedir. Ayrıca, Avrupa Birliği'ne giren ülkelerde büyüme ile birlikte, lojistik sektörünün cirolarında dünya çapında önemli artışlar oluşmaktadır.²³

²⁰ BAKİ, Birdoğan, Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Trabzon: Lega Kitapevi,2004,s.70

²¹ Gümüş, www.sistem.ie.metu.edu.tr, Erişim tarihi (15.03.2014); Kasilingam

²² Orhan, Osman, Dünyada ve Türkiye 'de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul: İTO Yayınları,2003.

²³ Araştırma Servisi, Dünya Sektörünün Cirosu Yükseliyor, Pazarlama Dünyası, Sayı:2005-3, s:6.

1.8. LOJİSTİK MERKEZLER



Şekil 1: Lojistik Merkezler

Kaynak: Türkiye Liman İşletmeciliği Derneği. www.turklim.org

Ulaştırımda; iş gücü, araç kullanımı, ambar kullanımı, personel maliyetlerinde azalma, toplam ulaştırma ile lojistik zincirinin iş alanında yükseliş sağlanarak, ürünlerin daha iyi kaliteye ulaşması sağlanmaktadır. Bundan dolayı lojistik merkezler ulaştırımda başrol oynamaktadır.



TÜRKİYE HAVA LİMANLARI HARİTASI
www.lojistikhaberler.com

R. SAYGILI 2012

Şekil 2: Türkiye Hava Limanları Haritası



Şekil 3: Türkiye'deki Lojistik Merkezleri
Kaynak: www.tcdd.gov.tr, Lojistik merkezleri.

1.8.1. Kentsel Lojistik Kavramı

Kentsel Lojistik kavramı, kentsel alanlarda gerçekleştirilen lojistik taşıma faaliyetlerinin, trafik altyapısı, koşulları ve güvenliğini, çevresel etkilere ve enerji tasarrufuna önem vermek koşuluyla, gelişmiş bilgi teknolojileri desteğiyle pazar ekonomisi çerçevesinde tüm lojistik süreçlerinin ekonomik ve ekolojik açıdan irdelenmesi, sürdürülmesi ve geliştirilmesi ve en iyi olması süreci olmaktadır.²⁴ Toplam maliyet unsuru açısından da kentsel lojistik çalışmaları ekonomik verimliliğe önem vermektedir.

1.8.2. Lojistik Köy, Merkez Kavramı

Lojistik merkez, ulusal ve uluslararası nakliye, lojistik ve eşya dağıtımını ilgilendiren faaliyetlerin çeşitli işletmecilerce yürütüldüğü belirli bir bölgeyi tanımlamaktadır. Bu merkezlerde ulaşım, lojistik faaliyetlere ve intermodal faaliyetlere odaklanır ve genelde merkezi kısımların dışında kalan, yakın bölgelerden, farklı taşıma türleriyle bağlantı kurularak taşıma gerçekleştirilir.

Serbest rekabet koşullarında ki lojistik merkezinin bütün firmalar için her türlü faaliyetlerde bulunabilmelerine imkân sağlaması ayrıca işlemlerin oluşturulması için gereken tüm kamusal alanlarda kurulmuş tesislerde donatılmış olması öngörülür.²⁵

²⁴Taniguchi, E. Vision for city logistics. <http://www.sektorel.com/lutfi-apiliogullari/kentsel-lojistik>. Erişim. 22.03.2014

²⁵ İzmir Ticaret Odası <http://www.izto.org.tr/lojistik-merkez-kavrami>., Kent Danışmanlığı Ofisi, 2008, s.2. Erişim; 30.03.2014

İKİNCİ BÖLÜM

2. KÜRESELLEŞME ve KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞI

2.1. KÜRESELLEŞME

Küreselleşme, sosyal, ekonomik, kültürel, teknolojik, ekolojik ve politik dengeler ile ilgili konularda küresel bütünleşmenin, entegrasyon ve dayanışmada artışların olması anlamına gelmektedir.²⁶

2.2. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞI VE ÇEŞİTLERİ

Uluslararası taşımacılık sınırlar ötesidir, bir yükün taşınmasında birden çok ulusun sınırından geçmesi ve birden çok ülkeye ulaşması gerekecektir. Siyasal açıdan da farklı bir kapsamda ele alınır. Küresel ticaretin gelişimiyle ülkeler arası jeopolitik farkların azaldığı düşünülse de bir yükün ulusal sınırlardan geçerek taşınması farklı bir süreçtir ve kendine özgü zorlukları vardır. Küresel yük taşımacılığı yapılırken yükün geçtiği ülkelerde farklı yasal düzenlemeler vardır ve hepsinin yasal düzenlemelerine uygun şekilde taşınması gerekir. Uluslararası taşımacılıkta çok çeşitli belgeleme, bilgi alışverişi ve dokümantasyon sorumlulukları vardır. Ölçekler farklıdır. Ortalama yük miktarları ve mesafeler daha büyüktür. Taşıyıcı firmaların da daha büyük kuruluşlar olmaları gerekmektedir. Ayrıca; Uluslararası taşımacılık faaliyeti gerçekleştiren kuruluş yasal biçimlendirmeleri, gümrük işlemlerini ve dokümantasyon sorumluluklarını yerine getirebilmek için birçok değişik birimlere ihtiyacı vardır.²⁷

Ulaştırma hizmeti sağlayan taşıyıcıların rekabetleri üst seviyede taşıma türleri arasında gerçekleşmektedir. Bu taşıma çeşitleri demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ve boru hattı taşımacılığı olarak sayılabilir. Taşıma türlerinde ki en temel farkı hız-maliyet ilişkisi oluşturmaktadır.

²⁶ Steger, M. B. (2006). Küreselleşme (A. Ersoy çev.) Ankara, Dost Kitabevi

²⁷ Kasilingam, R. G. (1998). Logistics and Transportation. Kluwer Academic Publishers

Bazı taşıma türleri uzun mesafelerde avantajlı iken bazıları ise kısa mesafelerde avantajlı olabilir. Karma taşımacılık sistemlerinde yük transfer istasyonlarında bir taşıma türünden diğerine aktarılarak taşınır.²⁸

2.2.1. Küresel Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolları, büyük hacimli ve düşük değerli yüklerin uzun mesafelerde taşınmasının karayolu ve havayolu taşımacılığına göre daha az maliyetle gerçekleştirilmesini sağlar. Ancak; Coğrafi şartların uygun olması durumunda denizyolu ve boru hattı taşımacılığı ile rekabet etmektedir, fakat genellikle daha maliyetlidir.

2.2.2. Küresel Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı genellikle boyutu küçük, yüksek değerli yüklerin taşınmasında tercih edilir ve paketli yüklerin taşınmasında uygundur. Teslim süresinin kısalığından dolayı yüksek maliyetler göz ardı edilebilmektedir.²⁹

2.2.3. Küresel Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı uluslararası taşımacılıkta en fazla tercih edilen ulaşım türüdür. Kıtalar arası ve denizaşırı taşımacılıkta maliyetlerin de düşük olması denizyolu taşımacılığına önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bununla birlikte, yüklerde ağırlık ve boyut kısıtlarının olmaması, ambalajlanabilir yüklerde ve dökme yüklerin nakledilmesinde gayet uygun bir seçenek olması denizyolu taşımacılığının tercih nedeni olmaktadır.³⁰

2.2.4. Küresel Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı özellikle sıvı yakıt taşımacılığını ilgilendiren bir taşıma türüdür. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığı ile rekabet halindedir.

²⁸ Mentzer J.T., Myers M.B., Stank T.P. (2007). Handbook of Global Supply Chain Management. Sage Publications.

²⁹ Banks, J. H. (2002). Introduction to Transportation Engineering. Mc Graw Hill.

³⁰ Bloomberg D.J., LeMay S., Hanna J.B. (2002). Logistics. Prentice Hall.

Boru hattı yatırımları kuruluş altyapısı oluşturulduktan sonra oldukça düşük maliyetli bir taşıma türü seçeneğidir.³¹

2.3. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ VE ENTEGRE OLMA TÜRLERİ

Küresel yük taşımacılığı, dünya çapında nesne ve bilgi akışının organizasyon el biçiminde yürütülmesidir. Bu kapsamda; ülkelerarası taşıma şekillerinin doğru kullanımı, gümrükleme, dağıtım, depolama, uluslararası taşıma belgeleri ve dış ticaret evrakları oldukça önem arz etmektedir.

2.3.1. Coğrafi Entegrasyon

Dünya ekonomisi, günümüzde ülkelerin pazarlarını, liberal ekonomi politikalarını izlemeye ve dışarıya açılmayı gerektirmektedir. Lojistik, ticaretin ayrılmaz bir parçasıdır.³² Global rekabete karşı ülkeler, gerek kendi pazar ekonomilerini koruma gerekse kendi potansiyellerini geliştirmek için ticari, anlaşmalara gitmektedirler. Tüketiciler de, en ucuz veya en değerli malı isterlerken, üreticiler varlıklarını devam ettirebilmeleri için, üretim yapmak için en uygun yeri bulmaya çalışmakta, rekabet şartlarından dolayı vergi kolaylıkları, işgücü ve enerji masrafları, teşvikler bakımından dengeyi sağlamak zorundadırlar. Bu durumda, devamında, sigorta, dağıtım, taşıma, gümrükleme işlemleri oluşmaktadır.

Türkiye açısından bakacak olursak; Türkiye'nin coğrafi konumu ulaşım bakımından çok uygun pozisyonundadır. Ülke kapsamında ulaşım çeşitlerinin birleşik olarak kullanmak ve ana noktalar belirleyip lojistik merkezleri buralara kurmak ve lojistik merkezlerin sanayi bölgeleri için yapılan planlara uygun bir şekilde yapılması gerekmektedir.³³

³¹ Wright, P. H., Ashford N. J. (1997). Transportation Engineering: Planning and Design. London: Verso.

³² TRIP, J. J., BONTEKONING, Y. (2002), "Integration of Small Freight. Flows in the Intermodal Transport System", Journal of Transport Geography, s: 221-229.

³³ TÜSDAD (2007), Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Şubat Sayısı.

2.3.2. Sektörel Entegrasyon

Hizmet sektörünün dünya standartlarının gerisinde kalması Ülkelerin en büyük sorunu haline gelmiştir. Rekabetin oluşmasıyla, hizmet farklılaştırmasını da beraberinde getirip, lojistik hizmet sağlayıcılarında bunları öğrenmeleri gerekmektedir. Günümüzde sadece tek sektörle kalmanın imkânı yoktur. Lojistik hizmet sağlayıcılar, mal ve bilgi akışını bütün sektörler bakımından ilerletmek ve bütün sektörler açısından farklı hizmet paketleri yapmaları gerekmektedir.

2.3.3. Fonksiyonel Entegrasyon

Lojistik, müşteri taleplerine uygun olarak organize edilen faaliyetler bütünüdür. Zaman geçtikçe, ulaşım sektörü daha fazla uyum sağlayan küresel ekonominin istekleri doğrultusunda bir dönüşüm gerçekleştirmektedir. Ulaşım ve yük taşımacılığının sistemini ve yapısını, üretim ve dağıtım sisteminde gerçekleşen farklılıklar değiştirmektedir. Taşıma mesafesinin ortalaması uzamakta, gönderilen ürünlerin büyüklüğü, uzun mesafe taşımada azalmasına rağmen, gitme sıklıkları fazlalaşmakta, böylece yük akışlarının büyüklüğü artmaktadır.³⁴ Pazar içerisinde her müşteri diğerinden farklıdır. Bu sebeple lojistik işletmeleri, müşteri taleplerine göre uzmanlık alanlarını baştan düzenlemek zorundadırlar. Zamanımızda lojistiğin yalnızca bir kısmına odaklanmak yerine, müşteriye en yüksek kalite ve en az maliyeti sunan bütünleşmiş çözümler geçerlilik sağlayacaktır.

2.4. DÜNYA TİCARETİNDE LOJİSTİK ÜSLER

Lojistik üsler; depolama, dağıtım, ayrıştırma, elleçleme, gümrükleme, konsolidasyon, taşımacılık, ihracat, ithalat ve transit işlemler, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim, altyapı hizmetleri gibi lojistik faaliyetlerin belli bir kısımda gerçekleştirilmesini sağlayan yerlerdir.

³⁴ TNO Inro. (1999), TRILOG-Europe End Report, Roger Demkes (Editor), TNO, Netherlands.

Bir lojistik üste bulunması gereken en önemli faktörler, tüm ulaşım türlerine (demiryolu, denizyolu, karayolu, iç su yolu, havayolu) ve tüm firmalara hizmet sunabilmesi ve özel ya da kamu tarafından yalnızca bir organizma tarafından hükmedilmesidir.³⁵ Bu türdeki merkezlerin yönetiminde en fazla tercih edilen ve doğru teşkilâtlandırma yapısı kamu ve özeline beraber çalışma türüdür.³⁶ Kısaca, lojistik üsleri, mal taşımacılığına yönelik işlerin planlı, kaliteli, güvenli, bir şekilde tek bir düzen içinde bir araya toplanmalarını öngörmektedir.³⁷ Belli bir yerde toplanmış dağıtım ünitelerini, tek düzen içinde birleştirmiştir ve ülkeler, ticaret potansiyelinin artması için belli başlı politikalar çıkartmaktadırlar. Bu politikaların en önemlisi lojistik üslerin hayata geçirilmesidir.

2.4.1. Küresel Lojistik Üsler

Küresel lojistik üs, ekonomik ve coğrafi bakımdan var olduğu yerin en cazip barınma bölgesinde yer almakta olan lojistik üslere denmektedir. Lojistik üssün en kayda değer çıkarı, üretim ve tüketim merkezlerini birbirine bağlamasından kaynaklanmaktadır.

2.4.2. Uluslararası Lojistik Üsler

Uluslararası lojistik üsler, bölgenin belli bir coğrafi kısmında ve taşıma sistemi içerisinde bulunmaktadır. Bütün eşya özellikleri taşıma faaliyetlerine uygundur. Genellikle taşıma biçimi denizyolu olmakla birlikte, karayolu, demir yolu, güçlü havayolu taşımacılığıyla da yapılır.

2.4.3. Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Bölgesel taşıma ve dağıtım üsleri genellikle stratejik limanlara yakındır. Tercih edilen bir taşıma türünün, diğer taşıma türleriyle uyum içinde olmasıdır.

³⁵ GALLONI, G.(2004), "Intermodal Transport between Europe and Asia: Opportunities and Challenges", ECMT-UNECE Seminar on Intermodal Transport between Europe and Asia: Opportunities and Challenges, Ukraine, Kiev, 27-28 September 2004

³⁶ EUROPLATFORMS EEIG. (2004), Logistics Centres Directions For Use Report, January

³⁷ WEISBROD, R.(2005), "Partnership for Sustainable Ports" Context Sensitive Design FHWA Talking Freight Series, May 18, 2005

2.4.4. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Yerel taşıma ve dağıtım üsleri, genellikle millî düzeyde faaliyette bulunurlar. Ticari sınırları gelişmemiş olan bu bölgelerde bütünleşmiş lojistik faaliyetler gelişme kaydedememiştir. Bu üslerin en büyük avantajları, gümrük ve yasal çerçeve gibi bürokratik işlemlerden sorumlu olmamalarıdır. Zaten diğer ülkelerle uyum sorunu yaşayabilirler.

2.5. LOJİSTİK ÜS BÖLGELERİNİN GELİŞİMİ

Lojistik üs bölgelerini, ticaret hacmi, ölçek ve lojistik hizmetlerinin çeşitliliği açısından sıralarsak; Yerel ulaştırma ve dağıtım üsleri, Bölgesel ulaştırma ve dağıtım üsleri, Uluslararası lojistik üsler ve Küresel lojistik üsler olarak ayırmak yerinde olur.³⁸ Lojistik üs, lojistik idaresindeki iş oluşumları gibi entegrasyon içerisinde çalışmalıdır. Lojistik üsler uluslararası perspektifte strateji üretmeyi gerektirir.³⁹

³⁸ Paul Drewe, Ben Janssen, “What Port for the Future ? From ‘Mainports’ to Ports as Nodes of Logistics Networks”, European Regional Science Association, 36th European Congress , Zürih, İsviçre, 26-30 Ağustos, 1996, s:15’ten uyarlanmıştır.

³⁹ Murat Erdal, “Lojistik Üs Bölgelerinin Gelişiminde Talep Dinamikleri”, Dünya Gazetesi , Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7428, 21 Ekim 2004, s:2.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGE EKONOMİSİNE ETKİLERİ

3.1. GENEL ANLAMDA EKONOMİ

Ekonomi, ticaret, ithalat, ihracat, dağıtım, üretim, tüketimden oluşmaktadır. Ekonomi belirli bir alan içerisindeki ekonomik sistemden doğar. Bahsettiğimiz sistem o bölgedeki sermayeyi, doğal kaynakları, işgücünü; ticaret, üretim ile dağıtımda görev alan ekonomik yapıları, o bölgedeki mal ve hizmetlerin tüketilmesini içermektedir. Ekonomi teknolojik ilerleme, sosyal teşkilâtlandırma, doğal kaynaklar, tarih, coğrafya, gelir ve çevre bilim gibi temel unsurların bir araya gelmesinden doğar. Ekonomi sözcüğü dilimize Yunancadan yerleşmiştir "oikia" ev ve "nomos" kural köklerinden oluşup "ev yönetimi" anlamına gelmektedir. Yatırım, tüketim ve tasarruf ekonominin ve piyasanın dengesini oluşturur. Tarih süresince millet karmaşıklıktıkça ekonomi de ilerleme göstermiştir. Zamanımızdaki manasıyla ilk ekonomiyi Babilliler ve komşu il devletleri oluşturmuştur ve Sümerler mal paraya dayanan büyük ölçek de bir ekonomi oluşturmuştur.⁴⁰

3.2. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE BÖLGESEL PROJELERDE TÜRKİYE

Avrupa Birliği (AB), Uzak Doğu ülkelerinden oldukça çok miktarda mal sevk sağlamaktadır. Türkiye'nin de alternatif bir alt yapı oluşturması gerekmektedir. Ülkemiz açısından, AB ulaşım sistemi çok önemlidir. Akdeniz Dünya ticareti açısından önemli bir tarihi konumdadır. Avrupa Birliği, Akdeniz de deniz yolu yoğunluklu ve Batı Avrupa'da da karasal bir ulaşım politikası sürdürmektedir. Yakın zamanlara kadar ticari ulaşımlar, Akdeniz kullanılarak sağlanmıştır. Ticaretin, Sanayi devriminden sonra, maliyetlerinin ve fazlalaşan yük hacmi sebebiyle Akdeniz'den, pasifik ve Atlantik Okyanusları'na kaymasına sebep olmuştur. Akdeniz odaklı deniz ticareti bir

⁴⁰ Sheila C. Dow (2005), "Axioms and Babylonian thought: a reply", Journal of Post Keynesian Economics 27 (3), s. 385-391.

AB politikasıdır. AB ulaşımı devam ettirilebilir hale getirmek için kalkınma politikaları içine girmiştir ve bir diğer AB ulaşım politikası amacı ise, AB, yeni tutum yasaları ile ürünler ve insanlar, bir ülkeden, başka bir ülkeye, engel olmaksızın ulaşımını gerçekleştirebilmektir. AB ulaştırma stratejileri, AB'nin sosyal ve ekonomik birleşmenin ana birimlerindedir. Öncelikli kuralı; hizmeti sunan işletmenin, taşınan malın ya da kullanılan aracın bağlı bulunduğu ülke sebebi ile değişik işlemler uygulamasını engellemektedir. AB, ister karayolu, isterse demiryolu ya da denizyolu ve havayolu gibi ulaşım türü, şebekelerini ekonomik ulaşım ve dengeli erişim imkânı sunmaktadır. AB ulaştırma politikası, düşünülmesi gereken tüm unsurları içine alarak; sosyal rahatlık, çevre, ekonomik ilerleme ve milletin mal ve sağlık güvenliği temel alınarak meydana gelmiştir. Avrupa'da ise erişim, kuzeyden güney yönüne doğru hareket seyrindedir.⁴¹

Doğu demiryolları, mensup ülkelerin sınaî ve ekonomik ilerlemeleri açısından stratejik bir kıymete sahipken, AB ulaştırmalarının alt yapısı, Batı Avrupa odaklı gelişmektedir. Avrupa da demiryolları taşımacılığında, bil hassa nakliye alanında son zamanlarda endişeye düşürecek şekilde azalma yaşanmıştır. 1970 senelerinde AB devletlerinde taşımacılık aşağı yukarı %21'i demiryolu ile taşınırken 2000 senelerinde bu rakam %8,1'e inmiştir. Bununla beraber karayollarındaki ölçeğe baktığımızda, %30,8'den %43,8'e çıkmıştır. Demiryolları hariç diğer ulaşım sektörlerin hepsi verimini artırmıştır. Demiryolları ile ulaşımı tercih eden kişi sayısı seviyesinde de paralel zaman müddetince %10,2'den, %6,3 oranında bir alçalış görülmektedir. Tabi ki demiryollarının da avantajları yok değildir. Temiz ve güvenli bir ulaşım aracıdır, ayrıca bir tren yaklaşık 60 kamyon malı taşıma kapasitesine sahiptir. Altyapısı oldukça gelişmiş ve daha da ilerlemeye elverişlidir. Bununla beraber havayolu ulaşım sektörleri arasında, son 25 senenin en hızlı gelişim gösteren ulaşım sektörü olarak kayda geçmiştir. 1970'den bu yana, müşteri sayısı-km bazında hava gidiş geliş oranı senede yaklaşık %7,4 artışa geçerek, beş katı

⁴¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023" 10. Ulaştırma Şurası" şura raporu, Ankara 2010, s.99. 2 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.102.

bir genişleme sergilemiştir. AB tarihi ve coğrafi faktörlerinin yanında, globalleşmenin de verdiği etki sonucunda deniz ulaşımını da fazla tercih etmektedir. Dış pazarın %90'ından çoğu, iç pazarın ise %43'ü deniz yoluyla yapılmaktadır. Senede yaklaşık Avrupa limanlarından 1 milyon tondan daha çok mal indirilip kaldırılmaktadır. AB üyelerinin sahip olduğu denizcilik işletmeleri dünya deniz kuvvetlerinin üçte birinin kontrolünü sağlamaktadır. Deniz taşımacılık sektörü, Avrupa Birliği'nde aşağı yukarı 2,5 milyon insana, limanlar, gemi yapımı, balıkçılar, gemi söküm ve öteki hizmetler sebebiyle istihdam imkânı sağlamaktadır. Ulaşımında, İç su yolları arka plânda kalmıştır. Bu sebepten daha fazla bir oranda ilerleme kaydetmektedir. İç su yollarının en önemli çıkarı ise, çevre ile yakın ve güvenli olmasıdır, bununla beraber fazla yoğun kuzey, batı otoyol ağını ferahlatma fırsatı sağlamaktadır. AB birden fazla ulaşımı destekleme politikasını sürdürmektedir ve ayrıca birden fazla ulaşımı destekleme Komisyonu, Avrupa'nın 2010 senesi açısından Ulaşım Politikası: Karar verme zamanı adlı beyaz kitabın yapısını meydana getirmektedir. Birden fazla ulaşım faktörlerini benimseyerek "kapıdan kapıya" doğru taşıma stratejilerini benimseyerek lojistik sektöründe ilerlemeyi amaçlamaktadır. Avrupa Birliği'nde insanların yaklaşık %75'inden çoğu büyük şehirlerde hayatlarını idame ettirmektedir. Bundan dolayı şehirlerdeki sıkışıklık ulaşım araçlarının yoğunluğu toplum zindeliğine ve yapıtlara geniş bir ölçüde hasara uğratmaktadır. AB şehir içi kısımlarda 2030 yılına kadar, işkâl edilen toplam kilometre %40 civarında artması beklenmektedir ve bundan dolayı şehirlerde karbonmonoksit miktarı çoğalacaktır. Heyet altyapı fiyatlandırma stratejisinin ana beyanı, taşıma vergileri ve fiyatların her bir taşıma aracının etrafa verdiği kirletme düzeyini, seyahat zamanlarını ve hasar bedelini ve altyapı bedellerini de içine kapsayacak bir biçimde tasarlanmasıdır. Şöyle ki "kirleten öder" prensibini uygulamak istemişlerdir. Amaç ve Öneriler Avrupa Komisyonunun, gaye ve amaçlarını 60 isim altında topladığı Beyaz Kitap'ı Eylül 2001 de kabul etmiştir. Tüketicinin ihtiyaçlarını, planlarının başına koymuştur. Bu amaç ve önerilerin en önemlisi; iç su yollarını demiryollarını, denizyollarını canlandırarak ve havayollarının da denetim altında ilerlemesini çabalayarak 2010 yılına kadar

bu taşıma türleri arasındaki uyumu sağlamaktır. 2001 senesinde tesahup ettiği ilke ile¹⁵. Avrupa Komisyonu; Avrupa yurttaşı açısından daha güvenli ve daha kaliteli bir hizmet sunabilmeyi ve kalkınmayı güçlendirmeyi amaçlanmaktadır. Bu süreçte, çevre üzerinde kurulan sıkı yönetim anlayışını azaltmak açısından, uzun dönem ekonominin ilerlemesi ile taşımacılığın arasındaki bağı kurmayı ve bu ilişkiyi kuvvetleştirmeyi amaçlanmaktadır. AB komisyonu, beyaz kitapta 60 başlık altında topladığı amaç ve önerilerin amacı, bir ulaştırma politikası belirlemektir. Önlenmek istenen başlıca sorunlar şunlardır:

Yolcu hakları: öncelikle uçak seyahatleri ve diğer çeşit taşımacılıklarda da yolcu realitesi korunacak ve yolcu realitesi geliştirilecektir.

Karayolu güvenliği: 41000 Avrupalı, karayollarında gerçekleşen kazalarda 2000 yılı verilerine göre yaşamını yitirmiştir. Amaç 2010 yılında, ölüm sayısını yarıya indirmektir.

Güvenliğe öncelik verilmesi: ceza uygulaması, uygun hukuki düzenleme, sıkı denetim ile tüm taşıma çeşitlerinin güvenliğinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Devam ettirilebilir hareketlilik: Çevrenin maddi manevi zararlardan korunması nedeniyle, çerçevede etrafı az miktarda kirleten taşıma çeşitlerinin teşvik edilmesine, taşıma çeşitlerinin dışsal masraflarına ve adil kullanım yüküne katlanması uygun bulunmuştur.

Karayolunda kullanılan yakıtın vergilendirilmesinin uyumlaştırılması: Böylece serbest bırakılan taşıma piyasasında, rekabet sınırlarının dışına çıkılmasını engellemeye çalışılacaktır.

Tıkanmanın önlenmesi: iç suyollarının, demir yollarının ve deniz yolunun uyumunun sağlanması. Bu kapsamda Interpol "Marco Polo" programını geliştirmiş ve yıllık 30 milyon Euro bütçe taşımaya yönelik olarak ayırmıştır.

Altyapı Çalışmaları: Komisyon, TEN kapsamında yürütülen çalışmaların, havayolu, yüksek hızlı demiryolu bağlantıları ve yük taşımalarının ray yoluna kaydırılacak mevduata yönelmesi tahmin edilmektedir.⁴²

⁴² European Commission, White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, 2001, Özgöker, a.g.m., s. 1.

Galileo (Avrupa Radyonavigasyon Sistemi): Avrupa insanının hizmetine, uydu teknolojisi sebebiyle, araç ve buna benzer konumdaki hizmetleri sunmaları.

Beyaz Kitap, devam ettirilebilir kalkınmanın gerekliliği olan sürdürülebilir ulaştırma açısından ön görülen ve 30 seneye serilen bir taşımacılık uygulamasının, planıdır. Bundan dolayı, bazı sorunlar bir an önce çözümlenmesi lazımdır. Dışsal masrafların içselleştirilmesi ve bu kapsamda, bilhassa çevresel dışsallığın altyapı ücretlendirmesine katkıda bulunması ciddi derecede önem arz etmektedir.

AB'nin trafik yoğunluğundan kurtulabilmesi için mal taşımacılığında demiryolu seçilmesi çözüm yolu olabilir ve hazırlanan rekabet şartlarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Kullanıcıların her geçen zaman zarfında daha fazla maliyet ödeyerek sahip oldukları taşımacılık hizmetlerinde daha iyi kalite istemelerine ve sahip oldukları haklarına saygı gösterilmesi istemelerine yol açıyor. Toplu ulaşımın daha mantıklı hale getirilip tercih edilmesini sağlanması ve bununla beraber özel araç kullanıcısının makul bir orana inmesi lazımdır. Bu mevzuda yeni fikir ve çözümler üretilmesi lazımdır. Beyaz kitapta önerilen önlemlerin uyarlanılabilmesi için, toplu ulaşımın niteliğinin çoğaltılması, özel otomobillerin kullanımı, gibi mevzularda, toplumsal formatta alınan hükümlere ihtiyaç hissediliyorken, hava yolu ve demiryolu zamanlama uyumu gibi mevzularda devletlerarası kararlara ve stratejilere ihtiyaç duyulmaktadır. AB Ulaştırma Verilerine şöyle bir göz gezdirecek olursak, karşımıza çıkacak bilgiler şunlardır:

AB üyesi 27 devletin total de yüzölçümü 4.323 bin km², toplam nüfusu 495,6 milyon, ihracatı; 3.884 Euro, ithalatı; 4.011 trilyon Euro, Milli geliri; 12.343 trilyon Euro ve total de elde edilen kazanç 400 milyar Euro'dur. AB'de 8,9 milyon insan ulaşım sektöründe istihdam etmektedir. AB, ulaşım uzantılı hane halkı giderleri senede ulaştığı rakam, 949 milyar Euro'dur. Bu rakamın, 470 milyar Euro'su bu araçları işletmeye, 310 milyar Euro'su taşıt alımlarına, 169 milyar Euro'su da taşımacılık amaçlı servis taşıtlarına gitmektedir. AB'nin 27 ülkesinde iç taşımacılıkta, toplam 4.228 milyar ton mal taşımaktadır. İç taşımacılığın dağılımı şöyle gösterilebilir:

Su yolları; %3,3, karayolları; %45,6, demiryolları ; %10,7, denizyolları; %33,7 ve boru hatları %3' dür. AB iç taşıma toplam kazançları ise; 1.210 trilyon Euro'dur ve bunun, 91 milyarı karayolu yolcu, 78 milyar demiryolu geliri, 280 milyarı karayolu yük, 5,5 milyar suyolları, 90 milyar denizyolu geliri, 1 milyar boru hatları geliri, 153 milyar seyahat şirketleri, 120 milyar hava yolu ve 385 milyar Euro da ulaşım odaklı diğer gelirlerden ibarettir.⁴³

AB ulaşım şebekesi toplam kapasitesi, oto yol uzunluğu 63.000 km ve toplam karayolu uzunluğu 5 milyon km' dir. 216.000 km' lik demiryolu ağının, toplam 108,2 km' si elektrikli ve boru hatları 33.600 km, Suyolu uzunluğu da 43.000 km, dir. AB Otorizasyon oranı ya da her 1000 kişi başına düşen taşıt sayısı 464'tür, neredeyse iki kişiden birine araç düşmektedir. Amerika'da bu oran 783 araç olarak saptanmıştır. AB'de trafik kazalarının sebep olduğu ölümler yıllık 42.000 oranında gerçekleştiği bildirilmekte ve milyonda 86 insan olarak ifade edilmekteyken kayda geçen ticari taşıt sayısı, 33,4 milyon olmaktadır.

AB Ulaştırma Politikası Destek Programları dört ana unsur içermektedir. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T), Marco Polo Programı 1 ve 2, 2007 ve 2013, 6. çerçeve programı çerçevesinde Concerto ve Civitas II programlarını içermektedir. Ekonomik ve sosyal birleşmenin güçlendirilmesi ve tek pazarın doğru biçimde işleminin sağlanması açısından Trans-Avrupa Ulaşım Ağları ciddi derecede önem arz etmektedir. Hem dengeli ve devam ettirilebilir kalkınma, hem de ekonomik rekabetin sağlanması bakımından bu ağlara ihtiyaç duyulur. Bu ağların oluşturulabilmesi için toplumun hedeflerini, isteklerini ortak menfaatlerini düşünen ve önlem alan kararlar meydana getirilmiştir. AB'nin başka bir programı ise, Enerji Altyapısı ve Güney Doğu Avrupa Ulaşım belgesi kapsamında devam ettirilmektedir. Söz edilen belge, mensup uluslar, bölgedeki ülkeler ve uluslararası finans kuruluşları tarafından tartışılmış, Bükreş (26 Ekim 2001) ve Tiran (23 Mayıs 2001) istikrar anlaşmaları kapsamına alınmıştır ve ulaşım altyapısı ve enerji altyapısı

⁴³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.7

planlarını ayrı ayrı değerlendirmiştir. Bu duruma göre; Ulaşımında altyapı planlamalarının amacı: Bütün taşımacılık şekillerini kapsayan, zamanımızda ve gelecekteki yük ve yolcuların trafik yoğunluğunun göz önüne alarak çok taraflı taşımacılık ağı meydana getirmektir.

Enerji altyapı planlarının amaçlarını şöyle sıralayabiliriz:

- Elektrik, gaz ve petrole olan talebin devam ettirilebilir biçimde karşılanabilmesi için çağdaş ve doğru enerji altyapısı meydana getirilmesi,
- Bölgesel bir elektrik piyasası meydana getirilmesi,
- Ticari operatörler tarafından, maddi yönden enerji mevduatlarının finanse edilmesini sağlamak,

Bu planlamaların sayesinde, enerji değiş tokuşu, Güney Doğu Avrupa ülkelerinin kendi aralarında kurdukları bağlantılar ve bölgesel enerji piyasasını destekleyen angajmanları, elektriği elde etmede kullanılan linyit madenlerinin düzeltilmesi ve bölgesel elektrik piyasasına giden sürecin sürdürülebilir olması gibi mevzular, enerji altyapısı stratejisinin önemli konuları arasında ön sıralarda bulunmaktadır.⁴⁴

3.2.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikalarının Genel Çerçevesi

İskandinav ülkelerinden doğru gelen yollar, Adriyatik ve Ege denizlerinden Akdeniz'e bağlanmaktadır. Misk ve Riga odaklı bu yolların da ülkemizi batıdan geçerek Akdeniz'e bağlandıkları görülür. Avrupa, Rusya güzergâhı ile uzak doğu'ya bağlanmaktadır. Bundan dolayı Doğu Avrupa Birliği ülkelerinin hepsi, Akdeniz'e bağlanmaktadır. AB'de oluşan Atlantik ve Akdeniz merkezli bu belirimler, Türkiye'nin lojistik üssü olma imkânını kötü yönde etki altına alacak kararlardır. AB'nin Akdeniz için aldığı kararlara bakılırsa Afrika ilgi çekici hale gelecektir çünkü AB için ekonomisi iyi bir Afrika, artık gizli bir avdır. AB'nin Karadeniz için aldığı kararlar, TRACECA ile biçimlenmiştir ve bu kararlar Anadolu'da aracı görevi taşımaktadır. TRACECA; Orta Asya da ki taşımacılık yolunu fazlasıyla kısaltan bir plândır ve bu plân Hazar denizi ve Karadeniz merkezli bir Avrasya Bağlantı plânıdır

⁴⁴ Uğur Özgöker, "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası", SUBCONTURKEY, Mart 2009, s.2.

ve bu plân, Kuzey Anadolu Karayolu'nu da kapsamakla beraber, mal trafiğinin akış hızını denize doğru kaydırmayı amaçlayan bir plândır. AB Ulaştırma Politikalarının Tarihi sıralaması 1951 senesinde Paris Antlaşması sebebi ile Belçika, Hollanda, Almanya, Fransa, Lüksemburg ve İtalya tarafından "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" ismi altında temeli atılmıştır ve AB, 1957 senesinde Roma Antlaşması ile "Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu kurma kararının alınması ile yeni bir format kazanmış ve birleşme sürecine girilmiştir. Avrupa Topluluğu Komisyonu, Roma Antlaşması sebebi ile tarım, dış ticaret ve ulaştırma yapılarında ortak kararlar alma mevzusunda fikir birliğine varmışlardır. Nitekim ulaştırma ile ilgili maddeler Roma Antlaşması'nın 74.madde'den 84. maddeye kadar uzanmaktadır. Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından 1961 senesinde, düzenlenen duyurumda taşımacılık konusunu kapsayan amaç ve ilkeler şunlardı:

- . Fiyat sisteminin geliştirilmesi,
- . Serbest rekabet ortamının oluşturulması,
- . Altyapı organizasyonunun sağlanması,⁴⁵

Karayolu taşımacılığının önündeki sorunlarının halledilmesi, Vergilendirme, paralı geçiş, Kullanıcılara çeşit seçimi konusunda serbestlik verilmesi, İlgili kurumların ticari ve mali bakımdan bağımsız ve özel hale getirilmesi, devlet müdahalesi mevzularındaki değişik uygulamaların yok edilmesi. Danimarka, İngiltere ve İrlanda'nın teşrif etme sebebi ile 1972 senesinde ulaştırma politikası, daha çok denizyolu kapsamlı bir şekilde baştan tasarlanmıştır. Ayrıca o zamandan sonra, ulaştırma altyapısının önem kazandığı görülmüştür. Komisyon tarafından 1973 senesinde su yolu taşımacılığında serbestlik konusu incelenmiştir. 1977 senesinde düzenlenen bir raporda, ulaştırma piyasası ve altyapı faaliyetleri dikkate alınmıştır. "uyumlaştırma" konusu ile daha ziyade 1980 yıllarında ele alınmıştır. 1992 senesinde hazırlanan Maastricht Zirvesi'nde, kuvvetli tek Avrupa hedefi, çok taraflı bir bütünleşme niteliğinde görünmektedir. Toplumsal bütünlük ve ekonomi için çok önemli olan ulaştırma sektörünün bu denli önemli olması

⁴⁵ Murat Erdal "Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi", [http:// www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com) Erişim:14.02.2014.

olağan bir durumdur. 1990 senelerinde Karayolu ve ulaştırma sektöründeki endişe veren gelişmelerin oluşmaya başladığı bu dönemde AB'nin yönlendirici politikaları ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Bu kaygılar mümkün mertebe karayolu taşıma durumunun yük ve yolcu durumunun gittikçe önüne geçilemez bir hale gelmesinden kaynaklanıyordu. Ulaştırma payındaki dengenin bu denli bozulması trafik kazalarında büyük seviyede artış göstermekte ve çevreye büyük oranda zarar vermekte olduğu görülmüştür. Trafik kazalarındaki hasarların, GSMH %2,5 seviyesinde olması, bununla beraber hava kirliliği, trafik tıkanması ve gürültü etkilerinde verdiği zarar düşünülürse toplam maliyetin, GSMH'nin %4,5' ine vardığı ortaya çıkmıştır. Bütün bu veriler göz önünde bulundurulduğunda, kabul edilemez seviyedeki dışsal etkilerin önüne geçilmesi, pahalı bir ulaştırmanın yanında; güvenliğin çoğaltılması ve rasyonalist bir stratejinin ihtiyacı olarak; mali yapısı güçlü, dengeli ve devam ettirilebilir bir taşımacılık sisteminin oluşturulması, AB'nin gerçek hedefini oluşturmaktadır. AB Ulaştırma Politikalarını bu amaçlar kapsamında şöyle özetleyebiliriz: Ulaştırma piyasasının uyumu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, sınır geçişlerinin kolaylık sağlayarak, doğru lojistik ve çalışma fırsatlarını oluşturarak, insanların, malların, işletmecilerin ve müşterilerin ulaşımına, bu durumda ekonomik ve sosyal rahatlığa katkı sağlayarak, Avrupa kapsamında ulaştırmada etkinliğin artırılması hedeflenmektedir.⁴⁶ Bütün bu ulaştırma sektörünün kombine içinde çalışması, mal taşımada; iç su yolu, demiryolu, kısa deniz yolu taşımacılığı ve bütünleşmiş taşımaya ve bununla beraber yolcu taşımacılığında toplu ulaşımına önem verilmesi, çalışanlara, kullanıcılara ve bütün insanlara, sosyal ve çevre bakımından kabul edilebilir, güvenilir bir taşımacılık ortamının yapılması, taşımacılık güvenliğinin daha iyi şartlara gelmesi ve hedefe doğru gidilmesi, Avrupa'da bulunan mevzuattaki değişikliklerin azaltılması, taşımacılık sektörünün araç ve ekipmanlar, altyapı, hizmetler ve işlemler gibi unsurların inşası ve işletiminin daha iyi şartlara getirilmesi.

⁴⁶T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, Ankara, 2010, s.19.

Bu amaçları gerçekleştirmek için aşağıdaki tedbirlerin alınması önerilmiştir:

- Mevzuatın uyumlaştırılması,
- Çok türlü taşımacılığın ilerletilmesi,
- Liberalleştirme,
- Yolcu ulaşımında, toplu ulaşım araçlarının geliştirilmesi,
- Akıllı taşımacılık sistemlerinin ilerletilmesi,
- Araştırma ve geliştirmenin beraber çalışması,
- Altyapının geliştirilmesi,
- Dışsal masrafların içselleştirilmesinin icraata geçmesi,
- Sınır geçişlerindeki işlemlerin daha iyi bir hale getirilip doğrudan geçişlerin sağlanması,
- Devletlerarasında sağlanan ulaşımın dolandırıcılığın ve suç oranının indirilmesi,



Şekil 4: Avrupa-Kafkasya-Asya Tasıma Koridoru Projesi.(TRACECA Türkiye, 2012)

MLA dört adet teknik ek (Karayolu-denizyolu-demiryolu teknik ekleri ile Gümrük ve belge sürecine yönelik teknik ek)'ten oluşur.⁴⁷

MLA, TRACECA Programı kapsamında şu hedeflere ulaşmayı amaçlamaktadır:

- 1- Avrupa, Kafkasya, Karadeniz Bölgesi, Hazar Denizi Bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve ulaştırmanın geliştirilmesi.
- 2- Karayolu, demiryolu ve denizyolu ticari taşımasının, dünya pazarlarına ulaşması.
- 3- Trafik güvenliği, kargo güvenliği ve çevre koruması.
- 4- Ulaştırma alanında, ulaştırma politikaları ile yasal yapılar arasında uyum.
- 5- Taşıma işlemlerinde rekabete dayalı, eşit şartların oluşturulması.

AB Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri; AB Ulaştırma Politikası, hava ulaşımı, karayolu ulaşımı, iç suyolları, demiryolları, deniz yolları ulaşımı, lojistik, çoklu taşıma, ulaşım alt yapısı fiyatlandırma politikası ve temiz şehir ulaşımı gibi alt sektörlerden oluşturulmuştur. AB ulaştırma politikalarının en önemli alt sektörlerinden biri karayolu ulaşımıdır. Avrupa uyumunun en ciddi yapısını meydana getiren, insan ve eşyaların serbestçe dolaşımının gerçekleşmesi açısından doğru bir karayolu taşımacılığına ihtiyaç duyulur. Yaşanan trafik terörü, karayolları ulaşımında en önemli sorundur. AB'ne mensup ulusların trafikte gerçekleşen kazalarda, yaklaşık elli yılda yüz milyon civarında insan yaralanmış ve iki milyondan fazla insan hayatını kaybetmiştir. AB Komisyonu, 2010 senesine kadar olan süreçte trafik kazalarındaki ölüm sayısını %50 oranında indirmeyi hedef haline getirmiştir. Komisyonun amacı; karayolu alt yapısını geliştirmeyi, araçları daha güvenli hale getirmeyi ve sürücülerin kurallara uymalarını sağlamayı, tehlikeli davranışlardan kaçınmayı ve daha sorumlu bir şekilde davranmaya teşvik etmektir.⁴⁸

⁴⁷ Traceca, T.U.S, 2011.

⁴⁸ Uğur Özgöker, "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası", SUBCONTURKEY, Mart 2009, s.2.

3.2.2. Pan-Avrupa Taşıma Koridorları

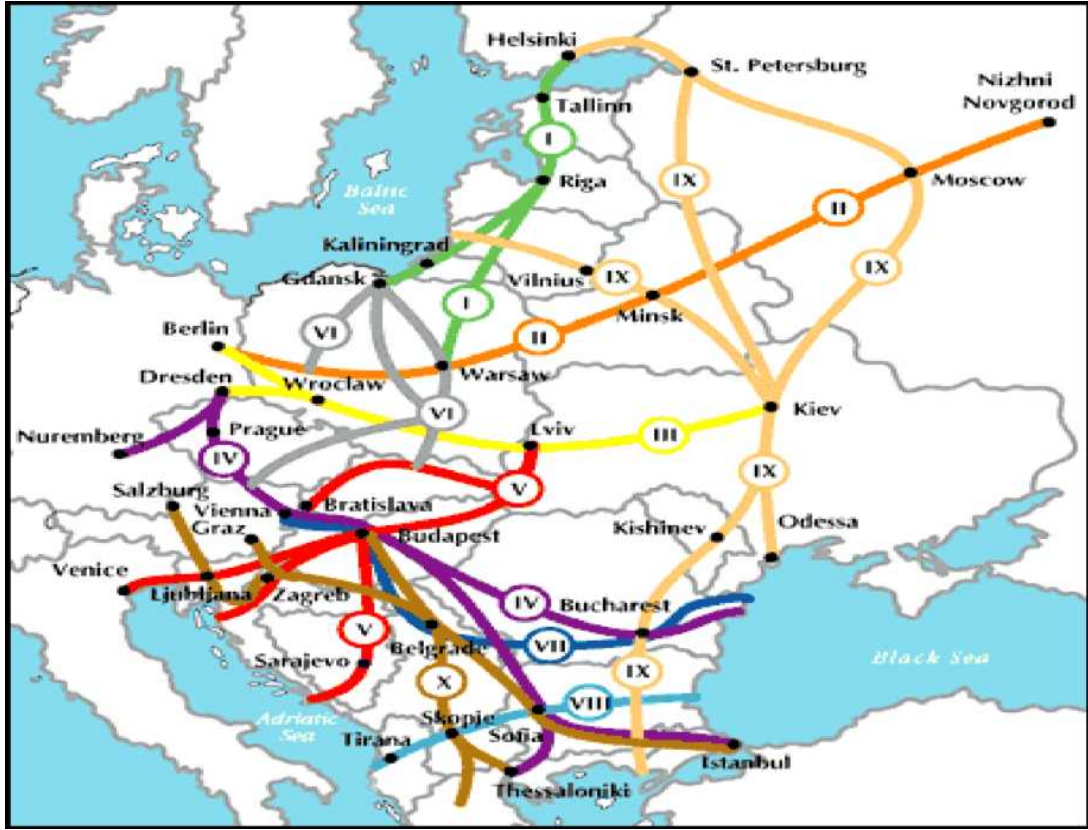
Petrol ve gaz altyapıları, bölgelere arzın devamı, komşu bölgelere geçişin sağlanması, güvenli, bölgedeki petrol bağlantılarının kuvvetlendirilmesi ve boru hatları için yeni yolların araştırılması önem taşımaktadır. 2010 senesine gelindiğinde, 22 Temmuz 2003'te muvafakat görülen "Marco Polo Programı" taşımacılık usulleri piyasasındaki bölümlerinin, 1998 senesindeki seviyeye geri döndürülmesine ilişkin önlemler önermiştir. Programın amacı; karayolu trafik yoğunluğunun minimuma indirilmesi, bütünlük çerçevesinde taşımacılığın çevresel etkileri ve sektörler arasındaki ulaşımının geliştirilmesi. Daha doğru ve devam ettirilebilir ulaştırma sektörünün desteklenmesi önerilmiştir. Çevreyle ilgili duyulan endişeler, doğru taşımacılık teknolojilerine olan ilgiyi çoğaltmaktadır. Bu kavramın içerisine, daha temiz yakıtın yanında teknik olmayan önlemler de alınmıştır.

Konuyla ilgili geliştirilen stratejiler şöyle sıralanabilir; 6. kapsam Programı çerçevesinde, Civitas II. Programı ile kentlerde daha hızlı ve daha temiz bir taşımacılık hedeflenmektedir. Civitas devam ettirilebilir kentsel taşımacılık planlarını ilerletmeyi benimsemiş kentleri hedef almakta, yaygınlaşmasını sağlamayı hedeflemektedir. Yerel toplulukların devam ettirilebilir ve doğru enerji kullanımının desteklenmesine ilişkin yeni bir AB girişimi olan Concerto programı ise, insanların yaşam kalitesini yükseltmek için, birleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir. Ulaştırma Koridorları ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (Ten), AB taşımacılığına yönelik ilerlemeler, taşımacılık ağının ilerletilmesi kararlarının verildiği 1993 Maastricht Anlaşması ile vuku bulmuştur ve ortak taşımacılık bağbında, kurumsal, politik ve finansal altyapıların kuvvetlendirilmesi, "Trans- European Network (TEN)" konseptinin meydana getirilmesi de bu tarihlerde karar alınmıştır. Bu kararların en önemli sebebi, ekonomi, iç piyasayı destekleme ve toplumsal birleşmeyi oluşturarak "Tek Avrupa"yı kurmaktır. Ayrıca Pan-Avrupa kavramını geliştirilmesine katkı sağlayan, çevresindeki ülkeleri ve özellikle Doğu ve Orta Avrupa Ülkeleri ile ilişkilerini birleştirip bir Avrupa taşımacılık stratejisi geliştirilmesi fikridir. Avrupa taşımacılık ağının çerçevesi,

Avrupa'nın ekonomik kısmı içerisinde düşünölen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz ölkelerini de içine alacak şekilde geliştirilmiştir.⁴⁹

Mart 1994 yılında Girit'te yapılmış olan, II. Pan-Avrupa Konferansında, Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa devletlerine kadar ulaşacak taşımacılık koridorlarına öncelikli dokuz temel olarak "çok modlu ulaşırma koridoru" oluşturulmuştur. TEN ve on koridorun dışında, Pan-Avrupa Ulaşırma Ağı bu koridorlara aday devletlerin yaklaşımına sebep olarak ek ađ bileşenleri vardır ve bu ek ađ bileşenleri TINA ağı olarak ta isimlendirilmektedir. On koridorun doğuya yönelik uzantıları ve deniz kısmını içine alan dört Pan-Avrupa taşımacılık alanlarının birleşmesinden (PETRA) ortaya çıkmaktadır. AB'nin 1996 yılındaki 1692/96 kararı ve 2001 yılında aktöelleştirilen 1346/2001 kararı ile 2010 yılına kadar oluşturulmasını kararlaştırılan mevduatlar hesaplanmıştır. Planlanan bu mevduatların, devam ettirilecek öncelikli planların toplam masrafları, 2020 senesine kadar, 220 milyar Euro'ya kadar yükseleceği gözlemlenmiştir. 1996 yılında tasarlanmış olan TEN-T gösterge amaçlarında ciddi farklılıklar oluşturulması düşünölmektedir. Bahsi geöen bu farklılıklar, ilerleme sürecinin başarıya doğru götürmesini amaçlaması, AB'deki trafik yoğunluğunun minimuma indirilmesi ve çok modlu ulaşımın desteklenmesi amaçlarını kapsamaktadır.

⁴⁹ İktisadi Kalkınma Vakfı, www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c . www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c, pdf.Akademik Bakış, Cilt 5 Sayı 9 Kış 2011 87



Şekil 5:Pan-Avrupa Koridorlarının Geçtiği Ülkeler ve Güzergâhları (TRACECA Türkiye,2012).

Belirlenen 10 Ulaştırma Koridoru aşağıdadır.

1. **Koridor:** Baltık demiryolu (550 km) ve Baltık karayolu (445 km)' dan oluşur. Tallinn (Estonya), Riga (Letonya), Varşova-Gdansk (Polonya), Kaunos-Klaipeda (Litvanya), Helsinki (Finlandiya), Kaliningrad (Rusya).
2. **Koridor:** Birbirine paralel kara ve demiryolundan oluşur ve 1.830 km'dir. Ponzan- Varşova (Polonya), Smolensk-Moskova-Nizhni Novgorod (Rusya), Berlin (Almanya), Brest-Minsk (Belarus).
3. **Koridor:** Birbirine paralel kara ve demiryolundan oluşur ve 1.640 km'dir. Wrocław - Katowice - Krakow (Polonya), Lviv-Kiev (Ukrayna), Berlin-Dresden (Almanya).
4. **Koridor:** Demiryolu ve karayolu, Tuna Nehri ferry bağlantısı, deniz ve hava limanları bütünleşik taşıma sistemlerini kullanarak, Avrupa'yı, Güneydoğu Avrupa'ya bağlamaktadır ve toplam 3.258 km'dir. Prag-Brno (Çek-Slovakya), Viyana (demiryolu-Avusturya), Berlin- Dresden-Nurnberg (Almanya), Gyor-Budapeşte (Macaristan), Arad-Craiova-Bucharest-Köstence

(Romanya), Bratislava (Slovakya), Selanik (Yunanistan), Sofya-Plovdiv (Bulgaristan), ve İstanbul (Türkiye)'den oluşmaktadır.

5. Koridor: Kara ve demiryolundan oluşur, toplam uzunluğu; 1600 km'dir. Koper-Ljubljana-Maribor (Slovenya), Macaristan sınırı-Budapeşte (Macaristan), Uzgorod-Lviv-Kiev (Ukrayna), Venedik-Triasta (İtalya), şehirlerinden geçer ve üç güzergâhtan oluşur.

6. Koridor: Karayolu ve demiryolundan oluşur, kombine taşıma için planlanmıştır, 5. koridor ile bağlantılıdır ve 1.800'den oluşur. Gdansk-Katowice (Polonya), Zilina (Slovakya) şehirlerini bağlar ve 4.üncü koridorla da bağlantılıdır.

7. Koridor: Bu yol, Tuna nehir yolu ile Almanya'dan Karadeniz'e, Rhine ve Main nehir yolu ile de Kuzey Denizi'ne bağlanır. Güzergâhı ise; Avusturya, Bratislava (Slovakya), Almanya, Hırvatistan, Sırbistan Ruse-Lom (Bulgaristan), Győr-Gönyü (Macaristan), Ukrayna, Köstence (Romanya), Moldova noktalarından geçerek hat oluşturur.

8. Koridor: Demiryolu ve karayolu bağlantılı olup, Durres Limanı, Bitola'da bütünleşik taşımaya elverişlidir ve toplam uzunluğu; 1.300. km'dir. Skopje-Bitola (Makedonya), Sofya-Plovdiv- Dimitrovgrad-Burgaz-Varna (Bulg), Durres-Tiran (Arnavutluk).

9. Koridor: Karayolu ve demiryolundan oluşmaktadır, liman bağlantısı bulunmaktadır ve toplam uzunluğu; 6.500. km'dir. Pskov-Moskova- Vyborg-St. Petersburg -Kaliningrad (Rusya), Alexandroupoli (Yunanistan), Helsinki (Finlandiya), Kishinev (Moldova), Bucharest (Romanya), Dimitrovgrad (Bulgaristan) ve Kiev- Ljubasevka (Ukrayna).

10. Koridor: Kara ve demiryolundan oluşur, liman bağlantısı vardır ve toplam uzunluğu; 2.360. km'dir.Salzburg (Avusturya)'dan başlar, (Slovenya), Zagreb-Belgrat-Nis (Hırvatistan), Skopje (Makedonya), Villach-Ljubljana ve Selanik (Yunanistan)'da biter. Bu koridorun, ayrıca dört adette güzergâh bağlantısı vardır.⁵⁰

⁵⁰ Erdal, Murat, 2004. "Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Türkiye'ye Etkileri", Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, s: 7441, 4 Kasım 2004.

Yürütülecek çalışma alanları; Barent Euro-Arctic, Karadeniz, Akdeniz ve Adriyatik-İyon denizleri havzaları olarak Helsinki’de ki III. Kongrede oluşturulmuştur. Pan-Avrupa koridorlarında çok türlü tutum benimsenirken, sosyo-ekonomik ve çevresel yapılan incelemeler temel alınmaktadır. Oluşturulan bu yaklaşımlar, birliğe iştirak oldukça, baştan ele alınmaktadır. Türkiye, IV. Koridorun, İstanbul’da bitmeyip, Doğu ve Güneydoğu topraklarına doğru uzatılmasını birçok platformda dile getirmiş ve teklif etmiştir.⁵¹

3.2.3. Avrupa Birliği’nin Türkiye İle İlgili İlerleme Raporu Ulaştırma

Politikaları

Türkiye TACİS kapsamında olmadığı için, geçmişte projelere mali destek sağlanmasında güçlüklerle karşılaşmıştır. Ancak daha sonra, bu güçlükler ortadan kalmıştır. Türkiye ilk başta Samsun limanını TRACECA kapsamına aldırılmıştır. Daha sonra; Zonguldak, Derince, Trabzon, Hopa, Filyos, İzmir, limanları eklenmiştir. TINA çalışmasına paralel olarak, eski koridorlara yeni hatlar eklenmiştir⁵²

Bu hatlar: Ankara-Gerede-Filyos hattı, Ankara-Kırıkkale-Çorum-Samsun hattı, İzmir-Manisa-Bandırma hattı, Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Aşkale hattı, İzmit-Bursa-Bandırma hattı, Merzifon-Amasya-Refahiye hattı, Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Aşkale hattı, Ankara-Sivrihisar-Eskişehir-Bursa-Bandırma hattı, Trabzon-Aşkale hattı ve İzmir-Afyon-Ankara-Yozgat-Sivas-Erzincan-Erzurum-Horasan/Ardahaan/Doğubeyazıt-Dilucu/ Gür bulak hatları, TRACECA kapsamına eklenmiştir.

Projeler için belli başlıklı değişiklikleri şöyle sıralayabiliriz:

- İlk yapılması gereken plânların icraata geçirilmesi açısından, parasal kaynakların bulunması,

⁵¹ Avcı, Sedat, 2005. “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları” Ulusal Coğrafya Kongresi 2005, s:87-96. İstanbul.

⁵² Tozar, Barış, İzzet Işık ve Seçil Özyanık, 2011. Yine Yeni Yeniden İpekyolu. Arkadaş Basım Yay. A.Ş.

- Projelerin tamamlanması beklenen süredeki gecikmelerin ortadan kaldırılması ve aynı amaç için bir “Avrupa Koordinatörü” atanması, mensup ülkelerin arasında daha yakın yapısal ve parasal işbirliğinin ilerletilmesi,
- Denizyolu sektörünün ilerletilmesi amacıyla yeni planların meydana konulması (deniz kargo ulaşımı hususunda devletler üstü bir sektör yapılandırması açısından paydaş teşebbüste bulunulması gibi),
- Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının 2020 senesine dek bitirilmesi ve bu çerçevenin, ilerleme aşamasını da içermesi 26. Galileo Programı Dünyada bir Rus (Glonass) ve diğeri Amerikan (GPS) olmak üzere iki radyo seyir uydusu ağı vardır. Askeri sistem olarak tasarlanan bu iki sistem, bilhassa Rus düzeneği, sivil bir iş yapmamaktadır. İşte bu kapsamdaki boşluğu doldurmak açısından, sivil görev de bulunan Amerikan GPS uydusu düzeneği lehine olan GALILEO Programı, tekele doğru bir çözüm olmaktadır. Avrupa ve AB uzay Ajansı tarafından başlatılan, GALILEO uydusu sistemi girişimidir. Bu düzenek bulunan Amerikan GPS sistemini tamamlamak için dünya çapındaki bir sistem olarak geliştirilmektedir.⁵³

GALILEO, 30 yıldızlık bir takımyıldızından oluşmuş ve ulaşım (hız kontrol, araç mevkii, kılavuz sistemi, yol arama, vb.), kamu işleri (coğrafi bilgi sistemi), sosyal hizmetler (engelli ve yaşlı için yardım) gibi adli sistem ve gümrük hizmetleri (sınır kontrolleri, şüphelilerin yerlerinin bulunması), dağda veya denizde yön bulma ve arama kurtarma sistemleri gibi değişik sektörlerle hizmet sunan yer istasyonlarından meydana gelmektedir. Bahsedilen bu düzenek yalnızca bu sektörle kısıtlı olmayıp, ekonominin farklı dallarında kullanılması tasarlanmaktadır. Bu projenin yerdeki hizmet tamamlayıcılarının da oluşturulması ile 30 uydusu fırlatılacak olan bu proje 3.2 milyar Euro kadar bir bütçe amaçlanmaktadır. Bununla beraber 100.000’ nin üstünde bir talep imkânı sunacaktır.

Tüm bunları da düşündüğümüz zaman yaklaşık senede 9 milyar Euro’luk malzeme ve hizmet anlaşmasının yapılması umulmaktadır. AB Ulaştırma kararlarının Türkiye’ye aksetmesi Türkiye’nin gerek AB ulaştırma planları ile

⁵³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Operasyonel Programı 2007-2009, Ankara 2007, s: 1

entegre mevzuatı, gerekse noksanların tamamlanması mevzuatında yapılması lazım gelen ve önerilen amaçlar, revize Katılım Ortaklığı Belgesi'nde ve incelenmiş Ulusal Programda belirtilmektedir. Bundan dolayı, Türkiye'nin taşımacılık temelindeki eksikliklerine yönelik plan, öncelikli olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın görevidir. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ile birlikte hareket edilecek ve "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi"nde ortaya konulacaktır. Bahsedilen bu programda amaçlar, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN) kurallarının bulunduğu AB mevzuatı önemsenme şartı ile yapılacak ve taşımacılık temel proje tabanı yapılacaktır. Taşımacılık planına entegrasyonla alakalı son olarak, AB heyeti 2003 senesi Türkiye İlerleme Raporu bilgi uyumu öncülüğünde incelemeye alınmıştır. Bundan dolayı Türkiye aşağıdaki uyumlaştırma tedbirlerini alması gerekmektedir.

Karayolu Ulaşımı: Karayolu taşımacılığına yönelik devletlerarası toplu sözleşmeler bilgisinin onaylanmış şekilde Türk hukukuna nakledilmesi ve oluşturulacak bir tarihe göre ayarlanması sağlanacaktır. AB'den 6 kat daha fazla olan Türkiye'nin kaza ortalaması sebebi ile karayolu güvenliğinin artırılması mevzusunda alınması lazım gelen kararlar vardır.

Denizyolu ulaşımı: Denizyolu ulaşımında bazı ilerlemeler yaşanmıştır. (2004-2008) Deniz Taşımacılığı Hareket Planı, Aralık 2003'de denizlerde güvenliği artırma nedeniyle onanmıştır. Bu kararlar AB bilgi ile uyum içinde bulunup, icraata geçmeye doğru ikinci kararların bir bölümü 2003 ve 2004 senelerinde ortaya konmuştur.⁵⁴

Türkiye Paris Mutabakat Zaptı Sekreterliği'nin kara listesinden alınarak, gri listeye konulmuştur. Buna göre yapılması lazım gelenlerin başında, Türk deniz kuvvetlerinin bayrak devleti performansını çoğaltarak ve alıkoyma seviyesini aşağı çekmelidir. Liman Devleti denetimi ilerletilmeli ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın eleman eksikliği giderilmelidir.

⁵⁴<http://www.ikv.org.tr/ikv.html> adresi arşiv (AB Komisyonu 2004 yılı Türkiye İlerleme Raporu

Demiryolu ulaşımı: Demiryolu Taşımacılığı Eylem Planı onanmış bulunup, içeriğinde; demir yollarının ve limanların baştan düzenlenmesi, demiryolu taşımacılık piyasasının rekabete yönlendirilmesi ve TCDD'nin baştan yapılandırılması, önemli olan konular içinde yer almaktadır. Ayrıca bunlarla beraber demiryolu çalışmaları için alınan yardımların kamu sektörü çerçevesine alınarak idari anlaşmaya bağlanması lazımdır. Demiryolu altyapısı yeni teknoloji sistemine uygun olarak yeniden tasarlanması öncelikler arasında yer almaktadır.

Hava ulaşımı: Türkiye havayolu taşımacılığında, bununla alakalı AB kültürünün Türk hukukuna transfer edilmesi ve uygulanması önde gelen amaçlar içerisinde yer almaktadır. Türkiye, hava trafiği yoğunluğu konularında ve özellikle hava güvenliğinde gelişme sağlanmalıdır. Ayrıca hava yollarında, dört işletme 19 uçakla kargo taşımacılığı düzenlemektedir.

Türk ulaşım sisteminin bir kısım analiz ve verileri şöyle sıralayabiliriz:

Türkiye'nin total olarak 427 bin km devlet yolu içerisinde, 2 bin km otoyol, 30 bin km sıcak asfalt, 15 bin km çift olarak 3.100 km şehirlerarası yol olmak kaydı ile toplam olarak 393 bin köy ve kasaba yolu vardır. 2007 senesinde yer değiştiren yekûn dış pazar yükü, 1.316 milyon ton km'dir, iç pazar yükü ise 8.439 milyon ton km olarak saptanmıştır. Türkiye içerisinde var olan yolcu yükü 2007 senesi araştırmalarına göre, 5.553 milyon yolcu km'dir. Türkiye'deki toplam olarak ticari araç parkı 240 bin dir. Türkiye'de ortalama 22 bin kadar çekici bulunmaktadır ve bu rakam Almanya'nın arkasından ikinci en geniş kara taşıt filosudur. Türk karayolları sektöründe 1400 işletme faaliyette bulunup, toplam olarak 45 bin taşıtlık filosu ile Avrupa'nın en büyük ve çağdaş filosa sahiptir. Türk karayollarında otomobille gerçekleştirilen ulaşımın 2007 senesi verilerine göre ederi, 115 milyar yolcu km ve otobüs ile gerçekleşen yolculuklar da 100 milyar yolcu km'dir. Yük taşımacılığının %90'ı ve yolcu taşımacılığının ise %95'i, karayolu ile gerçekleşmiştir.

Türk demiryollarında ise; 479 lokomotif ve 14 bin vagonla kargo ulaşımı sağlamaktadır. Türk demiryollarının yekûn uzunluğu 11 bin km olup, demiryolu vasıtasıyla taşınan yolcu rakamı, 5,5 milyar yolcu km olmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), toplam olarak 10.940 km'lik demiryolu hattında, 8.671 km'si temel yol ve 2.269 km'si tali yol olmak suretiyle yük ve yolcu taşımacılığını gerçekleştirmektedir. Bu yolların %97'sinde tek hat işletmeciliği mevcuttur ve bu yolların %5'i çift hatlı, %19'u elektrikli, %23'ü sinyalli, %0,3'ü ise üç yollu hatlardır.⁵⁵

Denizyolları taşımacılığı yurtdışı yük taşımacılığında ağırlığını koruyan bir taşımacılıktır. Dış alım satımlarımız da ulaşımın, %12'si karayolu, %1,2'si demiryolu, denizyolu %86 ve %0,7'si havayolu ile gerçekleşmektedir. Diğer bir söylemle, 786 km Trakya 6.480 km Anadolu ve 1.067 km Adalar kıyısı olmak suretiyle, 8.333 km sahil şeridi olan Türkiye, ithalatının %95'ini ihracatının ise %72'sini deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Türkiye denizyolu taşımacılığında toplam olarak 12 milyon dwt'lık bir yük taşıma kapasiteli ve toplam olarak 1.500 gemi vardır. Türkiye'de 150 grt'den büyük gemiler göz önünde bulundurulduğunda, 7.46 milyon dwt olmak suretiyle toplam 1428 tane gemiden oluşan bir deniz kuvvetleri var olmaktadır. Filonun yaş ortalaması 21 yıl olup, filonun geniş bir alanı kuru yük gemisidir. Türkiye modern gemileriyle deniz taşımacılık filosunu yenilemelidir. Çağdaş taşımaklık gemileri ile 10 milyon teu'luk bir taşıma kapasitesine ulaşımını gerçekleştirilmelidir.

AB'de ulaştırma sektörünün durumu, endişe verici bir durumda olduğu söylenebilir ve sistem de genel olarak ölçüsüz gelişmiştir. Temel hatlar havayolu, karayolu, demiryolu trafik yoğunluğu sıkışık bir durumdadır. Şehirlerde problemler daha da vahim bir durumdadır. Çevreye negatif etkileri ve toplum sağlığına zararları fazlalaşmıştır, ulaşım güvenliği ise gerektiği kadar sağlanamamıştır. Birliğin hem ilerlemesi, hem de ekonomik duruma endeksli olarak problemlerin fazlalaşacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'nin ise dış ve iç kaynaklardan dolayı gelen problemleri bulunmaktadır ve bunlar; dış dinamikler dediğimiz etrafımızdaki ve diğer ulusların direkt geçişlerinden kaynaklanan başlıca trafik problemleridir ve ikincisi; İç kaynaklar, ülkenin ilerlemesi ile beraber, gelir fazlalaştıkça kişilerin isteklerinin çoğalması

⁵⁵ Deloitte, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, T.C. Başbakanlık Yat. Des. ve Tanı. Aja, Ankara 2010, s, 33

neticesinde, fazlalaşan isteklerin getireceği yükler, Türkiye için, önemli olup temel ulaştırma kavramı, Anadolu merkezli direkt geçiş planıdır. AB merkezli beş temel hattan yalnızca bir tanesi ülkemizden geçmektedir.⁵⁶

3.2.4. Türkiye'nin Bölge Ulaştırma Projelerine Bakışı

Ulaşım sektörü, Türkiye'nin AB'ye uyum süresinde, gündeminde bulunan beş önemli madde içerisinde yer almaktadır. AB'ye uyum süreci; taşıtlar ve çevre standartları ile entegrasyonu, lojistik ağın gelişiminin ilerlemesi, altyapı ve dış ticaret kararlarının daha iyi şartlara getirilmesini içermektedir.

Türkiye'deki bulunan mevcut ulaşım ağı, öncelikle kara yolları, demir yolları ve otoyolların yoğunluğu bakımından, EU-27 standartlarının gerisinde kalmıştır ve bu sebeple ulaştırma ve lojistik sektörüyle ilgili yatırımlar hız kazanmıştır.⁵⁷

3.3. ULUSLARARASI TAŞIMACILIK ANLAŞMALARI

Devletlerarası alanda havayolu, demiryolu, denizyolu ve karayolu ulaşım türleriyle ilgili birçok anlaşma vardır ve bu anlaşmalar çerçevesinde ya da dışında ikili ve çok yönlü mutabakat yapılmaktadır. Mutabakata muhatap olan ülkeler için taşımacılık anlaşmaları stratejik bir hükme sahiptir.

3.4. DAĞITIM VE DEPOLAMA

Dağıtım ve depolama faaliyetlerinin kısa vadeli borçlarının uzun vadeli borçlara dönüşmesi sonucunda oluşan "merkezleştirilmiş dağıtım yönetimi" anlayışındaki hedef, dağıtımın kolaylaştırılması, dağıtımın faaliyetlerini ve verimliliği artırılırken maliyetlerinin minimize edilmesidir.

Tüm dünya genelinde onca işletmeye hizmet veren, malın cinsine göre farklı tiplerde kapalı, açık ve soğutmalı depolama alanlarının olduğu dağıtım odak noktaları sayıca fazlalaşmaktadır ve bu merkezlerde firmalara lojistik çözümler üretilmektedir.

⁵⁶ Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve sorunları, İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülteni, İzmir 2008, s.37

⁵⁷ http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/BAKKA_Ulasim.pdf 13.05.2014

3.5. ÇEVRECİLİK POLİTİKALARI

Çevre politikaları ve kısıtlamalar ulaştırma çeşitlerinin hepsini etki altına almaktadır. Ulaştırma araçlarından kaynaklanan artık ve atıkların doğayı ve çevreyi kirletmesinin engellenmesi doğrultusunda anlaşmaların kapsamı büyütülmektedir. Deniz ve dâhili suların gözetim altında olması, denizyolu ulaşımındaki gemi kazaları neticesinde oluşan petrol kirliliği gibi mevzuatlar ciddi derecede önem taşımakta ve takip edilmektedir. Gaz sürüm ölçümleri ve temiz akaryakıt kullanım organizasyonları ile hurda taşıt (işe yaramayan, faydası olmayan araçlar), karayolu ulaşımında çevre ile ilgili alanların önceliğinde gelmektedir. Havayolu ulaşımında insanların rahatsız olacağı geç saatlerde gürültü kirliliği çevreye rahatsızlık vermektedir.

3.6. KAMU TARAFINDAN DESTEKLENEN ALT YAPI ÇALIŞMALARI

Kamu tarafından yapılan birçok ulaştırma altyapısı karayolu taşımacılığında; köprü geçişleri, yol genişliği, otoyollar açısından yapılan yatırımlar yüksek maliyet gerektirmektedir. Bu çeşit altyapı yatırımlarının devam ettirilebilirliğini sağlamak için lojistik hizmet üretenler bakımından alınan izinler, yol trafik durumu, güvenlik şartları, araç kapasitesi, çalışma ve dinlenme süreçleri gibi birçok amaçla beraber düşünülmektedir.

3.7. GÜVENLİK POLİTİKALARI

Ulaştırma türlerinde araç, eşya, çevre ve insanın güvenliğini sağlamak bakımından birtakım uluslararası kararlar alınmaktadır ve en önemlisi tehditli ve tehlikeli maddelerin ulaşımında güvenliğin üst seviyede tutulması önemlidir, bununla beraber uluslararası anlaşmalara uyulmalıdır.

3.8. TRAFİK YOĞUNLUKLARI

Kentlerin nüfuslarındaki artışlar, dolayısıyla fazlalaşan araç rakamları ve yerleşimde ki köyden şehirlere kayma seviyesinden kaynaklanan şehir içi ve şehirlerarası trafik sıkışıklığı fazlalaşmaktadır. Durum böyle olunca lojistik yönetiminin asıl amacı olan tam zamanında ulaşım ilkesine problemler

oluşturmaktadır. Karayolundaki bu fazlalaşan trafik ister istemez trafik tıkanıkları, trafik kazalarını, yetersiz altyapı, yaralanmaları ve ölümleri gündeme getirmektedir. Havayolu ulaşımında ise kent içerisinde de kalmış havalimanlarında kargo ve yolcuların zamanında ulaşımına engel teşkil etmektedir. Bütün bu gecikmeler operasyon maliyetlerini artırırken, lojistik hizmet kalitesini düşürmektedir.

3.9. TEKNOLOJİDEKİ GELİŞMELER

Teknolojideki ilerlemeler lojistik sektörünün önemli derecede ilerlemesine sebep olmuştur. Demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaştırma çeşitlerinde araç kapasiteleri sürekli genişlemektedir. Ulaştırma çeşitleri arasında istasyonlar, konteynırlarla taşıma, uyum, teknolojik gelişmeler ve eşya aktarımı daha da kolaylaşmaktadır ve bununla beraber bilgi ve iletişim teknolojileri, yük ve araç araştırması adeta ayrılmaz bir bölümü olmuştur.

3.10. VERGİLER VE SİGORTALAR

Kamu yönetimi, lojistik sektöründe yaptığı altyapı yatırımları ve verdiği hizmetle beraber her bir ulaşım aracının ortalama kullanım maliyetini tespit etmekte vergiler ve çeşitli geçiş ücretleri tahakkuk ettirip, tahsil etmektedir. Gümrüklerde ise çeşitli harçlar ve resimler, terminal ücretleri, taşıma masrafları, deniz ve havalimanlarında ofis kiralari gibi birçok neden, lojistik hizmet sağlayıcılar açısından önemli maliyet unsurlarını ortaya koymaktadır.

3.11. ENDÜSTRİYE DAYALI YERLEŞİM BİÇİMİ

Endüstriyel yerleşim merkezleri dağıtım ve tedarik faaliyetleri bakımından son derece önemlidir. İmalathanelerin sanayi bölgeleri ve küçük orta boy ölçekli işletme ya da birçok fabrikanın bir araya toplandığı büyük ölçekli fabrika iskân yerleri gibi birden fazla yapılanma şekli vardır ve her bir endüstriyel iskân yeri o merkezin temel çalışma sektörüne bağlı kalarak ürün merkezli olabilmekte ve aynı zamanda en cazip ulaşım çeşidini belirlemektedir.

3.12. KÜRESEL ULAŞTIRMA PAZARI VE YATIRIM HARCAMALARINDAKİ EĞİMLER

İşletmeler küreselleşmeyle birlikte birden fazla ülkede işlev göstermekte, dağıtım ve üretim organizasyonlarını dünya çapında sergilemek istemektedirler. Dünyanın birden fazla yerinden hazır parça, yarı mamul, hammadde, ürün vb. şeyleri temin edip bunları üretim merkezlerinde birleştirip ürünleri dağıtım kanallarıyla birden fazla ülke piyasasında satışa çıkarmak lojistik sektörünün uyum sürecini ortaya koymaktadır.

3.13. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye, Afrika, Avrupa ve Asya gibi üç büyük kıtanın ortasında bulunmaktadır. Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz, Ortadoğu ve Balkanlar gibi yer bakımından stratejik konuma sahip bölgelere, karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu ile ulaşımın gerçekleştirildiği önemli ülkelerdendir.

Türkiye dünyanın doğu-batı ve kuzey-güney arasındaki nadir kavşaklardandır. Fakat Türkiye, avantajlı coğrafi konumuna göre yeteri kadar ticaret hacmini ilerletememiş ve ekonomisi de geliştirememiştir. Lojistik üsler, ticaretin ve ekonomik kalkınmanın kalbi gibidir, sadece bir lojistik merkez değildir. Ülkeye gelen yabancı sermayenin fazlalaşmasında ve dış ticaret hacminin genişlemesinde en önemli faktörlerden biridir. İstanbul, İzmir ve Mersin deki hava ve deniz limanlarına bakıldığında hepsi birer devletlerarası lojistik üs özelliği taşımaktadır ve hepsi devletlerarasında birer limandır. Bununla beraber dünya üzerinde devletlerarası hava ve deniz limanlarına bakıldığında bu merkezlerin çok arka sıralarda oldukları, hizmetleri bölgesel ve hatta yerel bir seviyede kaldığı görülmektedir.

3.14. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞININ BÖLGELERİN EKONOMİLERİNE ETKİLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Küresel lojistik üs, ekonomik ve coğrafi bakımdan olduğu kıtanın en uygun yerleşim bölgesine kurulmaktadır. Lojistik üssün avantajlarından en

önemlisi, ulaşım türlerini kolaylıkla kullanabilmesi ve birden fazla ülkeye yakın olmasıdır. Tüketim ve üretim merkezlerinin birbirine bağlanmasından dolayı kaynaklanan, dökme yük ürünler, paketlenmiş ürünler, petrol ürünleri ve birçok çeşit mal dünya çapında lojistik üslerde bir araya gelir, depolanır, dağıtılmak üzere hazırlanır ve müşteriye ulaşımı sağlanır. Bölgesel ulaştırma ve dağıtım üslerinin asıl amacı, devletlerarası ulaştırma noktalarına ve stratejik limanlara yakın olmasıdır. Devletlerarası ulaştırmacılar için mal transferi, depolama, dağıtım ya da aktarma etkinlikleri için kullanılır ve bununla beraber doğru bir ulaşımın oluşması için diğer taşıma türleri ile uyum içinde olmuştur.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. KÜRESEL YÜK TAŞIMACILIĞI'NIN BÖLGESEL ETKİLERİ AÇISINDAN DİYARBAKIR VE GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGELERİ ÖRNEĞİ

4.1. GÜNEYDOĞU ANADOLU PROJESİ (GAP) VE DİYARBAKIR

GAP'ın uygulamaya geçilen kısımda Batman, Diyarbakır, Adıyaman, Şırnak, Kilis, Gaziantep, Mardin, Siirt ve Şanlıurfa olmak suretiyle 9 şehir bulunmaktadır ve bu 9 ilin kapladıkları kısım Türkiye'nin % 9,7'lik (75.193 km²) bir kısmına tekâmül etmektedir. Türkiye'de GAP Bölgesi ekonomik olarak % 20'lik sulanabilir toplam alana sahiptir. Toplam arazinin % 33'lük bölümü 1. 2. ve 3. tür toprak miktarı (2.467,5 bin hektarlık arazi) işlemeli tarıma elverişlidir. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde bulunan arazinin % 42,2'sinin, sınırlı işlemeye müsait toprak olarak (649,3 bin hektar arazi) hesaba katıldığında tarıma elverişli olduğu görülmektedir.⁵⁸

Dicle Havzası ve Fırat Havzası projelerinden meydana gelen, GAP Su Kaynakları Geliştirme Programı çerçevesinde 19 termoelektrik santrali, 22 baraj inşa edilmesi, planlanmıştır. Ayrıca projenin bitirilmesi neticesinde senede 27 milyar kilovat saat cereyan enerjisi üretilmesi de hesaplanmıştır.

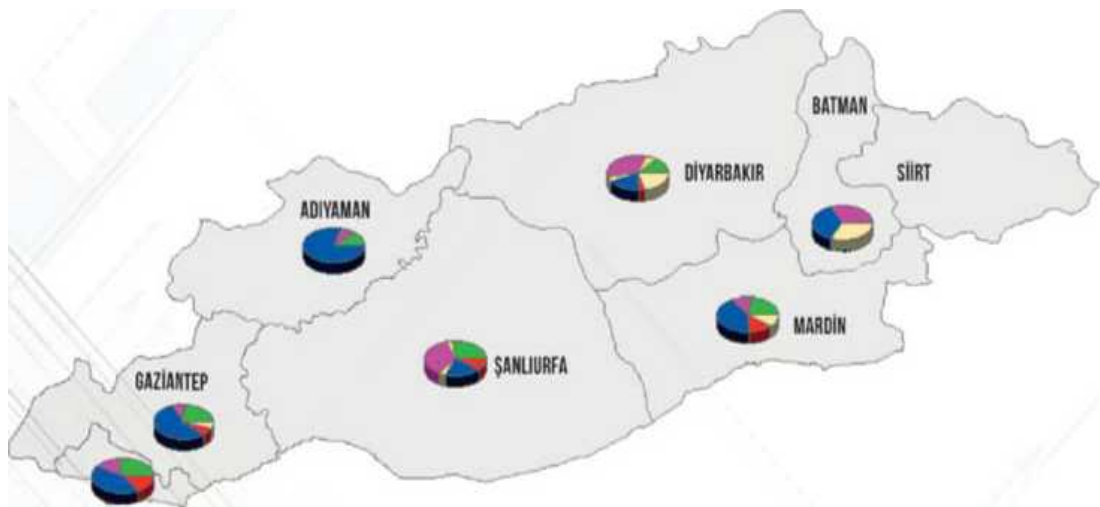
GAP bölgesi, Dicle ve Fırat nehirleri ile beraber Türkiye'deki toplam su oranının % 28'ini oluşturmaktadır. GAP Bölgesi'nde 1.822 bin hektarlık kısmın sulamaya müsait hale getirilmesi hesaplanmıştır. Dicle ve Fırat dolaylarında ise 2009 senesi sonunda toplam olarak 300.397 hektarlık kısım sulamaya müsait hale getirilmiştir ve 72.093 hektarlık kısımda henüz bitmemiş olan sulama şebekesinin inşa edilmesine devam edilip, 1.448.556 hektarlık kısım planlama aşamasındadır ve bununla beraber sulama planlarının % 16,5'i işletmelerdedir.⁵⁹ 1995 senesinde sulamanın başlatıldığı Şanlıurfa-Harran Ovası'nda 30 bin hektarlık kısımda sulamadan önce kişi başına yapılan 596 ABD Doları katma değeri, 2008 1.241 ABD Doları olmuştur.

⁵⁸ GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2010

⁵⁹ GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2010

Türkiye'deki toplam alan hesaplandığında, bu bölgedeki işletme sayısı açısından % 0,8 ve likidite bakımından % 0,4 gibi bir bölüme sahiptir. GAP bölgesindeki, sulama ve enerji projelerinin sebebiyle ve Arap ülkeleriyle sınır olmasından kaynaklanan ticaretin ilerlemesine bağlı olarak Şanlıurfa, Mardin, Gaziantep ve Diyarbakır illeri zamanla daha çok sayıda yabancı sermayenin giriş yaptığı şehirler arasında bulunmaktadır. Diyarbakır'da ülkelerarası sermayeli şirket sayısı 19 olup bu şirketler faaliyet içerisindedirler. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2012 senesinde düzenlediği 81 şehir konum raporuna göre; toplam sanayi işletmeleri içinde Diyarbakır %0,4'lük bir ortalama ile, sanayide gelişen şehirler arasında yerini almıştır ve bununla beraber Diyarbakır şehrinde sanayi siciline kayıtlı sanayi işletme sayısı 342'dir. Bu bölgedeki diğer şehirler de yabancı sermaye bakımından önemli sayılamayacak derecede yatırımlar oluşmaktadır.

GAP Master Planının asıl amacı; bölgenin "Tarıma Dayalı İhracat Merkezi" olmasını hedeflemesidir. Bu yönde sınıî ilerlemenin oluşması açısından yapılan yatırımlarla, oluşacak potansiyelin, hizmet ve sanayi sektöründe doğru bir biçimde düzenlenmesi ve özel sektör yatırımlarıyla beraber GAP kapsamında özel sektörün sağladığı katkı doğrultusunda projeler uygulamaktadır.⁶⁰



Şekil6: GAP Bölgesi'nde Uluslararası Sermayeli Şirketlerin Dağılımı (2011)

⁶⁰ GAP Master Planı, 2011

Kilis, Güneydoğu Anadolu Bölgesi, İmalat Sanayi, madencilik ve taşocakçılığı finansal aracı kuruluşların çalışmaları oteller ve lokantalar, inşaat gayrimenkul, kiralama ve iş faaliyetleri tarım, avcılık ve ormancılık, toptan ve perakende alım satım, motosiklet, kişisel ve ev eşyalarının tamiri, ulaştırma, motorlu taşıt, haberleşme ve depolama gibi alanlarda gelişmektedir.

4.2. GAP BÖLGESİNİN GELİŞİMİ

Diyarbakır şehri, Güneydoğu Anadolu bölgesinde 15.355 km²'lik bir alan içerisinde 1.592.167 kişilik nüfusu olan bir ilimizdir. 2012 senesinde oluşturduğu 198.952 bin dolarlık ihracat rakamıyla GAP bölgesi içerisinde % 2,46'lık bir ortalamaya sahip olmuştur. Diyarbakır ilimiz 2011 senesinde 13.769 işletmenin bildiriyle 125.872.776,47 TL'lik gelir vergisi yaparak, Gaziantep ve Şanlıurfa'dan sonra GAP bölgesinde üçüncü sıradadır.

GAP Bölgesi 2001 senesi fiyat verilerine göre 6,077 milyar TL'lik Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) yapmış ve bundan dolayı kişi başına düşen gelir seviyesi 1.186 dolar olmuştur. Diyarbakır ilimizde, 2001 senesinde 2,2 Milyar TL GSYİH yapmış ve bundan dolayı kişi başına düşen gelir 1.313 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu değerleri Türkiye seviyesiyle mukayese ettiğimizde çok düşük olduğu görülmektedir.

4.2.1. Demografik Yapı

Türkiye nüfusunun % 10,46'lık bir parçası olan GAP Bölgesinin nüfusu 2011 senesi verilerine göre toplam 7.819.184'tür. Ayrıca bölgenin en yoğun şehirleri sırasıyla; Gaziantep, Şanlıurfa ve Diyarbakır'dır.

Adıyaman	510.827	623.811	593.931	595.261
Batman	344.121	456.734	524.499	534.205
Diyarbakır	1.096.447	1.362.708	1.571.943	1.592.167
Gaziantep	1.010.396	1.285.249	1.753.596	1.799.558
Kilis	130.198	114.724	124.452	12420:'
Mardin	558.275	705.098	764.033	773.026
Siirt	243.435	263.776	310.468	310.879
Şanlıurfa	1.001.455	1.443.442	1.716.254	1.762.075
Şırnak	262.006	353.197	457.997	466.382
GAP	5.157.160	6.608.619	7.819.184	7.958.473
Türkiye	56.473.035	67.803.927	74.724.269	75.627.384
GAP/Türkiye (%)	9,13	9,74	10,46	10,52

Tablo 2: GAP Bölge'nin Demografik Yapısı
Kaynak: TÜİK, 2012.

TRC2 bölgesi çerçevesinde bakıldığında ise Diyarbakır'ın şehirleşme ortalaması % 72,6, Şanlıurfa'nın ise % 55,4 Diyarbakır'ın çok daha yüksek olduğu görülmektedir. Diyarbakır şehrinin nüfus çokluğu (106), Şanlıurfa'nın ise (94) dür ve bu rakamlara göre Diyarbakır'ın yoğunluğu Şanlıurfa'dan bir hayli yüksek olduğu görülmektedir. Ancak, senelik orana bakıldığında nüfus artışında Diyarbakır % 13,4, Şanlıurfa ise % 26,3, burada da Diyarbakır'ın düşük bir orana sahip olduğu görülmektedir.

Toplam nüfus (kişi)(2012)	1.592.167	1.762.075	3.354.242	75.627.384
Şehirleşme oranı (%) (2012)	72,6	55,4	63,5	77,3
Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması	67	73	23	-
Yıllık ortalama nüfus artış hızı (% 0)	13,4	26,3	13,4	12
Nüfus yoğunluğu (kişi/km ²)(2012)	106	94	99	98

Tablo 3: TRC2 Bölgesine Ait Seçilmiş Demografik Göstergeler
Kaynak: TÜİK, 2012.

4.2.2. Sanayi Gelişimi ve Temel Sektörlerin Dağılımı

GAP bölgesi, 2006 senesindeki fiyatları itibariyle, sanayi sektöründe 7.803.032 bin TL. % 4,1, hizmetler alanında 17.427.649 bin TL'lik % 4,6 ve tarım alanında 5.784.870 bin TL. % 9,2, bir katma değer yapmıştır. Bununla beraber, bölgede özellikle hizmet ve sanayi alanında Türkiye'ye katkısının çok düşük seviyelerde kaldığı görülmektedir.

TRC1 (Gaziantep, Adıyaman, Kilis)	1.473.843	3.339.710	6.326.373	11.139.926
TRC2 (Diyarbakır, Şanlıurfa)	3.089.800	1.941.369	6.995.904	12.027.073
TRC3 (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt)	1.221.227	2.521.953	4.105.372	7.848.552
GAP	5.784.870	7.803.032	17.427.649	31.015.551
Türkiye (TR)	62.662.754	188.646.805	417.108.706	668.412.265
GAP/Türkiye(%)	9,2	4,1	4,2	4,6

Tablo 4:Sektörler İtibariyle Türkiye ve GAP Bölgesi'nde Gayri Safi Katma Değer (2006)
Kaynak: TÜİK, 2010.

GAP bölgesindeki imalat sanayi işletmelerinin çokluğu bazında bir istatistik yapıldığında ortaya çıkan sonuç, Gaziantep şehrinin 2.709 işletme ile beraber Güneydoğu Anadolu Bölgesinde ön sıralarda olduğu görülmekte ve Diyarbakır'sa 430 firma ile Bölge'deki firmaların yalnızca % 10,24'unu kapsamaktadır.

4.2.3. Dış Ticaretteki Genel Durumu

GAP bölgesi içerisindeki en çok ihracatın gerçekleştiği şehir Gaziantep ilimizdir. GAP Bölgesi içinde toplam ihracatın % 69,21'lik bölümünü, 2012 senesi itibariyle Gaziantep ilimiz gerçekleştirmektedir. Gaziantep şehrini takip eden şehirlerimiz Mardin, Diyarbakır, Şırnak ve Şanlıurfa'dır. Diyarbakır şehrimiz 2012 senesinde 198.952.274 \$'lık dış satımıyla GAP Bölgesi içerisinde yalnızca % 2,47'lik bir alana sahiptir.

Gaziantep	5,580,212,114	69,21	1
Şırnak	1,018,075,231	12,63	2
Mardin	948,377,599	11,76	3
Diyarbakır	198,952,274	2,47	4
Şanlıurfa	109,971,912	1,36	5
Adıyaman	104,826,308	1,30	6
Eatman	83,512,706	1,04	7
Kilis	11,670,907	0,14	8
Siirt	6,226,032	0,09	9
GAP Bölgesi	8,061,825,083	100	—

Tablo 5: Dış Ticaretteki Genel Durum
Kaynak: TÜİK, 2011,

GAP Bölgesi ithalatı bakımından değerlendirildiğinde ise Gaziantep şehrimiz bölgedeki bütün ithalatın ortalama % 90'ını ortaya koymaktadır. Ayrıca Diyarbakır şehrimiz ise 69.057.038 \$'lık ithalatıyla bölgede dördüncü kademede bulunan ithalatçı şehir olarak bulunmaktadır.

Gaziantep	5.053.985.232	89,94	1
Şanlıurfa	202.967.249	3,61	2
Mardin	151.968.426	2,70	3
Diyarbakır	69.057.038	1,23	4
Şırnak	40.732.925	0,72	5
Adıyaman	35.585.231	0,63	6
Batman	26.754.486	0,48	7
Siirt	21.419.050	0,38	8
Kilis	16.539.135	0,31	9
GAP Bölgesi	5.619.008.772	100	—

Tablo 6: 14, 2012 Yılı GAP Bölgesi İthalat Verileri
Kaynak: TÜİK, 2012,

4.2.4. Bölge İtibari İle Bütçe Vergi Gelirleri ve Firmaların Durumları

GAP bölgesi 2010 senesi içinde 3.718.131.599 TL'lik genel bütçe vergi gelirleri bakımından ödeme anlamında bir değer kazanmıştır. Diyarbakır şehrimizin GAP bölgesi içerisindeki bölümü ortalama % 19 olmuştur. Açılıp ve kapanan işletme sayısı bakımından bir değerlendirmeden geçtiğinde, Diyarbakır şehrimiz 2010 senesinde 247 işletme açılıp, 57 işletmenin de kapandığı görülmektedir. Açılan işletme sayısı bakımından Diyarbakır şehrimiz GAP bölgesinde üçüncü kademede, kapanan işletme sayısı bakımından ise beşinci kademede bulunmaktadır.

4.3. DİYARBAKIR İLİ SANAYİ VE TİCARİ YAPISI

4.3.1. Diyarbakır İli Sanayi Yapısı

Diyarbakır ekonomisinde; hayvancılık ve tarım başta olmak suretiyle ticaret, hizmet ve sanayi sektörleri faaliyet göstermektedir. Önceki zamanlarda bölgede oluşan problemler nedeniyle istenen oranda bölgede sanayi yatırımı olmamış ve bununla beraber sermaye girişi de oluşmamıştır. Bu nedenlerden dolayı Diyarbakır bölgesinde katma değeri yüksek yatırımcılar iş yapmayı tercih etmeyip Diyarbakır yerine başka bölgeleri tercih etmişlerdir. Ama bölgede önemli bir tüketimin gerçekleşmesi, Ortadoğu ve Türkiye Cumhuriyetlerinin piyasasına olan yakınlığı, emeğin maliyetinin düşük olması, yöredeki hammaddenin kendine öz olması ve devletin uyguladığı teşvik primleri gibi nedenlerden dolayı bu bölge yatırımcıları kendine çekmiştir. Son zamanlarda Diyarbakır'da güvenliğin artırılmasının da katkısı ile özel sektördeki ekonomik gelişme ilerlemiştir. Bununla beraber 2008 senesinden başlayarak 2008 senesinde 62 tane yeni işletme kurulmuş ve şehirde genel olarak önemli derece sanayi alanında yatırımlar oluşmuştur. Bu sebepten dolayı Diyarbakır şehrinde uzun ve orta vadede ekonominin daha da ilerleyeceği öngörülmektedir. Sonuç olarak bölgedeki oluşan ekonomik problemlere karşın şehirde ve bölgedeki güven ortamının artmasından kaynaklanan sermaye girişinin oluşması ve önemli derecede sanayi alanındaki yatırımların gerçekleştiği görülmektedir.

4.3.2. Diyarbakır İli Ticari Yapısı

Diyarbakır'da, işletmeler ve ufak esnaflardan oluşan ticaret, genelde gıda maddeleri, tarımsal ve hayvansal mamuller, ev araç ve gereçleri, inşaat mühimmatları, giyim ve bunun gibi diğer tüketilen malların alımının ve satımının oluşumunu kendi pazarı içerisinde gerçekleştirmiştir. Tarımsal bölgede yetiştirilen tarla ürünleri, pamuk, buğday, kırmızı mercimek, susam, arpa yetiştirilmesi bu bölgedeki popüler tarla mamulleri içinde bulunmaktadır. Diyarbakır şehri, pamuk ve buğday yetiştirilmesinde ön sırada yer alırken kırmızı mercimek yetiştiriminde lider konumundadır. Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 senesinde düzenlenen 81 şehir konum raporundaki bilgilere göre, Diyarbakır şehrinde yetişen karpuz Diyarbakır'ı sebze yetiştirme değeri açısından ekonomiye en çok katkı sağlayan bölge konumuna getirmiştir. Farklı sebzelerin yetiştirilmesinde önemli sayılacak derecede bir üretim göze çarpmamaktadır. Fakat Diyarbakır karpuz üretiminde olduğu gibi baklagil ve yumrulu bitkilerinin yetiştirilmesinde de lider konumdadır. Diyarbakır sadece sebze üretiminde değil ayrıca hayvan sayıları açısından da ön plana çıkmıştır, sığır, manda, keçi, tavuk, ördek ve bununla beraber açılan ipek böceği kozası gibi. Şehirde yetiştirilen tarımsal mamuller veya sanayi bitkilerinin bir bölümü şehirde diğer bir bölümü de çevre şehirlerde pazara çıkmaktadır. Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 senesinde düzenlenen 81 şehrin konum raporundaki bilgilere göre, toplam mevduatın ve kredinin şehirlerarasındaki pay dağılımında Diyarbakır şehri sıralamada ikinci Gaziantep şehri de birinci olmuştur.

4.4. DİYARBAKIR İLİ ULUSAL VE ULUSLARARASI LOJİSTİK DURUMU

4.4.1. Diyarbakır'da Depo ve Antrepolar

Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığının 2012 senesinde düzenlediği 81 şehrin konum raporundaki resmi bilgilere göre, sanayi şirketleri sırasıyla; İstanbul % 31, Bursa % 8, Ankara % 7, İzmir % 5, Konya % 4, Denizli % 3, Gaziantep % 3, Adana % 2, Tekirdağ % 2, Mersin % 2, Kocaeli % 2 ve Kayseri % 2 olmak suretiyle toplam % 71'ini kaplamaktadır.

Bu incelemeyi bölgeler üzerinde yaptığımızda, sanayi şirketlerinin % 2'si Doğu Anadolu Bölgesinde, % 5'i Güneydoğu Anadolu Bölgesinde, % 6'sı Karadeniz Bölgesinde, % 8'i Akdeniz Bölgesinde, % 14'ü Ege Bölgesinde, % 17'si İç Anadolu Bölgesinde ve % 48'i Marmara Bölgesinde bulunmaktadır.

Toplam sanayi şirketleri içinde % 0,4' lük bir paya sahip olan Diyarbakır şehrimiz bünyesinde 342 adet sanayi siciline kayıtlı şirket bulundurmakta ve sanayisi ilerleme kaydeden şehirler arasında bulunmaktadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki şehirlerin endüstrisine göre bir inceleme hazırlandığında, %65'lik bir paya sahip olan Gaziantep şehri Güneydoğu Anadolu Bölgesindeki diğer şehirler arasında birinci olurken diğer şehirlerin oranları sırasıyla; % 10'u Şanlıurfa, % 9'u Diyarbakır, % 6'sı Adıyaman, % 4'ü Batman, % 3'ü Mardin, % 1'i Kilis, % 1'i Siirt ve % 1'i de Şırnak oluşturmaktadır. Diyarbakır şehrinde olan sanayi şirketlerinin sektörel bakımdan oranları incelediğimizde, gıda mamullerinin üretimi % 27'lik bir paya sahipken olup birinci sırada yer alırken, madencilik ve taş ocakçılığı % 23'lük bir payla ikinci sırada yer almaktadır.

Diğer sektörler ise karışık olarak şöyle sıralayabiliriz;

- % 1 Deri ve ilgili ürünlerin üretimi,
- % 8 Kimyasalların ve kimyasal mamullerin üretimi,
- % 5 Mantar ve ağaç ürünlerinin üretimi (mobilya hariç)
- % 1 İçecek üretimi,
- % 1 Doğal gaz ve ham petrol çıkarımı ve alan arama ve inceleme hariç petrol ve gaz çıkarımı ile alakalı hizmetler,
- % 4 Tekstil ürünleri üretimi,
- % 2 Fabrikasyon metal ürünlerinin üretimi (makine ve teçhizatı)
- % 1 Ana metal sanayi,
- % 2 Kâğıt ve kâğıt mamullerinin üretimi,
- % 1 Mobilya üretimi,
- % 1 Motorlu kara aracı, treyler ve yarı treyler üretimi,
- % 1 Bilgisayarların elektronik ve optik ürünlerinin üretimi,
- % 8 Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin üretimi,
- % 2 Kok kömürü rafine edilmiş petrol mamullerinin üretimi,

- % 1 Kömür ve linyit çıkartılması,
- % 2 Elektrik, gaz, buhar ve hava
- % 1 Metal cevherleri madenciliği,
- % 1 Elektrikli aparat üretimi,
- % 2 Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve donanım üretimi,
- % 1 Diğer imalatlar,
- % 4 Diğer.

Diyarbakır şehrine kayıtlı şirketlerde çalışan işçi sayısı, sanayi sicil kayıtlarına göre toplam olarak 8.198'dir ve kalite kontrol departmanı bulunan işletmelerin rakamı 48, çalışan personellerin rakamı ise 125'tir. Araştırma ve geliştirme departmanı olan işletmelerin rakamı 9 ve Ar-Ge'de çalışan personellerin rakamı ise 8'dir. Madencilik ve taş ocakçılığı ürünlerinin üretiminde de Diyarbakır şehrimiz lider konumdadır. Ayrıca Diyarbakır şehrinin gıda mamullerinin üretimi alanında merkez konumunda olduğu göze çarpmaktadır. Sanayi sektöründeki personellerin ortalamasını şöyle sıralayabiliriz; % 18 'i kadar gıda mamullerinin üretiminde ve % 27 'si de diğer madencilik ve taş ocakçılığı alanında istihdam etmektedir ve bununla beraber istihdamın % 4'ü mühendis, % 72'si de işçidir. Diyarbakır şehrinde olan sanayi şirketlerinin % 8'i orta ölçekli, % 23'ü mikro ölçekli, % 69'u küçük ölçekli işletmelerdir.

4.4.2.Diyarbakır'da Nakliyeci Siteleri ve TIR Parkları

Diyarbakır, Lojistik merkezde, sosyal tesisleri ve altyapıyı bina etmesi ve arazileri tesviye ederek işletmelerin yatırım yapmalarına müsait bir hale gelmesi merkez yönetiminin görevidir. İşletmelerse kendi ihtiyaçlarına uygun üst yapı (silo, depo, antrepo) gibi yatırımlarının yapılmasını uygun bulmaktadırlar ve bununla beraber lojistik odak çerçevesindeki alan imkânlarını ve istekler dikkate alındığında her biri 10.000 m² bölüm üzerinde 5.000 m² kapalı yeri bulunan 16 tane depo-antrepo olması gerekmektedir ve deponun bulunduğu alanın büyüklüğü taslak planda çizilmiştir.

Bununla beraber merkezin firma sayısını fazlalaştırmak, küçük ölçekli işletmelere destek sağlamak ve pazar canlılığını maksimuma çıkarmak için her biri 2.500m² büyüklüğünde 14 tane ufak depo küçük ölçekli ve toptan alım satım lojistik firmaları için uygun bulunmuştur ve bunların iki tanesi 4.000 m² kapasitesindedir.

Merkez çerçevesinde uygun görülen TIR parkı, kantar tesisleri, akaryakıt müessesesi ve sosyal tesislerinin merkez yönetimi tarafından yapılması ve özel sektöre belli bir bedel ödeyerek özel sektörün bu tesisleri işletilmesi uygun bulunmuştur ve bununla beraber bundan başka işletme türlerinin de mülkiyet hakkı lojistik merkezde olması suretiyle işletilmeleri uygun görülmüştür.

4.4.3.Diyarbakır'da Organize Sanayi Bölgeleri

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı çatısı altında bulunan İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin Diyarbakır lojistik merkezinin yönetim modelini oluşturması öngörülmüştür. Bundan dolayı organize sanayi bölgelerinin kuruluşu, yapımı ve işletilmesi doğrultusundaki kuralları hazırlayan "Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği" de Diyarbakır lojistik merkezi mülkiyet türünde uygulamaya geçilecektir. Bahsi geçen bu yönetim modelinde kamunun işlevi önemlidir. Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) yatırımında, kamu OSB'nin kurulacağı yerdeki lazım olan (elektrik, karayolu, demiryolu bağlantıları) gibi tüm alt yapıyı kurmak mecburiyetindedir. Geri kalan diğer yapılması gereken yatırımlar ise OSB'de bulunacak işletmeler tarafından yapılacaktır ve bununla beraber bu tür yatırımların yönetim modelinde oluşumu başlatan girişimci heyet ve seçilmiş bulunan OSB yönetim komitesi tarafından oluşturulmaktadır.

4.4.4. Diyarbakır'da Lojistik Unsurların Mevcut Durumu

Diyarbakır'daki lojistik unsurların durumları, yapısı incelemeye alındığında karşılaştığımız durum maalesef ki pek iç açıcı değil, gerek sektörün fiziksel dağınıklığı gerekse işletmelerin mikro ölçekli ve faydasız olması ve bundan dolayı kaynaklanan yönetsel yapıların düzgün oluşmaması gibi sonuçlarla karşı karşıyayız. Şehirdeki taşımacılık sektörü çoğunlukla karayolu ile yapılmaktadır ve bundan dolayı karayolu taşımacılığında sadece araç sahibi nakliyeciler işletmeler yoktur bunların yanı sıra, yalnızca komisyonculuk yapmakta olan aracı işletmeler de sektörde yerini almaktadır. Karayolu ulaşımında dökme yük olarak tarif edilen taşımacılık çoğunlukla tercih edilmemektedir. Demiryolu ulaşımında da dökme yük taşıma işlemi çoğunlukla tercih edilmektedir fakat şehrin demiryolu bağlantısı olmakla beraber ulaşımında doğru bir biçimde kullanılamamaktadır çünkü demiryolunun bölgedeki diğer şehirlerle bağlantısı bulunmamaktadır bu nedenden dolayı kördüğüm noktası oluşmuştur. Şehrin mahallî yönetimi ve ekonomik aktörlerin sebebiyle başlayan demiryolu yatırımları OSB'lerindeki demiryolu bağlantısı ve istasyonu plânları ile zamanla demiryolunun gelişeceği ve bölgede demiryolu kullanımının artacağı düşünülmektedir. Diğer taraftan Türkiye genelinde Diyarbakır ithalatta önemli derecede ilerleme kaydetmiştir. Buna ilişkin bilgiler diğer bölümlerde bulunmaktadır. Bu ilerlemeden kaynaklanan sektörün ardiye ve depo kullanımındaki gereksinimlerini arttırmıştır ve bununla beraber Diyarbakır şehirinde yakın bir süreçte gümrüklü ve gümrüksüz olmak suretiyle iki oluşum gözlenmektedir. Özellikle paketleme, gıda ve tekstil sektörüne hizmet sağlayacak yapılar olacaktır ve şehir merkezinde bulunan havaalanı çoğunlukla yolcu ulaşımına yönelik hizmet sağlamakta, hava kargo ulaşımıyla ilgili altyapısı mevcut değildir. Bununla beraber bu havaalanı yalnızca sivil bir havaalanı değildir ayrıca askeriye tarafından da kullanıma açıktır. Şehrin liman çıkışı olarak 600 km uzaklığında bulunan Mersin limanı ve 500 km uzaklığında bulunan İskenderun limanı işletmeler tarafından kullanıma açıktır. Fakat bu mesafenin önemli derecede uzak olmasından dolayı çevredeki sanayi işletmelerinin

önemli derecede taşımacılık maliyetine katlanmak zorunda kalmaktadırlar. Şehrin lojistik bakımdan ilerlemesinde bölgede bulunan gümrük müdürlüğü, önemli bir olgudur ve bununla beraber hükümetin politikasında bulunan İpekyolu'nun, merkezi canlandırması ve geliştirilmesi için hazırladığı stratejilerde İpek yolu üzerinde olan Diyarbakır'da bulunan gümrük müdürlüğü bölgede lojistik sektörü bakımından gelecek zamanlarda önemli fırsatlar ortaya koyacaktır. Şehirdeki lojistik altyapısı incelendiğinde, küreselleşen rekabet ortamında işletmelerin çoğunluk olarak kullanmayı maddi yönden tercih ettikleri multi modal taşımacılık alt yapısı maalesef ki yeterli seviyede bulunmadığı görülmektedir.

Ama şehrin ilerleyen sanayisine bakıldığında bu türdeki alt yapıların da zaman geçtikçe kendiliğinden yapılanacağı beklenmektedir. Bunun en iyi kanıtlarından biri OSB'lerde yer alan işletmelerin istekte buldukları aktarım istasyonu ve demiryolu bağlantısı alt yapısıdır.

Diyarbakır'da lojistik sektöründe bulunan ana problemlerden birisi genel olarak sektör tarafından lojistik kelimesi taşımacılık ve nakliye olarak bilinmektedir hâlbuki lojistik bunlarla sınırlı değildir çok geniş bir alanı kapsamaktadır. Bununla beraber sektörün fiziksel dağınıklığı, işletmelerin verimsiz ve küçük ölçekli olması, teknolojinin aktif olarak kullanılmasından uzak olması ciddi problemler arasında bulunmaktadır. Optimal ölçekli şirketlerin birleşip beraber hareket etmeleriyle, tabi ki kastedtiğimiz kümelenme değil, daha güçlü ve verimli firmalar şehir kapsamında yerini alacaktır. Kooperatif sistemİ denendi fakat yararlı olmadı, küçük işletmeleri beraber çalışmaya teşvik edecek bir yöntem bulunmalıdır.

Şehir kapsamında yer alan sanayi işletmelerinin genel olarak üretim kapasiteleri küçüktür bundan dolayı üreticiler kendi işlerini sahip oldukları kendi araç gereçler ve depolarında, yine kendileri yöneterek oluşturmaktadırlar. Durum böyle olunca şehir kapsamındaki lojistik sektörlerden daha fazla fayda sağlanması olumsuzluk teşkil etmektedir. Bununla beraber lojistik sektörünün depolama ve taşımacılık bakımından ilerlemesi gerekirken, nakliye ağırlıklı gelişim göstermektedir.

Diyarbakır'ın genelinde lojistik sektöründe bulunan işletmelerin bütününe bakıldığında yönetici konumunda çalışacak nitelikli işgücü sayısı gereğinden az bulunmaktadır ve daha aşağı konumlardaki işgücü ise tecrübeleri az olmakla beraber iş konusunda yeterli eğitimleri almamış kişilerden oluşmaktadır. Bunun başlıca nedeni genellikle işletmelerin aile şirketi olmasından sebep kurumsallaşamamış olmaları ve şirket birleşmelerine olumlu bakmamalarıdır. Bu durum da işletmelerin ekonomik açıdan büyümesini engel teşkil etmektedir. Şehir kapsamında demiryolu taşımacılığı, yalnızca dökme yükler için faaliyet göstermektedir bölgede yer alan demir yolları genelde tek hatlıdır ve eskidir. İstasyonlarda yük elleçleyebilecek yer ve bir takım araç gereç yeteri kadar bulunmadığından bölgenin intermodal ya da multi-modal taşımacılık yönünde ilerlemesi zorlaşmaktadır. Şehrin ciddi bir seviyede yük üretim yeri olarak bulunan Organize Sanayi Bölgelerine demiryolu bağlantılarının olmaması lojistik sektörü açısından başka bir problemdir.

4.4.4.1. Diyarbakır Lojistik Platformu ve Önerilen Temel Eylem Planları

Platformu genel olarak açıklarsak; sektöre bağlı mahallî alanda kuruluş, sivil toplum kuruluşları, kamu kurum, gruplar (dernek), üniversite ve birim arasında aynı bakış çerçevesinde ve işbirliğinin ilerlemesini sağlamak ve bu ilerlemesinin sürekli bir biçimde arttırmak hedefiyle bir araya toplanan ve gönüllük ilkesine bağlı olarak çalışan oluşumlardır. Platformlar, belirli konular çerçevesinde sektöre bağlı tüm tarafların birbirleriyle bağlantılarını mümkün kılıp ve netice olarak somut çıktılara götüren iletişim ağları olmaktadır.

Bahsettiğimiz bu ağlar aşağıda bulunan ana eylemlerin oluşmasına sebep olacaktır ve burada oluşan eylemler birçok platform da yapılan çalışmalardan oluşmaktadır. Platformlar Avrupa topraklarında küme (cluster) diye tanımlanmıştır ve bu yapılara bakıldığında, platformlar hukuk ile düzenlenmiş ve hukuksal kişilik kazanması açısından lazım gelen yasal düzenlemeler hazırlanmıştır. Ama maalesef ülkemizde platformlara göre her hangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır.

Diyarbakır Lojistik Platformu açısından ön görülen ana eylem (faaliyet) alanlarını şöyle sıralayabiliriz;

- İlgili sektörde (platformun hizmet etmeyi hedeflediği alan) ulusal, bölgesel, yerel ve hatta uluslararası bir seviyede, sektördeki işlerin birlikteliklerin ilerlemesini sağlamak için politikaların planlanması, geliştirilmesi ve bu alınan kararların uygulanması için gerekli olan yol haritalarının tüm muhatapların teşrif etmesi ile birlikte ve desteğini alarak meydana getirilmesi öngörülmüştür.
- Paydaşlar arasında iletişim, koordinasyon ve iş birliği ortamının geliştirilmesi, stratejik karar almada ihtiyaç duyulan bilginin ve güncel veriler toplanarak işletmeler ile paylaşılması ve mevcut yatırım alanlarıyla sınırlı kalmayıp yeni yatırım alanlarının araştırılması.
- Sektörün uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel alanda tanınırlığın sağlanması için etkin işbirliklerinin artırılması açısından lazım gelen önemli unsurlardan biri bütün iletişim ağlarının kurulması ve aktif olarak kullanılması. Lüzum görüldüğü zaman platformun hizmet etmeyi hedeflediği alanda tecrübeli mesleki örgütler, kurumlar ve dernekler ile beraber işbirliklerinin oluşturulması.
- Sektörün; ekonomik ve sosyo ekonomik gelişimini sağlamak, sürdürülebilir şekilde büyümesini sağlamak açısından farklı plan ve projeler yapmak ve bu plan ve projelerin icraata geçmesi açısından lazım gelen lobi faaliyetlerinin yapılması.
- Sektöre yönelik var olan bilgi birikimini paylaşarak verilen/alınan ulusal ve uluslararası desteklerin sektörün gelişimine fayda sağlayacak biçimde verimli ve doğru kullanılmasının sağlanması.
- Ulusal ve uluslararası projeler oluşturulmasının ve bunlardan alınacak mali destekler ile ilgili sektörde fiziksel altyapıların oluşması ve bu oluşumların ortak kullanım amaçlı olması ve geliştirilmesi amaçlanması, teorik ve pratik alanda eğitim sertifika programlarındaki faaliyetlerin artırılması ve bu alınan eğitimlerin icraata geçmesinin sağlanması.
- Bölge üniversiteleri ile ikili ilişkilerin geliştirilmesi ile sektöre yönelik bölümlerin açılması, lojistik ve dış ticaret bölümleri gibi ya da sektöre uygun

danışmanlık hizmetleri alabilecekleri araştırma merkezlerinin kurulabilmesi açısından lazım gelen lobi faaliyetlerinin bulunulması.

- Sektöre yönelik var olan bilimsel çalışmaların sektöre transferinin yapılması için gerekli yönlendirmelerin ve somut eylemlerin icraata geçmesi ve bu durumda sektörel problemlerin incelenmesi ve çözüme yönelik AR-GE ve bilgi transferin hangi konular üzerine olacağının tespit edilmesi ve araştırmacı işletmelerin iş birliklerine teşvik edilmesi.
- Kurulacak olan uluslararası ve ulusal işbirlikleri ağı ile ilgili sektörün uluslararası rekabet gücünün artmasına destek olması ve bu yönde işletmelerin eleştirilerinin dikkate alınması gerekmektedir.
- Kümeleme, markalaşma ve ortak dış pazar faaliyetlerinin hayata geçirilmesi için stratejilerin belirlenmesi ve bu stratejilerin uygulanması.
- Ulusal ve uluslararası iyi örneklerle kıyaslama çalışmalarının yapılması; sektör paydaşlarının uluslararası kuruluşlar ile iş birliklerinin geliştirilmesi.
- Ulusal ve uluslararası hibe fonlarından yararlanma ve bölgede var olan düzeyinin artırılması için çalışmalar yapılması.

4.4.4.2. Diyarbakır Lojistik Platformundaki Paydaşların ve Temel Görevlerinin Tanımı

Diyarbakır Lojistik Platformunun ana eylem ve faaliyet planlarının ilerletilmesi ve icraata geçmesi açısından bölgede yer alan sektörel dernekler, meslek örgütleri, yerel yönetimler, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve hatta kalkınma ajanslarıyla beraber oluşturulan özel sektöründe katkısıyla bir yapı oluşturulmalıdır. Oluşturulan bu yapı yereldeki bütün üniversite, özel sektör ve kamu gibi tarafları kapsama içine alacağından dolayı sektörle ilgili bulunan ya da oluşabilecek problemlerin çözülmesine yönelik projeler üretilmesi ve icraata geçmesinde doğru bir yol izleyerek gerekli yetkinliğe ve güce sahip olacaktır.

Türkiye'de de hali hazırda çalışmakta olan, birçok sektör için platform kurulmuştur. Bu kurulan platformlardan bir tanesi 2007 senesinde oluşturulan Mersin Lojistik Platformu'dur. Platformun oluşturulma ideali Mersin şehrinde bulunan lojistik potansiyeli yükselterek şehrin ekonomik ve sosyo ekonomik anlamda ilerlemesine katkıda bulunması hedeflenmiştir.⁶¹

Örneğin: Mersin lojistik platformunun kurulumunda, özel sektör başkanlığında, on iki lojistik işletmesi, şehrin ileri gelen STK'ları, kamu, kurum ve kuruluşları, mahallî yönetim üniversitesi ve Çukurova Kalkınma Ajansı bulunmaktadır.

4.4.4.3. Diyarbakır Lojistik Platformunun Yönetim Yapısı

Karacadağ Yatırım Destek Ofisi'nin Diyarbakır'la ilgili yapmış olduğu çalışmaya göre; Diyarbakır Lojistik Platformunun yönetiminin altyapısında platform sekreteryası yer almaktadır ve sekreteryada görev yapacak olan kişi profesyonellerden birisi ya da birileri olmalıdır ve platformun hizmet etmeyi hedeflediği alanda uzman olması dikkate alınmalıdır. Bu durumda sekreteryanın özel sektörün bütün tarafları ile doğrudan bağlantısı olmasından sebep Diyarbakır Ticaret Odası bünyesinde bulunan profesyonel elemanlardan birisi ya da birileri tarafından sekreterya yönetiminin ele alınması önerilmektedir.

Platformun senelik çalışma planlarını, kaynak kullanımı ile ilgili planları, proje çalışma grupları sekreterya tarafından hazırlamalıdır. Ayrıca sekreterya, platformdaki paydaşların en az ayda bir kez toplanarak yaptıkları istişare ve karar alma sürecinde yapılan bu çalışmalarını görüş ve onaya sunmakla da mükelleftir. Bununla beraber karar alma ve istişare toplantıları platformda ayda bir kez yaptıkları toplantı dışında birde altı ayda bir kez olmak suretiyle Diyarbakır Valiliği başkanlığında yapılması ve bununla beraber Valiliğin düşünce ve tasdik etmesi de önem taşımaktadır.

⁶¹ MEVKA, (2010), Mevlana Kalkınma Ajansı TR52 Düzey 2 Bölgesi 2010-2013 Bölge Planı, <http://www.mevka.org.tr/Download.aspx?filePath=jsMeF66z7zL9PsB2F3CrAg>, Erişim tarihi: 10.05.2014

Bu arada tasdik edilen çalışmaların uygulama sürecinde sekretarya sorumluluğu altındadır. Ayrıca sekretarya platformdaki toplantıların; toplantı konuşma ve sonuç tutanaklar gibi unsurlarını da hazırlamalıdır. Bununla beraber toplantılarda verilen kararları imzalı tutanak şekline getirmeli ve toplantı tutanaklarını bütün platformdaki üyelere iletmelidir. Aynı zamanda sekretarya çalışma grupları ve platform başkanıyla da yakın temas halinde olmalı ve lazım gelen tüm koordinasyonu ve iletişimi sağlamakla mükelleftir. Platformdaki çalışmaların ağır bir yapıya sahip olmaması, esnek bir yapı içerisinde olması, verimli ve etkin olması gibi temel unsurlardan başka lojistik sektöründeki en alt kademedeki temsilcinin dahi iletişiminin sağlanabilmesi için platform başkanlığını, sektörde tecrübesi ve başarılı, etkin çalışmaları olan, firma sahibi gibi biri olabilir, eğer böyle vasıflara sahip biri tarafından yönetilirse her açıdan daha verimli sonuçlar alınacağı öngörülmektedir.

Platform çatısı altında alt çalışma grupları kurulursa, platformdaki çalışmaların verimli ve etkin olması sağlanabilir ve bu çalışma gruplarında bulunması gereken platform üyelerinin tecrübeleri düşünülerek hesaplanmalıdır. Örneğin; platformda eğitim çalışma grubunda yer alacak üyelerin Dicle Üniversitesinden ya da başka üniversitelerden platform çalışmalarına katılmış tecrübesi olan akademisyenlerden oluşması bu yöndeki çalışmaların daha iyi sonuç vermesini sağlayacaktır.

Bu durumda yapılacak olan çalışma gruplarını şöyle sıralayabiliriz; plan yapma ve yapılan planı icraata geçirmek için çalışma ekibi, medya pazarlama çalışma ekibi, eğitim çalışma ekibi, Ar-Ge çalışma ekibi, organizasyon ve etkinlik çalışma ekibi ve tanıtım çalışma ekibi olmak suretiyle temel olarak altı değişik gruptan meydana gelmesinin daha fazla fayda sağlayacağı öngörülmektedir. Platformun devam ettirilebilirliğini sağlaması açısından, platform üyelerinin aktif olarak platformda düzenlenen çalışma ve toplantılara katılmaları önemli bir husustur. Bundan dolayı platformun çalışma kuralları bununla ilgili olarak yapılandırılmalıdır. Bununla beraber üyelerin yaptıkları devamsızlıklarının tespit edilmesi ve platforma ne şekilde üye davet edilmesi ya da nasıl üye atılması gerektiği gibi önemli mevzularda platform kendine cazip olanı yine kendi mensupları ile beraber

toplanıp karar vermelidir. Diğer bir taraftan platform sekretaryasını üstlenecek olan kurumun, platformun tüzel kişiliğinin olmamasından kaynaklanan teknik alt yapısını da sağlaması gerekmektedir. Aynı zamanda dikkat edilmesi gereken önemli diğer bir husus ise platformun düzenleyeceği aktivitelere ilişkin gerekli olan mali kaynağın nasıl elde edileceğidir çünkü bu çeşit yapıların ülkemizde herhangi bir kar hedefi olmamasından ve tüzel kişiliğinin de olmamasından dolayı mali bir kaynağa ihtiyacı olduğu açıkça görülmektedir ve bu desteğin ticaret borsası, belediye ve il özel idareleri ve ticaret ve sanayi odaları tarafından yapılması daha uygun olacaktır. Bu nedenle sekretarya senelik planlamalarını yaparken bu planlamaya yönelik bütçelemeyi de hesaplayarak platformun oluşturulması çalışmaları yapılmaktadır.⁶²

4.4.4.4. Diyarbakır Lojistik Platformu Eylem Planı ve Çalışma Alanları

Platformdaki çalışma alanları ve eylem planlarının temel amacı Diyarbakır şehrinin lojistik alanında ve taşımacılıkta ekonomik ve sosyo ekonomisin deki ilerlemesini sağlayacak şekilde kararlar alınmalıdır. Bölgede sektöre ilişkin bulunan problemlerin çözülmesi, sektörün ulusal ve uluslararası alanda tanıtılması, sektöründeki insan kaynaklarının ihtiyaca yönelik eğitim verilip yetiştirilmesi, sosyal ve ekonomik alanda projeler düzenlenmesi, sektörde yer alan işletmelerin uluslararasılaştırılmasına ilişkin faaliyetlerin icraata geçmesi, ilerletilmesi ve bunların icraata geçirilmesi platformun ana eylem projeleri içerisinde bulunmalıdır. Aynı zamanda platformun en ciddi çalışma kısmında sektöre engel teşkil etmeyecek önünü açacak, sektöre ivme kazandıracak lazım gelen bütün alanlarda lobi faaliyetlerinin yapılabilmesi de göz önünde bulundurulmalıdır. Ortaya konulan bu eylem planları platformda incelenmeli ve lazım gelen hazırlıklar platform sekretaryası tarafından uygulanmalıdır ayrıca eylem projelerinin belli periyotlara bağlı olarak oluşturulması ciddi derecede önem taşımaktadır.

⁶² Karacadağ Yatırım Destek Ofisi, www.investdiyarbakir.com

Düzenlenen ve yapılacak eylem planlarının platformun önceliklerine yönelik göreceli olarak değişebileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

4.4.4.5. Lojistik Merkez Kurulum Sürecine İlişkin Platform Yol Haritası

1. Karacadağ Kalkınma Ajansının düzenlenmiş olduğu "Diyarbakır Lojistik Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi" içindeki planları oluşturacak olan Diyarbakır Lojistik Platformu tarafından ele alınması ve bu planlarla alakalı fikirlerin, alakalı rapor kapsamında olmak şartı ile oluşturulacak olan Diyarbakır lojistik platformu mensuplarından alınması ve alınan bu fikirlere göre bütün üyelerin bulunacağı ortak bir çalışma programı düzenlenmeli ve bu program çerçevesinde görev yerleşimleri belirlenip mesaiye başlatılması lazımdır. Diyarbakır Lojistik Platformunun yol haritası düzenlenecek olan bu çalışma planında yer almalıdır ve düzenlendikten sonra bu planda zorunlu bir durum olmadıkça değişiklik ve ya sapma yapılmaması gerekmektedir. Bununla beraber bütün sürecin düzenlenmesi ve uygulamaya geçildiği zaman zarfında ihtiyaç duyulduğu zaman "Diyarbakır Lojistik Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi"ni düzenleyen kadrodan da yardım istemeleri fayda sağlayacaktır.

2. Diyarbakır Lojistik Merkezi tarafından düzenlenmiş olan "Fizibilite raporu ve strateji belgesi" Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (DLİOSB) ilk önce bölgesel aktörler huzurunda ve ardından da merkezi devlet huzurunda farkına varılmasının mümkün kılınması doğru olacaktır. Bu durumda düzenlenen raporun etrafa yayılması, rapor sonuçlarının farklı yerlerde mesela; konferans, seminer, Web gibi ortamlarda sunumunun yapılması, görsel ve işitsel medyada farklı haberlere değinilmesi bu sürece hız kazandıracak aksiyonlar olarak öngörülmektedir.

3. Farkındalık ve Tanıtım planlarının uygulanmasından sonra Karacadağ Kalkınma Ajansının düzenlemiş olduğu "Diyarbakır Lojistik Fizibilite Raporu ve Strateji Belgesi" çerçevesinde kurulmasının cazip olduğu düşünülen Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin "Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB" yasal kişiliğinin oluşturulması açısından aksiyon stratejileri yapılması ve icraata geçirilmesi ciddiye taşımaktadır.

Bu durumda yapılması gereken aksiyon stratejilerinin önceliği olarak rapor çerçevesinde yeri belirlenmiş olan Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin "Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB" Müteşebbis Heyeti'nin kurulması lazımdır ve kurulan bu heyet de şu birlik temsilciler bulunmalıdır.

- Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi
- Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası
- TCDD Diyarbakır 5. Bölge Müdürlüğü
- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi
- Diyarbakır Ticaret Borsası

TCDD'nin hazır yönetmeliğinden kaynaklı sosyal heyette bulunmasına yönelik hukukî izin bulunmaktadır ama Ulaştırma Bakanlığı bu mevzuda çalıştığını ve lazım olan yönetmeliğin oluşturulacağı mevzusunda bilgi vermiştir ve bu zaman içerisinde de kontrol altında olmalıdır.

4. Yukarıda bahsedilen kurum ve kuruluşların müteşebbis heyetinde bulunmalarını istedikleri takdirde kuruluşa ilişkin birinci adım şöyle olmalıdır. Kurum ve kuruluşların yöneticilerinin bulunduğu Diyarbakır Valisi ya da yerine koya bileceği bir Vali yardımcısı başkanlığında müteşebbis heyetinin kurulması amacı ile karar verilmeli ve bu alınan karar tutanakla sabitlenmelidir. Bu arada alınan kararlara yönelik kurumlar kendi buldukları meclisten müteşebbis heyetinde bulunmak için onay almalı ve bununla beraber önceden kararlaştırılmış olan katılım ücretini de meclislerine onaylatmalıdırlar.

Yukarıda bahsedilen durumların uygulanmasından sonra Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin "Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB" yasal kişiliğinin oluşturulması amacı ile Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına resmi başvuru yapıp "Başvuru Dosyası" düzenlenmesi gerekecektir ve düzenlenen bu dosya Diyarbakır Valiliği tarafından imzalanıp Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına verilmelidir. Bütün bunları yaptıktan sonra Organize Sanayi Bölgeleri kurulumu için yapılan süreçleri takip

etmelidir. Bundan dolayı Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi bu zaman içersinde doğru bir rol olarak tecrübelerini göstermelidir.

5. İlgili bakanlığa resmi başvurunun yapılması ve bütün bu sürecin olumlu bir şekilde ilerlemesi halinde, aksiyon stratejilerinde uygulanması gereken sonraki adım, oluşturulacak olan Diyarbakır İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi açısından bir avam proje (rapor çerçevesinde düzenlenen proje üstünde ayrıntı çalışılmalı) ve aktüel uygulanabilirlik raporu düzenlenmelidir ve düzenlenen bu raporda sonraki kademe açısından ilk adım uygulanmıştır. Yapılması gereken bu aşamadan sonra, bu alan üzerinde oluşturulacak olan Diyarbakır Karalimanı'nın "Diyarbakır Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi- DLİOSB" açısından plânların başlatılması ve aşağıdaki eylemler yapılacak olan projede gerçekleştirilmesi gereken unsurlardır:

- Vaziyet planı göz önünde bulundurularak, 1/5,000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1,000 ölçekli uygulama imar projeleri düzenlenerek Belediye Meclisi'ne tasdikletmek suretiyle tanıtılması veya bu uygulamaların Büyükşehir Belediyesi'nce yaptırılmasını sağlamak.
- Düşünülen müesseselere ilişkin olarak, 1/200 ölçekli tip avam plânlarının düzenlenmesinin yapılması.
- Diyarbakır Lojistik Merkezi'nde bulunacak kullanım standartlarının belirlenmesini sağlamak.
- Net alan kullanımlarının, kullanım standartlarına ilişkin olarak, belirlenmesi açısından pazar araştırması yapılması, rapor çerçevesinde önerilerde bulunularak güncel platformlarda tekrar incelenmesinde yarar sağlanacaktır.
- Müesseselere ve yer kullanımlarına ilişkin olarak çalışma planları esnasında göz önünde bulundurulması gereken kalıpların ortaya çıkarılmasını sağlamak.
- Projenin geri dönüş veya ekonomik işletme prensiplerinin ortaya çıkarılması ve buna ilişkin olarak geri dönüş karlılıklarının hesaplanmasının yapılmasını sağlamak.

- Projeye ilişkin olarak mali türlerin ortaya çıkarılması ve plân maliyetleri ile alakalı olarak, olası özel ve kamu sektörü, yerli ve yabancı yapılarıyla irtibatları oluşturularak birlikteliklerinin sağlanması.
- Kullanılan kısmın hafriyat projesinin ve altyapı müesseselerinin proje haline getirilmesi.
- Bu planlar göz önünde bulundurularak inşaat masrafları ve tetkiklerinin düzenlenmesi.
- Diyarbakır Karalimanı'nın firma türlerinin ortaya çıkması, yönetim şekli ve kadrolarının kurulması, ortak katkı ve görevlerinin ortaya konması ve bu katkıyı uygulama şeklini bir program ve takibe göre yapılmasını sağlamak.
- Karayolu ve demiryolu bağlantılarının, telefon, kablo TV, su, kanalizasyon, internet, elektrik gibi altyapı müesseselerinin uygulamaya geçilmesine olanak sunmak suretiyle bununla alakalı kamu yapıları (DLH, TCDD, TCK, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi ve İl Özel İdaresi) ile ilgili işlemlerin yapılması ve bu işlemlerin koordinasyonunu sağlamak.
- Diyarbakır Lojistik Merkezine ilişkin istekleri zamanla yükseltmek, amacına ulaşmasını sağlamak ve bu planın bir odak noktası konumuna getirilmesi açısından lazım olan planların ve bulunan hukukî yetkiler kapsamında oluşturulması ve uygulanmasını sağlamak.
- Diyarbakır Lojistik Merkezi'nin bulunması olası ekonomik ve sosyo ekonomik desteklerinin ortaya konması ve bunların göz önünde bulundurularak enformasyon değişlerin, bir sonraki kademelerde plânı ilân ederek mühimmatlarda kullanılmak sebebiyle düzenlenmesini sağlamak.

6. İncelemeye alınacak olan avam projesi sürecinde zamanın doğru bir şekilde kullanılması açısından projenin gerçekleştirileceği arazinin Belediye tarafından imar planlarına geçirilmesi, lazım gelen ölçekli projelerin oluşturulması, eğer lüzum görülürse istimlâk uygulamalarına başlanması gerekmektedir. Belediye hizmetlerinin projenin gerçekleştirileceği araziye götürülmesi için avam proje çalışmalarının detaylı bir şekilde yapıldığı süreçte Belediye ile beraber çalışılması ve iş birliği içinde olması yararlı olacaktır.

7. Bu zaman çerçevesinde proje müteşebbis heyeti ya da proje koordinatörü olarak görevlendirilen kurum Ulaştırma Bakanlığı ya da TCDD Bölge Müdürlüğü ile iletişime geçerek projenin gerçekleştirileceği araziye yönelik demiryolu hattının proje haline getirilmesi ve yatırım planına dâhil edilmesi ve bununla beraber merkez içerisinde bulunacak olan demiryolu transfer terminalin TCDD tarafından oluşturulması açısından tüm lüzum görülen çalışmaların da uygulanması öteki teklifler içerisinde bulunmaktadır.

8. Oluşturulacak olan merkeze yönelik gerekli karayolu bağlantılarının proje haline getirilmesi ve yatırım planına alınması, karayolları 9.Bölge Müdürlüğü ile görüşülerek yapılması önerilmektedir. Bir önceki maddede belirtildiği gibi, incelemeye alınacak olan avam projenin yerleşim planı ile paralel götürülmesinde fayda sağlayacaktır.

9. Tüzel kişiliğini kazanana kadar Diyarbakır Lojistik Merkezinin bu zaman içerisinde etkin rol oynaması düşünülen Diyarbakır Lojistik Platformunun etkinliğinin çoğaltılması ve merkezin gerek tanınması, farklılığının gösterilmesi gerekse de piyasaya sürülmesi açısından Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odasında bir danışma masası merkezi kurması ve DTSO gözetimi altında çalışmalar yapması önerilmektedir.

Düzenlenecek olan fizibilite ve avam proje uygulamalarında bölgesel katkı unsuru olarak vazife alması aynı zamanda bilgi birikimi ve iletişimi, kurulacak olan danışma merkezi için önemlidir. Yol haritasının oluşmasını Diyarbakır Kalkınma Ajansı oluşturmuş durumdadır.

4.5. GÜNEYDOĞU ANADOLU VE DİYARBAKIR'DA OLMASI BEKLENEN LOJİSTİK UNSURLAR

Güneydoğu Anadolu Bölgesi; Diyarbakır, Kilis Gaziantep, Şanlıurfa, Adıyaman, Mardin, Batman, Siirt ve Şırnak şehirlerinden oluşmaktadır. (İBBS) İstatistikî Bölge Öğeleri Sınıflandırması düzey 2'ye bakılacak olursa GAP şehirleri TRC1 (Gaziantep, Kilis, Adıyaman) TRC2 (Diyarbakır, Şanlıurfa), TRC3 (Batman, Şırnak, Mardin, Siirt) biçiminde gruplara bölünmüştür.

GAP'ın uygulamaya geçildiği bölgede, Diyarbakır, Gaziantep, Şırnak, Adıyaman, Kilis, Batman, Mardin, Siirt ve Şanlıurfa olmak üzere 9 şehir vardır ve bu şehirlerin kapsadıkları kısım Türkiye'nin % 9,7'lik (75.193 km²) bir alanına tekâmül etmektedir



Şekil 7: Güneydoğu Anadolu Bölgesi Şehirleri

Türkiye'de GAP Bölgesi ekonomik bakımdan % 20'lik sulanabilir toplam alana sahiptir. Toplam arazinin % 33'lük bölümü 1. 2. ve 3. sınıf toprak meblâğsı (2.467,5 bin hektarlık arazi) işlemeli tarıma elverişlidir. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan arazinin % 42,2'sinin, sınırlı işlemeye müsait toprak olarak (649,3 bin hektar arazi) düşünüldüğünde tarıma elverişli olduğu görülmektedir.⁶³

⁶³ GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2010

Tarihi İpek yolunda yer alan TRC1 Düzey 2 Bölgesi, ciddi derecede önem taşıyan ulaşım ve ticaret yollarını birbirine bağlamakta ve bölgenin ticaret ve sanayi açısından lider şehri olan Gaziantep, özellikle havayolu, demiryolu ve karayolu ulaşım ağlarının merkezinde yer almaktadır. Bölgedeki şehirlerden Gaziantep ve Kilis, Karayolları Genel Müdürlüğü 5. Bölge Müdürlüğü hudut çerçevesinde bulunmaktadır. Gaziantep şehrinin Kilis, Şanlıurfa, Adıyaman, Kahramanmaraş, Hatay ve Osmaniye, şehirleriyle de sınırları vardır. Toplam karayolu ağı 691 km'dir, bunun 178 km'si devlet yolu, 314 km'si otoyol karayolu ulaşımı ve 199 km'sini de şehir yolu oluşturmaktadır. 2003 ve 2009 seneleri arasında 20 km iyileştirilmiş yol, 2 adet köprü yapımı, 97 km bölünmüş yol, 12.330 m² trafik düşey işaretleme, 740 km asfalt yapımı ve 202 km oto korkuluk çalışması yapılmıştır. Bununla beraber 2010 senesi için 128 km asfalt çalışması, 1 adet köprü yapımı, 47 km bölünmüş yol ve 41 km oto korkuluk kurulması amaçlanmaktadır. Gaziantep şehri Mersin ve Diyarbakır Otoyolu güzergâhında yer almakla birlikte zamanımızda yer alan Gaziantep ve Şanlıurfa Otoyolu Planı, bölge hudutları çerçevesinde bulunmaktadır. Bu plân çerçevesinde 46,3 km boyundaki Gaziantep Çevre Yolu Yapısı 2010 senesinin başlarında bitirilerek hizmete sunulmuştur. Bununla birlikte 62,5 km boyundaki Gaziantep Birecik Kesimi Yol çalışmaları 2009 senesinin sonlarında çalışmaların % 89 seviyesinde olup, geriye kalan % 11'lik parçanın 2010 senesi sonlarında tamamlanması amaçlanmaktadır.⁶⁴

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yapılan teşvik uygulamaları nedeniyle hız kazanan yatırımlara paralel olarak yetiştirilecek ürünlerin en hızlı ve ucuz bir biçimde piyasaya sunulmasını sağlamak için Karacadağ Kalkınma Ajansı, Sanayi Odası (DTSO), Diyarbakır Ticaret ve Diyarbakır Valiliği Başkanlığı'nda başlattığı çalışmalarla, merkezin Diyarbakır Ergani yolu üstünde bulunan Leylektepe istasyonu yakınlarında hazineye ait 1800 dönüm arazi üzerine kurulması kararı verilirken, Sanayi Odası tarafından konuyla alakalı Bilim Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü'ne başvurunun

⁶⁴ <http://investingaziantep.gov.tr/Ulasim-ve-Altyapi-icerik-64.html>

gerçekleştirilmesi, Karakoyun teşvik uygulaması ve GAP çerçevesinde devam eden sulama kanallarının yapımının bitirilmesiyle bölgede oluşacak üretimlerin piyasaya çıkartılmasında sıkıntı yaşanmaması açısından Diyarbakır Lojistik Merkezi oluşturulması kararının verildiğini kaydederek, "Diyarbakır hâlâ resmi ve özel kuruluşlarının bölge temsilciliklerinin bulunduğu bir şehirdir" Diyarbakır bölgesel lojistik merkezi olacaktır ve Merkez Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin yanında birde Irak, Suriye ve İran için de dağıtım yapılacaktır. Diyarbakır Lojistik merkezi sayesinde bölgede üretim de bulunan işletmeler dünyadaki firmalarla rekabet edebilecek bir hal alacak ve rekabet edebildikleri için de bölgeye yeni yatırımlar sağlanacaktır.⁶⁵

⁶⁵ <http://www.ekspres-lojistik.com/ebulten/2014-01.pdf> 15.05.2014

SONUÇ

Lojistik sektöründeki gelişmeler her geçen gün daha da artmakta, 1990'lı yıllara kadar, işletmeler, her türlü gereksinimlerini kendileri karşılıyor ve dış kaynak kullanımı uygulamalarını tercih etmiyorlardı.

Ancak Dünya'nın küreselleşen sistemi sayesinde sınırların öneminin çok kalmaması sonucunda, rekabetin artmasına bağlı olarak maliyetleri düşürme kaygısı, dış kaynak kullanımına yönelmeye başlanmıştır.

Teknolojinin hızla ilerlemesi de dış kaynak kullanımında önemli rol oynamaktadır. Teknolojinin hızla ilerlemesi Lojistik sektörde gerek maliyet düşüklüğü gerek zamandan tasarruf, hızlı iletişim ve bunun gibi bir çok faaliyetleri olumlu yönde etkilemiştir. Teknolojinin ilerlemesi ülkelerin dışa açılımı gibi olumlu faktörler olsa da kısmi alt yapı eksikliği, yasal mevzuatlar, kısmi bilgi eksikliği gibi nedenlerden dolayı sektördeki gelişmeler hızlı ilerleme kaydedemiyor.

Tezimde belirttiğim gibi; Türkiye'de GAP Bölgesi ekonomik bakımdan % 20'lik sulanabilir toplam alana sahiptir. Toplam arazinin % 33'lük bölümü 1. 2. ve 3. sınıf alan meblâğı (2.467,5 bin hektarlık arazi) işlemeli tarıma elverişlidir. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan arazinin % 42,2'sinin, sınırlı işlemeye müsait toprak olarak (649,3 bin hektar arazi) düşünüldüğünde tarıma elverişli olduğu görülmektedir.

Ülkemiz, üretimde ciddi bir potansiyele sahip olmasına rağmen, Türkiye lojistik sektöründe olması gereken konumun gerisinde kalmıştır. Mevcut imkânlarımızı, Devlet, işletmeler, girişimciler ve bu konuda bilgi yeterliliği olan kişilerle birlikte hareket ederek Türkiye daha iyi konumlara gelmesi mümkün olacaktır.

KAYNAKÇA

Araştırma Servisi, Dünya Sektörünün Cirosu Yükseliyor, Pazarlama Dünyası, Sayı:2005-3, s: 6

Avcı, Sedat, 2005. "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları" Ulusal Coğrafya Kongresi İstanbul 2005, s:87-96.

BAKİ, Birdoğan, Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Trabzon: Lega Kitapevi,2004,s: 70

Banks, J. H. (2002). Introduction to Transportation Engineering. Mc Graw Hill.

Bloomberg D.J. LeMay S. Hanna J.B. (2002). Logistics. Prentice Hall.

Deloitte, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, T.C. Başbakanlık Yat. Des. ve Tanı. Aja. Ankara 2010, s: 33

Donald F.Wood; Anthony Barone, Paul Murphy,Daniel L.Wardlow. International Logistics (USA: Chapman& Hall, 1995), s: 4.

Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa Eliram, Fundamentals of Logistics Management, Atlanta: Irwin/Mc Gray Hill, 1988, s: 2.

Erdal, Murat, 2004.a. "Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Türkiye'ye Etkileri", Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, s: 7441, 4 Kasım 2004.

EUROPLATFORMS EEIG. (2004), Logistics Centres Directions For Use Report, January

European Commission, White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, 2001, Özgöker, a.g.m., s. 1.

FERNIE, John ; Outsourcing Distribution In U.K. Retailing, Journal of Business Logistics, Vol.20, Issue 2,1999, s: 83-96

GALLONI, G.(2004), “Intermodal Transport between Europe and Asia: Opportunities andChallenges”, ECMT-UNECE Seminar on Intermodal Transport between Europe and Asia: Opportunities and Challenges, Ukraine, Kiev, 27-28 September 2004

GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, 2010.

GAP Master Planı, 2011

Gümüş, www.sistem.ie.metu.edu.tr, Erişim tarihi (15.03.2014); Kasilingam

<http://www.lojistik.net>, Atilla Yıldız tekin Erişim, 28.02.2014

<http://www.ekspres-lojistik.com/ebulten/2014-01.pdf> erişim 15.05.2014

http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/BAKKA_Ulasim.pdf, erişim 13.05.2014

<http://www.ikv.org.tr/ikv.html> adresi arşiv (AB Komisyonu 2004 yılı Türkiye İlerleme Raporu

<http://investingaziantep.gov.tr/Ulasim-ve-Altyapi-icerik-64.html>

İktisadi Kalkınma Vakfı, www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c . www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c.pdf.Akademik Bakış,

İzmir Ticaret Odası <http://www.izto.org.tr/lojistik-merkez-kavrami>,Kent Danışmanlığı Ofisi,2008, s: 2. Erişim; 30.03.2014

Kasilingam, R. G. (1998). Logistics and Transportation. Kluwer Academic Publishers

Karacadağ Yatırım Destek Ofisi, www.investdiyarbakir.com

Kosta Sandalcı Referans Gazetesi, Referans Rapor 07, 30 Ocak 2008, s: 5.

Lambert, Stock and Ellram,op.cit. s: 5.

Mentzer J.T. Myers M.B. Stank T.P. Handbook of Global Supply Chain Management. Sage Publications. 2007.

MEVKA, (2010), Mevlana Kalkınma Ajansı TR52 Düzey 2Bölgesi2010-2013 bölge Planı,<http://www.mevka.org.tr/Download.aspx?filePath=jsMeF66z7zL9PsB2F3CrAg>, Erişim tarihi: 10.05.2014

Murat Erdal, “Küresel Ulaştırma Pazarı ve Yatırım Harcamaları: 2009 Projeksiyonu”, Dünya Gazetesi, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7326, 24 Haziran 2004, s:2.

Murat Erdal “Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi”, <http://www.meslekiyeterlilik.com> Erişim:14.02.2014.

Orhan, Osman, Dünyada ve Türkiye 'de Lojistik Sektörünün Gelişimi, İstanbul: İTO Yayınları,2003.

Ömer Baybars Tek, İlkay Karaduman, Lojistik Yönetimi, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla, Küresel Yönetimsel, Yaklaşım, Türkiye Uygulamaları, Ekonomi Yayınları, İzmir, 2012, s: 8.

Paul Drewe, Ben Janssen, “What Port for the Future ? From ‘Mainports’ to Ports as Nodes of Logistics Networks”, European Regional Science Association, 36th European Congress, Zürih, İsviçre, 26-30 A ğustos, 1996, s:15’ten uyarlanmıştır.

Sheila C. Dow (2005), "Axioms and Babylonian thought: a reply", Journal of Post Keynesian Economics 27 (3), s: 385-391.

SPIRA, Robert M. (2003), A Lawyer's Perspective on Transportation and Logistics, NavesinkLogistics'Newsletterfor Executives, s: 12

Steger, M. B. Küreselleşme (A. Ersoy çev.) Ankara, Dost Kitabevi 2006.

Şen, KOBİ'lerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Araştırmada Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi, TC Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme, Etüd Merkezi Yayınları, Ankara, 2006, s: 9.

TNO Inro. (1999), TRILOG-Europe End Report, Roger Demkes (Editor), TNO, Netherlands.

Tüsiad, Dış Ticaret Raporu, 2012, s: 31.

TÜSDAD (2007), Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Şubat Sayısı. Taniguchi, E. Vision for city logistics. <http://www.sektorel.com/lutfi-apiliogullari/kentsel-lojistik>. Erişim. 22.03.2014

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023" 10. Ulaştırma Şurası" şura raporu, Ankara 2010, s: 99. 2

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s: 102.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s: 7

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, Ankara, 2010, s.19.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Operasyonel Programı 2007-2009, Ankara 2007, s: 1

Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve sorunları, İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülteni, İzmir 2008, s: 37

Traceca, T.U.S, 2011.

TRIP, J. J., BONTEKONING, Y. (2002), “Integration of Small Freight. Flows in the IntermodalTransport System”, Journal of Transport Geography, s. 221-229.

Tüsiad, Dış Ticaret Raporu, 2012, s.31.

Tozar, Barış, İzzet Işık ve Seçil Özyanık, 2011. Yine Yeni Yeniden İpekyolu. Arkadaş Basım Yay. A.Ş.

Uğur Özgöker, “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası”, SUBCONTURKEY, Mart 2009, s: 2.

WEISBROD, R.(2005), “Partnership for Sustainable Ports” Context Sensitive Design FHWA TalkingFreight Series, May 18, 2005

Wright, P. H. Ashford N. J. (1997). Transportation Engineering: Planning and Design. London: Verso.

www.lojistikturkiye.com, Erişim tarihi:15.03.2014

ÖZET

Günümüzde, piyasa şartlarına göre ihtiyaçlara daha çabuk yanıt verebilmek, stok seviyelerini azaltabilmek, nakil sürecini hızlandırmak ve mesafeleri kısaltmak, bütün bunların sonunda da müşteri memnuniyetini artırmayla birlikte masrafları minimuma indirmek açısından lojistik ön plana çıkmaktadır. Rekabetin arttığı, bunun kaçınılmaz bir sonucu olarak da kar marjları düşmekte ve lojistik faaliyetleri de böylece büyük önem kazanmaya başlamış durumdadır.

İşletmeler ana faaliyetlerine odaklanmak, diğer rakiplerine göre farklılık yaratabilecek mevzulara yoğunlaşmak amacı ile lojistik çalışmalarını ithalat yoluyla çözmeye başlamışlardır. Lojistik dış kaynak kullanımı sayesinde, hizmet alan işletme zamanını ve kaynaklarını en doğru bir biçimde kullanmaya imkân bulmaktadır. Bu çalışmayla, firmaların masraflarını minimuma indirmeyi ve bununla beraber performanslarını maksimum düzeye çıkarmaya çalıştıkları bugünlerde, küreselleşmenin getirdikleri, lojistik dış kaynak kullanımının performanslarını etkileyip etkilemediği, ülkemizde olması beklenen lojistik unsurların nasıl olduğu, küresel yük taşımacılığının etkileri açısından, bölgesel gelişim örneği de kullanılarak sonuca gidilmiştir.

Anahtar Kelimeler:

- 1- Lojistik
- 2- Küresel
- 3- Bölge Ekonomisi

ABSTRACT

Today, Logistics come into prominence to answer to the needs quickly according to market conditions, to reduce stock levels, to accelerate transportation duration, to reduce cost with the customers pleasure at the end of all of these things. As a foregone conclusion, profit margins are declining, and logistic services become more important.

Firms have started to solve logistic services with the way of importation to focus their main services, to concentrate on different issues among their opponents. Firm, which is using services, has opportunities to use its time and resources effectively owing to using logistics importation resources. With this study, costs of enterprises minimize and however their performance to the highest level try to remove that nowadays, globalization brought, logistics outsourcing affects the performance that our country is expected to be the logistics elements is how the global freight transport effects, in terms of regional development sample using also results have been made.

Key Words:

- 1- Logistic
- 2- Global
- 3- Region Economy

